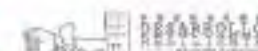


**PLAN DE ACCIÓN
VALLEDUPAR 2030**
DE LA SIERRA AL VALLE,
IDENTIDAD VALLENATA
CON VISIÓN DE FUTURO

PRIMERA EDICIÓN

APOYAMOS PROYECTOS SOSTENIBLES



PLAN DE
ACCIÓN
VALLEDUPAR



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

CONTENIDO

1

INTRODUCCIÓN

Pág. 36-43

3

¿CÓMO ANALIZAMOS
A VALLEDUPAR?
METODOLOGÍA

Pág. 50-55

5

ESTUDIOS
BÁSICOS

Pág. 128-173

2

¿POR QUÉ
VALLEDUPAR?

Pág. 44- 49

4

¿CÓMO ENCONTRAMOS
A VALLEDUPAR?

Pág. 56-127

6

¿EN QUÉ TEMAS
CONCENTRARNOS?

Pág. 174-195

7

¿QUÉ TENEMOS
QUE HACER?
PLAN DE ACCIÓN
DE VALLEDUPAR

Pág. 196-205

9

TERRITORIO
RESILIENTE
E INTELIGENTE

Pág. 244-271

11

APROXIMACIÓN AL
COSTO DEL PLAN
DE ACCIÓN

Pág. 306-323

13

BIBLIOGRAFÍA

Pág. 332-333

8

NUESTRO ENTORNO,
UN DERECHO
COLECTIVO

Pág. 206-243

10

CIUDADANÍA
COHESIONADA Y
COMPETITIVA

Pág. 273-305

12

MONITOREO
CIUDADANO:
VALLEDUPAR

Pág. 324-333



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 Valledupar y respetados ciudadanos y ciudadanas motivados por el amor a su tierra. Se reconoce especialmente a las siguientes personas y entidades:

GOBIERNO MUNICIPAL DE VALLEDUPAR

Fredys Miguel Socarrás Reales,
Alcalde Municipal

Carlos Mario Céspedes Torres,
Secretario de Gobierno

Yair José González Vigna,
Secretario de Obras Públicas

Lily Esther Mendoza Vargas,
Secretaria de Hacienda

Siboney de León Roperó,
Secretaria de Talento Humano

Oscar Miguel Tom Socarrás,
Secretario de Tránsito

Jhon Gil Rojas,
Secretario de Salud

Asdrúbal Rocha Legua,
Secretario de Educación

Lisbeth Lorena Gaitán Mateos,
Secretaria General

Yomaira Quintero Romero,
Asesora Alcalde

Luz Adriana Quintero Baute,
Asesora Alcalde

Miguel Enrique Villazón Blay,
Asesor Alcalde

Mery Romero Mestre,

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Raúl Fernando Villegas Ochoa,

Jefe Oficina Asesora de Planeación

Edilberto Cudriz,

Jefe Oficina de Gestión Social

Ana Milena Montero Cuello,

Jefe de Protocolo

José David Miranda,

Gerente de Indupal

Armando Maestre Cuello,

Gerente de Mercabastos

Xavier Javier Villamizar,

Gerente de Fonvisocial

Gustavo Morales Fuentes,

Gerente de Emdupar

Alberto Muñoz Peñaloza,

Jefe Oficina De Cultura

Liliana Vanegas Romero,

Jefe de Prensa

Luis Galvis,

Gerente Terminal de Transporte

Jhonny Arias Rodríguez,

Jefe de Presupuesto

Geanny Belardinelli Rumbo,

Jefe de Control Disciplinario

Elibeth Salas Mendoza,

Tesorera

Cesar Cuao,

Director OGRM

Elena Cortina,

Asistente del Despacho

GOBERNACIÓN DEL CESAR

Luis Alberto Monsalvo Gnecco,

Gobernador

AGRADECIMIENTO ESPECIAL

José Antonio Manjarres Ariza,

Asesor de la Alcaldía encargado de la coordinación del Programa Ciudades Sostenibles y Competitivas

Raúl Fernando Villegas Ochoa,

Jefe de la Oficina Asesora de Planeación

Programa Desarrollo Resiliente Bajo en Carbono (LCRD por sus siglas en inglés) financiado por la Agencia de estados Unidos para el Desarrollo Internacional –USAID y Servicio Forestal de Estados Unidos-USFS

OTRAS ENTIDADES

Área Metropolitana De Valledupar

Electricaribe

Emdupar

Camacol, Seccional Cesar

Cámara de Comercio de Valledupar

Construvid

Contraloría Municipal de Valledupar

Corpocesar

Cruz Roja Cesar

Cuerpo de Bomberos de Valledupar

Curadores Urbanos De Valledupar

Defensa Civil Seccional Cesar

Empresas operadoras de Tic's:

Claro, Promitel y TIGO

Fundación Carboandes

Gases del Caribe, Seccional Cesar

Interaseo

MS Construcciones

Policía Nacional, Seccional Cesar

Sistema Integrado de Transporte de Valledupar - SIVA

ACADEMIA

Universidad Popular del Cesar

Fundación Universitaria Área Andina

MEDIOS DE COMUNICACIÓN

El Pilón

Publicaciones Semana

Valledupar, Cómo Vamos

Finalmente, se extiende un agradecimiento muy especial a los cientos de 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

EQUIPO DE TRABAJO

El presente documento de 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 del 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
Rafael de la Cruz,
Representante en Colombia
Ramiro López-Ghio,
Coordinador Iniciativa ICES para Colombia y Especialista de Desarrollo Fiscal y Municipal
Oswaldo Aharón Porras Vallejo,
Consultor
David Kostenwein,
Consultor

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

Mauricio Cárdenas Santamaría,
Ministro
Ana Lucía Villa,
Jefe de Dirección de Apoyo Fiscal

FINANCIERA DE DESARROLLO S.A. - FINDETER

Luis Fernando Arboleda González,
Presidente
Helmuth Barros Peña,
Secretario General
Carlos Salazar Echavarría,
Gerente de Sostenibilidad
María del Rosario Hidalgo Pérez,
Directora Programa Ciudades Sostenibles y Competitivas
Luis Fernando Ulloa Vergara,
Gerente Diamante Caribe y Santanderes
Úrsula Sola de Hinestrosa,
Directora de Responsabilidad Social y Ambiental
Lina María Chedraui Torres
Directora de Comunicaciones
Claudia Salamanca Velásquez
AlmadigitalSAS
Diseño Diagramación

DOCUMENTO DEL PLAN DE ACCIÓN

Coordinación:

Bibiana Guerra De Los Ríos,
Especialista de Economía
David Kostenwein,
Especialista de Ordenamiento Territorial

Asesoría y edición

Álvaro Randazzo,
Consultor
Julio Miguel Silva Salamanca,
Consultor
Juan Fernando Ortiz,
Consultor

Textos de Base:

Equipo Especialistas Findeter

DIMENSIÓN AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

Andrés Barreto Roza,
Medio Ambiente
Javier Velázquez Gómez,
Energía
Karina Muñoz Gómez,
Medio Ambiente
Sergio Nauffal Monsalve,
Agua
Robinsson Rodríguez Vásquez,
Medio Ambiente
Grupo Mondragón-LKS

DIMENSIÓN URBANA

Andrés Peña Cabra,
Transporte
Juan Manuel Robledo Restrepo
Director Ciudad
Diana Galarza
Transporte
David Kostenwein,
Ordenamiento Territorial
Susana Morales Pinilla,
Ordenamiento Territorial

DIMENSIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL

Bibiana Guerra De Los Ríos,
Economía
Geraldine Avella Fuentes,
Competitividad
Gisela Labrador Araujo,
Economía
María del Pilar Viana Giraldo,
Educación
Mónica Marcela Ramírez Ospina,
Educación
Paulo Andrés Sánchez Gil,
Industrias Creativas y Culturales

DIMENSIÓN FISCAL Y GOVERNABILIDAD

Marcela Rodríguez Bayona,
Fiscal
Norbey Garavito Cancelado,
Fiscal

TEMAS TRANSVERSALES

Carol Lorena Garay Acuña

ESTUDIOS DE BASE

Proyecto técnico de ciudades inteligentes, diseño e implementación del plan para Valledupar. Consultoría Moon Engineering, KSP (Knowledge Sharing Program)-Banco Inter-Americano (BID). 2015.

Estudios de Gases Efecto Invernadero, Vulnerabilidad y Riesgo y Huella Urbana. IDOM. Junio 19 de 2015- Febrero 25 de 2016

ENCUESTAS DE OPINIÓN

Ipsos – Napoleón Franco. Diciembre de 2014

OTROS ESTUDIOS

Estudio de la caracterización del Río Guatapurí de la ciudad de Valledupar. Cooperativa LKS, Grupo Mondragón. Agosto 2015.

FOTOGRAFÍAS

Alcaldía de Valledupar
Daniel Gnecco López
David Kostenwein
Grupo Mondragón-LKS
IDOM
Robinsson Rodríguez Vásquez

EL REY DEL VALLE

Bajando desde lo alto de la Sierra / majestuosamente viene deslizándose hasta aquí.
Cruzando montes, valles y praderas y regando arroceras / nos baña el Guatapurí.
Él nace en la Sierra Nevada / y todas sus aguas arhuacas se las dona al Río Cesar.
Y jugando contra sus orillas chocan / y sus aguas que van locas se ríen de Valledupar.
Ese es el rey del Valle el que ruge / dicen los vallenatos cuando él cruje.
Y si arriba le cae un aguacero / crujen los peregrinos de miedo.
En sus orillas se ven gigantes barrancos / y en su centro grandes rocas que logran sobresalir,
Y la atarraya de un pescador vallenato / que se abre y en el acto se abraza al Guatapurí.
De día la lavandera lo besa / y de noche la luna lo abraza,
Y si arriba le cae un aguacero / crujen los peregrinos de miedo.
Y sus frías aguas son como un bello cristal / cuando se asemejan al sol,
Y de noche la luna y las estrellas se miran son como son ellas
En aquel multicolor.

Nicolás (Colacho) Maestre
Compositor, ganador del premio canción inédita con El Hachero, 1974



VALLEDUPAR

Hay una ciudad en la costa caribe de Colombia, detrás de los picos nevados y verdes bosques de la Sierra Nevada de Santa Marta. Es ahí donde se encuentra el fértil Valle de Upar, formado por el río Cesar, entre la Sierra Nevada y la Serranía del Perijá.

Valledupar está intrínsecamente relacionada con la música vallenata, un género musical relacionado con la narración y cuyas raíces se arraigan en la propia región del Valle de Upar. Los juglares solían viajar por estas tierras compartiendo historias de sucesos y ocurrencias de lugares cercanos y lejanos. Las historias contadas por el vallenato todavía están presentes en el país y alrededor de todo el mundo. En la tradición de esta rica historia de la narración de cuentos, contaremos ahora la historia de una ciudad llamada Valledupar.

El nombre de esta ciudad significa música. Los sonidos de la música vallenata se pueden oír en las calles como historias musicales, acompañadas por instrumentos que representan a las tres culturas que confluyen en este lugar: la guacharaca, originalmente utilizada por los indígenas para

cazar y realizar rituales, imitando el guacharaco, un pájaro de la región; el acordeón de ascendencia europea, transformado y adecuado a los tonos de esta región; y la caja vallenata, traída por los esclavos africanos. Los sonidos del vallenato son reconocidos mundialmente y, una vez al año, los mejores músicos del país se reúnen aquí para encontrar al Rey Vallenato, mientras una multitud de niños asisten a las escuelas de música con el sueño de convertirse en el próximo soberano. No cabe duda: vallenato es el sonido de Valledupar.

La presencia de los picos de la Sierra Nevada es una constante referencia visual al caminar por las calles de esta hermosa ciudad, que se encuentra en la falda de la montaña. Su imponente figura es un constante recordatorio de donde viene la ciudad y lo que es hoy. Al encontrarse localizada en una región sagrada y de importancia cultural y social para las comunidades indígenas que habitan esta zona, la ciudad se ha desarrollado alrededor de esta lógica y simbología espiritual. La Línea Negra, un círculo de los lugares sagrados de los cuales la Sierra es el centro,

atraviesa la plaza principal de la ciudad, desde donde su presencia espectacular e imponente ejerce una influencia poderosa sobre los habitantes que la observan desde abajo. Es evidente que la Sierra Nevada es el marco visual de la ciudad.

En los valles de la Sierra Nevada nace el río Guatapurí. No toma ningún desvío, baja directamente desde la Sierra hasta el corazón de Valledupar. Este río es el orgullo de la ciudad, la fuente de sus mitos y el lugar de encuentro y reunión. El agua traslúcida y fresca que baja de la montaña proporciona a los vallenatos¹ la increíble oportunidad de nadar en agua fresca y limpia en medio de la ciudad. Es indiscutible: el agua dulce del Guatapurí es el sabor de Valledupar.

Esta es una ciudad de árboles. El sol del Caribe se disfruta con comodidad en Valledupar, ya que los muchos árboles que abundan en cada esquina atenúan el calor y brindan una sombra protectora. Por cada seis ciudadanos hay un árbol, y cada día son plantados más. No obstante, estos árboles no solo

proporcionan sombra para reunión y esparcimiento, gran parte de los 74 mil árboles son de mango, que pintan a Valledupar con cálidos colores brillantes y el privilegio de degustar esta deliciosa fruta en cualquier momento del día. En temporada de mangos, cada rincón está lleno de esta fruta, y su olor dulce invade las calles. En efecto: el del mango es el olor de esta ciudad.

Así que aquí estamos, en Valledupar, celebrando a la sombra de sus árboles después de haber tomado un baño refrescante en el Guatapurí y sintiendo la frescura de su agua en la piel, saboreando los dulces mangos que la naturaleza nos brinda de forma gratuita y generosa, sintiendo las vibraciones del vallenato en nuestro pecho, ritmo que nos cuenta la historia de esta ciudad, y mirando la poderosa Sierra, entendiendo finalmente por qué este lugar es sagrado. No hay lugar a duda: esa es exactamente la sensación que produce Valledupar.

¹ El gentilicio oficial corresponde a valduparense, sin embargo, los ciudadanos se ven más representados como vallenatos.



PRESENTACIÓN



Mauricio Cárdenas Santamaría
Ministro de Hacienda y Crédito Público

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, mediante el 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. Por eso, desde el 2010 hasta la fecha, hemos destinado el 70% del Presupuesto General de la Nación, sin deuda, para los sectores como educación, salud y primera infancia, entre otros.

En el Presupuesto de este año comprometimos la cifra más ambiciosa que haya tenido el país, con el fin de garantizar la formación de todos los colombianos en educación (COP

\$29,4 billones), unos recursos que, por primera vez en su historia, sobrepasaron los asignados al sector defensa (COP \$28,1 billones). Pero la obtención de los recursos no es necesariamente lo que garantiza el verdadero desarrollo, se necesitan aliados que trabajen desde y para las ciudades. Por eso es que, así como la Financiera de Desarrollo Territorial (FINETER), es el aliado estratégico para las regiones de Colombia, lo es también para el Gobierno Nacional, para el Ministerio de Hacienda.

Desde el año 2011, FINETER se transformó en un banco de desarrollo local con la misión de “apoyar el desarrollo sostenible del país, generando bienestar en las regiones”. Es así como ha creado importantes programas con el fin de mejorar las condiciones de vida de los habitantes de las ciudades: “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.





Luis Fernando Arboleda González
Presidente FINDETER

Tenemos el gusto de presentar el **Plan de Acción de Valledupar** en el marco del programa Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC) que venimos liderando en FINDETER con el acompañamiento del Banco Interamericano de Desarrollo.

Esta ciudad inspiradora, que hace sentir vallenato a cualquier colombiano, arropa a quien la visita con cada una de las hojas de sus árboles, con cada gota de río, con cada fibra virgen o tejida de la Sierra Nevada, deja conocer su riqueza cantando a golpe de acordeón. Quizás aún no está signada en lo material, pero a partir del trabajo mancomunado de su administración y este ejercicio riguroso de planificación, priorización y ejecución del Programa CSC, será conducida indefectiblemente por el rumbo del bienestar colectivo y la sostenibilidad de cada una de sus particularidades. Salvaguardar el legado de sus juglares, su paisaje, su plurietnia, su cuitara y su música como rasgos medulares de su vallenatía es una tarea que este Plan de Acción acompaña desde una perspectiva de integralidad, para así procurar futuro para las nuevas generaciones de Valledupar.

El primer eje presenta iniciativas de mejoramiento y aprovechamiento del espacio público de la ciudad, integrándolo, claro está, al principal activo de la misma: el capital humano. Es así como el territorio, sus calles y andenes, se convierten en escenario de paz, escenario de la más grande expresión cultural

de la ciudad: el vallenato. Es en este eje, también, donde se busca reivindicar y resignificar al río Guatapurí, convirtiéndolo entonces en un elemento de trascendencia urbanística, paisajística, social y económica; darle su lugar de hito eco-ambiental de este valle.

El segundo eje abarca temas de tecnología que se convierten en vanguardia y en herramientas útiles para mejorar los sistemas de información de la ciudad y atender, en cualquier caso, las necesidades de la población en tiempo real, especialmente en materia de seguridad, riesgos y movilidad. De la misma manera, los temas de resiliencia tienen un rol fundamental en el proceso de interiorizar el concepto en la ciudad, ya que le permite adaptarse al cambio climático y mantener el status quo que garantiza la permanencia de todo sistema. Estos dos primeros ejes se convierten, entonces, en medios eficaces para aumentar la productividad económica de Valledupar y con ella la competitividad de la misma.

La ruta nos lleva al tercer y último eje, el de las oportunidades. Tener una sociedad equitativa, incluyente y cohesionada es uno de nuestros fines y para ello se han propuesto grandes proyectos como los de educación y los de cultura, que buscan no solo aumentar su oferta sino mejorar su calidad y, lo que es aún más importante, mejorar el acceso de los más vulnerables a la oferta de bienes y servicios de Valledupar. En el tema de competitividad, otra gran apuesta del programa

CSC se propone la implementación de una gran zona agroindustrial que incorpore también una plataforma logística, mejoras en la terminal de transporte y un centro de abastecimiento, esto con el fin de mejorar la cadena de valor de los productos de la ciudad y dinamizar su economía.

Quiero agradecer el compromiso en la formulación de este Plan de Acción de la Administración Municipal de Valledupar, los gremios, los inversionistas y los líderes locales. De igual forma, al doctor Ellis Juan, coordinador de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES), y a todos los especialistas del Banco Interamericano de Desarrollo que acompañaron el proceso y que contribuyen con el cumplimiento de nuestra Misión: *“Somos el socio estratégico que genera bienestar en las regiones”*, y de nuestra Promesa de Valor de ofrecer *“Soluciones integrales y sostenibles para el desarrollo de sus proyectos”*.

La inmersión en las ciudades nos afirma en el Plan Nacional de Desarrollo “Todos por un nuevo País”, pues al ser co-gestores de esta bitácora de desarrollo territorial para Valledupar estamos siendo impulsores de una plataforma en la que se cimientan la Equidad, la Educación, y la Paz, que dejó de ser un proyecto de gobierno para hacerse patrimonio de los colombianos y una meta en la que el empeño de cada ciudadano de Valledupar y del resto de Colombia es un eslabón de esta cadena de sueños que están cerca de cumplirse.





Fredys Miguel Socarrás Reales
Alcalde de Valledupar

Querido pueblo vallenato,

Desde el momento mismo de mi elección como alcalde popular del municipio de Valledupar, para el período 2012-2015, y luego de tomar posesión del cargo, el principio rector de mi administración fue, y ha sido, el de la planificación, expresado en toda su magnitud en el Plan de Desarrollo Municipal: Hacia la Transformación de Valledupar.

Siendo este nuestro derrotero, emprendimos la tarea de aunar esfuerzos y atraer financiamiento estatal, nacional e internacional, para dejar planificada la ciudad y el municipio a mediano y largo plazo; siendo así, promovimos la ejecución de estudios tales como el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial, la implementación de un programa masivo de vivienda de interés social, el Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado, el Plan de Movilidad de Valledupar, el Plan Especial de Manejo y Protección de Centro Histórico, el Plan de Expansión Urbana de Valledupar, el estudio sobre saneamiento ambiental del río Guatapurí y el Plan de Acción del Programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas (ICES), el cual gestioné antes de mi posesión como alcalde y que hoy, con mucha satisfacción y orgullo, ponemos a disposición de la ciudadanía en general.

La importancia de haber hecho parte de las ciudades que FINDETER y el BID escogieron para la implementación de la estrategia ICES constituyó mi primera victoria temprana, puesto que, antes de tomar posesión en enero de 2012, logré la aceptación de Valledupar como integrante de este exclusivo grupo de ciudades, que planifican su desarrollo fundamentado en su sostenibilidad económica, social y ambiental, en aras de alcanzar mayores índices de competitividad.

El presente Plan de Acción es políticamente coherente con las estrategias de desarrollo que hemos diseñado conjuntamente con la nación, técnicamente bien resuelto, con sus indicadores de gestión y determinación de responsabilidades y financieramente viable, porque establece mecanismos de cooperación interestatales y parte de la realidad financiera del municipio y su saneamiento fiscal, logrado mediante la acertada aplicación de la ley 550. Este ejercicio de planeación ha sido, entonces, el resultado de la labor conjunta desde la municipalidad, con la Financiera del Desarrollo Territorial- FINDETER y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y documenta, con pleno rigor, las distintas dimensiones de la ciudad como son la ambiental, la urbana, la socio-económica y la fiscal y de gobernanza, precisando sus déficits y entendiendo con precisión nuestras realidades. Esto para, con justeza técnica, poder formular acciones que nos garanticen

sostenibilidad y competitividad a mediano y largo plazo, brindando a futuro un mejor vivir y sin ningún tipo de exclusiones. Los proyectos y sus metas planteados en este plan de acción no son fortuitos, por el contrario, obedecen a mediciones concretas, juiciosos análisis y lo más importante, responden a criterios y mecanismos en los que se evalúan todas las carencias y desafíos de nuestro potencial económico, la participación y concertación acerca de los mismos, y su correspondencia con el medio ambiente y los fenómenos naturales.

Adicionalmente, el Plan de Acción nos brinda una perspectiva organizada y respaldada de las diferentes acciones que habríamos de promover, teniendo en cuenta que existimos en un escenario de recursos que son insuficientes para atender todas las necesidades, lo que indefectiblemente obliga a establecer prioridades; prelación estas que fueron evaluadas no solo en su capacidad de transformación del tópico al cual pertenecen, sino en la capacidad que tienen de arrancar procesos reales y efectivos en otras temáticas del desarrollo municipal.

Con la satisfacción del deber cumplido en estos cuatro años de trabajo concertado con la comunidad, y ejecutados con eficiencia, eficacia y transparencia; quiero dejar en la memoria colectiva de los vallenatos algunas metas alcanzadas y la gran mejoría obtenida en indicadores sociales y económicos. Estos son: i) Valledupar, como un municipio

de propietarios: ejecutando 12.915 viviendas de interés social nuevas y mejoradas, lo cual, comparado con las 40 viviendas construidas en 2011 y las 2025 soluciones del año 2002, representan una gestión sin precedentes; ii) reducción del analfabetismo del 9,5% (2011) al 4,4% (2015), reducción del índice de desempleo del 9,7% (2013) al 8,1% (2015); iii) reducción de la pobreza extrema del 6,2% (2012) al 3,6% (2014); iv) disminución del índice de pobreza del 36% (2011) al 27% (2014); v) recuperación y mejora del espacio público, con la reconstrucción de 40 parques en el municipio con un área aproximada de 19 hectáreas de extensión; y, vi) la implementación, a través del SIVA, del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP). Finalmente vale la pena resaltar la gestión y concreción de los diseños del proyecto Ecoparque del Río Guatapurí, el cual, con sus de 12,5 km de longitud, contribuirá al incremento del índice de espacio público de la ciudad, que le permitirá alcanzar estándares internacionales.

He venido diciendo, queridos conciudadanos, que la planeación no representa caudal electoral, pero si representa la posibilidad de garantizar el futuro de las nuevas generaciones y es este nuestro mayor orgullo; haber planificado y diseñado el Valledupar del futuro y una muestra de ello es el poder presentarles hoy este Plan de Acción que, estoy seguro, convertirán en una importante herramienta de transformación para beneficio de todos.



ACERCA DE ESTE PLAN

El presente documento sintetiza los principales aspectos de un ejercicio de análisis urbano-integral realizado en Valledupar 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, más que un reto, un proceso de aprendizaje conjunto entre la Administración Municipal, la ciudadanía, que expresó su sentir y sus deseos sobre las problemáticas que aquejan a Valledupar a través de la encuesta de opinión, y los expertos en los temas sectoriales.

El documento ha sido titulado: *De la sierra al valle, identidad vallenata con visión de futuro*. Este título busca reflejar el incalculable valor que el río *Guatapurí* representa para la ciudad, así como la riqueza del escenario natural y geográfico en el cual ésta ha ido desarrollándose desde el principio de su fundación, con el fin de que se conviertan en el marco activo de la visión de la ciudad que se presenta en el presente documento y que tiene como fin último la apropiación de la misma por parte de sus habitantes, así como el impacto colectivo en el mejoramiento de sus condiciones de vida.

El documento que aquí se presenta contiene el Plan de Acción para que Valledupar logre sus metas de desarrollo sostenible. Es una hoja de ruta que, durante los próximos 15 años, marcará algunos pasos que la ciudad debe seguir para reafirmar su potencial cultural y ambiental, para lograr que la comunidad sea una sola, cohesionada y competitiva, y para que sus ciudadanos se empoderen y se apropien de sus múltiples activos, convirtiéndose entonces en sujetos de deberes y no solo de derechos. Adicionalmente, el tema de la paz está presente a lo largo del documento, reafirmandose en el espacio público y las tradiciones culturales de Valledupar.

Este documento ha sido elaborado bajo una visión de ciudad acorde con los distintos instrumentos de gestión y ordenamiento territorial con los que cuenta Valledupar, pensando en la ciudad que todos desean habitar hoy y en el futuro. Esta visión y el deseo de construir una ciudad sostenible y competitiva en todas sus dimensiones nacen de la comprensión y la valoración de las ventajas de Valledupar, tanto a nivel local como regional. Su localización geográfica, sus activos ambientales y culturales, la alegría de su gente y su entorno son solo algunos de los valores que tiene Valledupar y que debe aprovechar para posicionarse como un centro económico y ecoturístico en el nororiente colombiano.

Más concretamente, el propósito del esfuerzo es dotar a la ciudad de una radiografía actualizada de su situación en 24 temas, que reflejan una serie de acciones concretas que la ciudad debería realizar para dar un salto cualitativo a una situación de mayor sostenibilidad y equidad. Todo esto a partir de un conjunto de indicadores y su correspondiente línea base para implementar un sistema de seguimiento y evaluación del progreso municipal en dichos temas, y de tres herramientas imprescindibles para la planificación:

(i) un inventario de las emisiones de gases de efecto invernadero y análisis de la calidad del aire del municipio, (ii) 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, y (iii) 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.

Para FINDETER y el BID ha sido muy satisfactorio realizar este trabajo, primordialmente por la generosa apertura de la Administración Municipal de la ciudad, y especialmente del despacho del Señor Alcalde Fredys Socarrás. 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 aporta-

ron a la visión de ciudad deseada y a la construcción de la misma.

Sin embargo, para que Valledupar llegue a ser ese centro cultural, económico y turístico al que se aspira llegar, dependerá de los esfuerzos mancomunados y la contribución efectiva y activa de su gobierno, sus ciudadanos, sus organizaciones cívicas, sus empresarios y demás actores claves de la ciudad.

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 Valledupar. Lo anterior con el fin de valorar y fortalecer las potencialidades de una ciudad que espera ser un centro regional moderno pero respetuoso de sus valores culturales tradicionales; que supere las condiciones de pobreza de sus habitantes, genere empleo, se convierta en un destino atractivo para el turismo cultural, ecológico y para la inversión, logrando ofrecer una calidad de vida urbana que revierta las tendencias migratorias del capital humano que allí se forma y lo retenga como activo para el desarrollo de la ciudad.



IRESUMEN

Si bien Valledupar ha sido tradicionalmente reconocida por sus expresiones culturales y folclóricas, la ciudad es mucho más que eso y cuenta con un sinnúmero de características y ventajas que pueden posicionarla en otros ámbitos. Por ejemplo, el tema urbano, específicamente su trama y lo referente al ordenamiento territorial, es digno de mostrar a nivel nacional al igual que todo lo concerniente al espacio público y sus activos ambientales. Sus glorietas, su arborización alrededor de toda la ciudad, su patrimonio artístico y cultural, sus paisajes urbanos que incluyen al río Guatapurí y la Sierra Nevada de Santa Marta, y su gran capital humano, hacen de Valledupar una ciudad ideal para vivir en la actualidad.

Por esta razón, este Plan de Acción propende por potenciar todas y cada una de esas ventajas con las que cuenta la ciudad, haciendo de ella no sólo un lugar para vivir hoy sino en el futuro, mejorando así la calidad de su espacio público, adecuando las tecnologías de la información a ámbitos como la seguridad y la movilidad, ampliando y mejorando la oferta de bienes y servicios ciudadanos para TODOS y, en este sentido, empoderando a los vallenatos para que se apropien con gusto de su territorio y sus tradiciones, convirtiendo a esta bella ciudad caribeña en escenario de paz y cultura.

Latinoamérica y el Caribe representan la región en vías de desarrollo con el mayor nivel de urbanización del planeta. El porcentaje de población urbana se ha duplicado desde la segunda mitad del siglo XX, pasando de 41% en 1950, a 79% en 2011; más aún, para 2050 se espera que alcance 89% (BID, 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 de 87% a 89% (CEPAL, 2013).

En este contexto, ciudades como Valledupar, la Capital Mundial del Vallenato, como se le conoce también, no se quedan atrás respecto al crecimiento poblacional. Hoy en día, la ciudad crece a una tasa aproximada del 3%, no solo por la tasa de natalidad sino por las migraciones tanto de Venezuela como de otras ciudades vecinas. Adicionalmente, Valledupar cuenta con un sinnúmero de características y ventajas que la hacen atractiva y que muestran su potencial de crecimiento y desarrollo. La compacidad y sus frentes urbanos claramente definidos, la riqueza paisajística y sus fuentes hídricas constituyen solo algunos de los activos con los que cuenta la ciudad y que debe seguir preservando. Sin embargo, todavía presenta retos importantes que tiene que superar para poder convertirse, efectivamente, en un polo de atracción capaz de soportar las nuevas dinámicas sociales, ambientales y económicas. Tiene, entonces, el deber de superar la inequidad y mantener la cohesión socioespacial en el territorio, mejorar la productividad laboral y, con ello, la competitividad de la

ciudad, todo esto soportado en su gran legado cultural que es, a su vez, el activo que representa su identidad.

Por estas razones, el BID creó en 2009 su Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles, más conocida como ICES. En Colombia, la institución a la que el Banco le propuso aliarse para la implementación del programa en 2012 fue FINDETER. Por cuestiones maravillosas de la geografía y la historia, nuestro país cuenta por lo menos con 24 ciudades con una población entre 200.000 y 800.000 habitantes, que es el rango poblacional al cual hace referencia el informe de UN-HABITAT al citar que ya hoy más del 50% de la población urbana global se encuentra habitando ciudades pequeñas e intermedias. Soledad, Villavicencio, Neiva, Palmira, Pasto, Tunja, Popayán, Barrancabermeja, Bello y, por supuesto, Valledupar, son solo algunas de las ciudades en las que se podría implementar este proceso, pues es en ellas donde se encuentra el futuro del país en materia de sostenibilidad urbana.

Sin querer suplantar los importantes instrumentos de planificación ya desarrollados para la ciudad y su área metropolitana, el esfuerzo de la ICES y el programa CSC está orientado a responder una pregunta sencilla pero compleja de resolver: ante el hecho de que los recursos son escasos para atender las múltiples problemáticas que acusan la ciudad, ¿cuáles serían aquellos temas que más le convendría acometer, no solo para solucionar la problemática inherente a cada uno, sino también para producir un efecto positivo en el medio ambiente, el desarrollo económico, la opinión pública y sobretodo, en el resto de temas importantes para la ciudad y la región? Es decir, lo que la metodología busca es realizar un ejercicio de selección 'inteligente' de temas y acciones que representen el mayor potencial de transformación positiva de la ciudad.

Para este efecto, el presente ejercicio consiste en realizar una evaluación rápida en todos los temas del quehacer urbano, a partir de la medición del desempeño en diversos indicadores. En Valledupar se



Fortalezas



Ruido



Mitigación al Cambio Climático



Salud



Retos



Gestión de Residuos Sólidos



Gestión Pública Moderna



Gestión Pública Participativa



Industrias creativas y culturales



Vulnerabilidad ante desastres naturales



Transparencia



Agua



Deuda



Conectividad



Calidad del aire



Saneamiento y Drenaje



Temas urgentes



Energía



Empleo



Educación



Competitividad



Seguridad ciudadana



Competitividad



Impuestos y autonomía financiera



Desigualdad urbana



Gestión del Gasto



Movilidad

analizaron 24 temas y 120 o más indicadores agrupados en cuatro grandes dimensiones:

1. La dimensión de sostenibilidad ambiental y cambio climático, donde se analizan temas como el manejo y consumo de recursos naturales, las emisiones de carbono, y otras.
2. La dimensión de desarrollo urbano sostenible, donde se estudia el crecimiento urbano y el transporte, entre otros.
3. La dimensión de sostenibilidad socio-económica, donde se analizan temas como la competitividad, el desarrollo humano y la salud, por citar algunos.
4. La dimensión de sostenibilidad fiscal y de gobierno, en la cual estudian temas asociados a la aplicación de mecanismos de gobierno, la generación de recursos, su administración y otros.

Completada la evaluación, se priorizaron los temas donde es más urgente actuar y sobre los mismos se definen acciones que contribuirían más y mejor a avanzar hacia una situación más sostenible, es decir, aquella que al final arrojará un indicador de desempeño mejor al que se encontró al inicio. En Valledupar, además, el ejercicio fue un paso más allá, en el sentido de que se identificaron proyectos concretos

que integrarían mejor los distintos temas en los que se estableció que era prioritario actuar.

El diagnóstico rápido de indicadores permitió establecer que Valledupar tiene grandes elementos positivos en las cuatro dimensiones, como lo son la calidad del aire, el ordenamiento territorial, la seguridad, la gestión pública moderna y la transparencia. Estos valores positivos deben ser cuidados y, con esfuerzo, seguir siendo potencia- dos para mantenerlos en alto.

El diagnóstico también indicó que Valledupar podría mejorar en temas como el recurso hídrico, el saneamiento y drenaje, la gestión de residuos sólidos, la energía, el ruido, la vulnerabilidad ante desastres naturales, el empleo, la salud, la gestión pública participativa, la gestión del gasto y la deuda. Con acciones relativamente sencillas frente a estos temas, la ciudad podría alcanzar niveles óptimos de sostenibilidad y sumar estos elementos a su colección de valores positivos.

Sin embargo, el diagnóstico arrojó entre los temas críticos de Valledupar, es decir, aquellos donde es urgente actuar para no caer en una senda negativa, algunos como la mitigación del cambio climático, la desigualdad urbana, la competitividad de la economía,

la conectividad, la educación, las industrias creativas y culturales, la movilidad y los impuestos. Así las cosas, muchos de estos temas no requieren ‘ciencia oculta’ para ser solucionados en este Plan de Acción, pues simplemente es cuestión de tener un buen modelo y un buen marco fiscal de tarifas para resolverlos. De igual forma, con una buena gestión administrativa y los esfuerzos aunados tanto del sector público como del privado, la ciudad podrá avanzar rápidamente en estos temas tan cruciales para el buen desarrollo y sostenibilidad de la ciudad.

Algunos de estos fenómenos, sobre todo los que tienen que ver con el territorio y su transformación, fueron analizados con lujo de detalle en tres estudios que se realizaron acerca de i) las emisiones de gases de efecto invernadero; ii) las amenazas naturales a las cuales está expuesta la ciudad y la consecuente vulnerabilidad por concepto de potencial pérdida de vidas humanas y estructuras; y iii) la evolución de la huella urbana de la ciudad a lo largo de un período extendido de tiempo.

Dentro de las conclusiones claves que se obtuvieron del estudio de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), una vez analizados cada uno de los sectores emisores, se presenta:

1. El balance de emisiones per cápita de Valledupar a fecha de 2013 asciende a 1,5 t de CO₂e, valor inferior a la media de ciudades de América Latina, y significativamente inferior a los países más industrializados. En términos absolutos, las emisiones del municipio de Valledupar de 2013 resultaron 1.326.253 t de CO₂e. Parte de estas emisiones se contrarrestan con las absorciones, que ascienden en 2013 a -669.460 t de CO₂e, resultando en un balance de emisiones de 656.793 t de CO₂e.
 2. Las principales emisiones se producen en el sector AFOLU (Agricultura, Silvicultura y Otros usos de la tierra por sus siglas en inglés), que representa un 49 % de las emisiones totales, principalmente asociadas a la ganadería vacuna, seguida de las emisiones en el sector movilidad con un 28% de las emisiones, debidas al consumo de diesel y gasolina.
 3. Las emisiones totales de GEI del año 2013 ascendieron al valor de 656.793 t CO₂e, mientras que en el año 2010 alcanzaron el valor de 629.871 t CO₂e, lo que implica un aumento de un 4% aproximadamente.
 4. El sector que más aumentó sus emisiones en 2013, con respecto a 2010, fue el sector de agricultura, ganadería y pesca, con un 56%, debido al aumento del consumo eléctrico. Le sigue en importancia el sector institucional y el sector industrial, que tuvieron un incremento en torno al 44%. El sector servicios tuvo un aumento en sus emisiones en torno al 30% y el resto de sectores tuvieron un aumento algo menos notorio, residuos un 20%, residencial un 19%, fugitivas 17% y movilidad un 12%.
 5. En términos per cápita, en el año 2010 se emitieron 1,56 toneladas de CO₂e por habitante, mientras que en el año 2013 disminuyeron hasta las 1,52 toneladas, un decremento en torno al 3%. A pesar de que las emisiones en el año 2013 aumentaron en torno a un 4% con respecto a las del año 2010, la población tuvo un aumento mayor en esos dos años, en torno al 5%, lo que ha supuesto un menor valor de las emisiones per cápita en el año 2013.
 6. Se planteó un escenario tendencial a 2050 con una población que crece hasta los 730.433 habitantes –un 68,6% más que en 2013– y que mantiene las tendencias de los últimos años en cuanto a consumo de energía, producción de residuos, desarrollo industrial, etc. En este escenario las emisiones per cápita alcanzarían las 3,25 t de CO₂e, es decir, un 115% más que en 2013. En términos absolutos, las emisiones totales de 2050 serían 2.376.351 t de CO₂e, lo que implica un aumento del 262% respecto a 2013.
- Por otra parte, con el estudio de vulnerabilidad frente al cambio climático y riesgo de desastres realizado, se obtuvieron resultados muy significativos, como se presenta a continuación:
1. La adjudicación concedida a EMDUPAR de 2.500 se ha reducido a efectos del cálculo del balance hídrico a 591 l/s, siendo éste el caudal medio de consumo de agua potable del municipio. La suma de todas las derivaciones alcanza los 7,3 m³/s, que se ha ajustado a 5,4 m³/s teniendo en cuenta el consumo medio de acueducto de EMDUPAR. Para el año 2050 se ha tenido en cuenta el aumento poblacional de 386.684 en el año 2015 a 642.883 habitantes, lo que supone un consumo de 983 l/s en vez de los 591 l/s actuales.
 2. El índice de escasez en Valledupar es realmente preocupante, las derivaciones son excesivas e impiden, en muchos casos, mantener un caudal ecológico aceptable. Por otro lado, la falta de obras de regulación no permite aprovechar los meses con superávit para almacenar agua que permita suplir la demanda en los meses más secos, incluido el caudal ecológico.
 3. El estudio evidencia las zonas expuestas a la inundación en la margen derecha del río Guatapurí, como las

zonas de vivienda precaria altamente vulnerables a esta amenaza donde se encuentran los barrios informales del Pescaíto, La Esperanza, 11 de Noviembre, Nueva Colombia y 9 de Marzo, que se verían afectados por crecidas de frecuencia alta, algo mayor a los 3 años de periodo de retorno, sufriendo gran afección.

Finalmente, con el estudio de evolución histórica de la huella urbana de Valledupar, con el cual se busca definir un escenario de crecimiento 'inteligente' de la ciudad se obtuvo:

1. Que el plano más antiguo de Valledupar corresponde al año 1578. En este plano se aprecia la extensión del trazado del manzanario fundacional, conformado por 8 cuadras (10,9 ha). El crecimiento de Valledupar en los siguientes 4 siglos fue de tan solo 167 ha, por el contrario en los siguientes 45 años la huella urbana aumenta 1.684 ha, multiplicándose por 10 en tan solo 4 décadas.
2. Que los aspectos más representativos que se tuvieron en cuenta para definir el diagnóstico de la huella urbana fueron: la densidad, la segregación social, los asentamientos informales en la periferia de la ciudad y en la margen derecha del río Guatapurí, la desarticulación de la ciudad en las nuevas zonas de ex-

pansión, la presencia de algunos vacíos urbanos en la mayoría de las comunas y el déficit de zonas verdes y espacio público.

3. Existen unos 138 mil habitantes en Valledupar que se encuentran en estratos 1 y 2, y un hábitat menos cualificado, lo que se corresponde con el 36% de la población urbana. De la cual, unos 30 mil habitantes (8% de la población urbana) se ubican en asentamientos informales; estas áreas se caracterizan por estar en la periferia, conformando importantes sectores de la ciudad, algunos cercanos a los "guetos", la baja dotación de espacio público (menos de 0,9 m²/habitante, cuando la media de la ciudad es 2,9) (figura 4), una densidad muy alta y muy consolidada (236 habitantes/ha para el segmento bajo y algo menos para los informales con 149 hab/ha ya que hay una menor consolidación).
4. La dotación de áreas verdes totales en Valledupar es de 11 m²/hab, lo que se corresponde con un valor medio, en comparación con otras ciudades ICES; este valor se divide en una dotación de áreas verdes cualificadas de 2,9 m²/hab, lo que representa un valor muy bajo para los estándares colombianos e internacionales, y no cualificadas de 8,1 m²/hab; estas áreas no cualificadas se corresponden con importantes parajes naturales forestados en la ciu-

dad, pero que no se constituyen como espacios de esparcimiento y uso público de la población vallenata. En conclusión la dotación de espacio público en Valledupar es baja, con un valor de 3,5 m²/hab.

Pero estos estudios se realizaron no solo con el fin de entender mejor algunos de los fenómenos identificados en el diagnóstico; se realizaron también para contribuir a que el proceso de planificación territorial de Valledupar esté basado en información más actualizada e instrumentos sofisticados como lo puede ser un sistema de información geográfica del territorio, un inventario de emisiones de gases de efecto invernadero, y unos mapas actualizados de riesgo sísmico y riesgo de inundaciones, como ha sido el caso aquí.

Como se mencionó anteriormente, habida cuenta del diagnóstico se llevó a cabo una priorización de los temas críticos. Esta se realizó con base en tres factores: i) la importancia que tiene cada uno de los temas diagnosticados a los ojos de la opinión pública, lo cual se realizó a partir de una encuesta ciudadana; ii) qué tan importante es el tema en relación con el cambio climático; y, iii) el costo económico de no actuar en el tema, es decir cuánto le cuesta la situación actual a la sociedad en su conjunto.



TEMA	BENCHMARK	FILTRO DE OPINIÓN	FILTRO ECONÓMICO	FILTRO AMBIENTAL	RESULTADO FINAL ETAPA PRIORIZACIÓN
Desigualdad Urbana	5	2	5	5	17
Competitividad de la Economía	5	2	5	5	17
Educación	5	2	5	5	17
Empleo	2	5	5	2	14
Movilidad/ Transporte	5	2	5	2	14
Impuestos y Autonomía Financiera	5	2	5	2	14
Conectividad	5	2	2	5	14
Industrias Creativas y Culturales	5	2	2	5	14
Mitigación del Cambio Climático	5	2	1	5	13
Seguridad	1	5	5	1	12
Energía	2	2	5	2	11
Gestión Pública Participativa	2	5	2	1	10
Gestión del Gasto	2	2	5	2	11
Ruido	2	5	1	2	10
Uso del Suelo/Ordenamiento del Territorio	1	2	5	1	9
Gestión Pública Moderna	1	5	2	1	9
Vulnerabilidad ante Desastres Naturales	2	2	2	2	8
Agua	2	1	2	2	7
Saneamiento y Drenaje	2	1	2	2	7
Gestión de Residuos Sólidos	2	1	2	2	7
Salud	2	2	1	2	7
Transparencia	1	2	2	1	6
Deuda	2		2	2	6
Calidad de Aire	1	1	2	1	5

El resultado de este ejercicio, que es donde está uno de los principales aportes conceptuales de la metodología a la ciudad, indicó que los temas que sería más relevante atacar son, en orden de importancia, la desigualdad urbana, la competitividad económica, la educación, el empleo, la movilidad, los impuestos, la conectividad, las industrias creativas y culturales, la mitigación del cambio climático y la seguridad.

Tras un proceso de reflexión, el equipo multidisciplinario que intervino en la preparación de este plan trazó una visión de Valledupar que sería la que mejor recogiera la forma en que se debería actuar en los temas relevantes. Esta quedó sintetizada así:

Valledupar será una ciudad resiliente, incluyente y conectada con su región, donde la cohesión socio-espacial y la compacidad facilitarán la valoración de sus activos ambientales dentro de una cosmogonía que protege su identidad. La palabra y el acordeón serán elementos que fundamentarán la transformación social, integrándose en la red de espacio público que será eje vertebrador y escenario de paz.

Considerando que los recursos son siempre escasos para acometer todo lo que se ha identificado, dentro del mismo proceso de reflexión se concluyó que,

para llegar a esa visión, el Plan de Acción debería ser estructurado alrededor de tres ejes estratégicos de

acción, los cuales llevarían a Valledupar a ser una ciudad mucho más competitiva y sostenible:



1. Que siendo la capital del vallenato, siga aprovechando ese potencial para explotarlo de forma adecuada, integrando a los actores que hacen parte de ella, haciendo uso del espacio público y, especialmente, empoderando a los mismos vallenatos para que sean ellos quienes difundan, a través de la palabra y el acordeón, sus tradiciones y folclor. En la misma línea, la ciudad se convertirá en escenario de paz, un escenario donde convivan armónicamente víctimas y victimarios de una violencia que ha afectado la construcción de sociedad de Valledupar. Este eje entiende, entonces, el espacio

público como gran equilibrador e igualador de la sociedad.

Por otro lado, el río Guatapurí dará un nuevo aire a la ciudad a partir de su renovación en temas urbanos, ambientales, económicos y paisajísticos, brindando a la ciudad un espacio recargado y dinámico para múltiples usos. Se convierte, pues, este proyecto en el más insigne, reforzando así la importancia que tiene este hito para la ciudad en múltiples dimensiones y como elemento estructural de la red de espacios públicos de la ciudad y la región. El Centro Histórico será otra zona de la ciudad

que se dinamizará a partir de la reclasificación de los usos del suelo (propuesto en el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP)), reafirmando su condición de centralidad y la importancia que tiene para los vallenatos.

Finalmente el eje de “*Nuestro entorno, un derecho colectivo*” permitirá conectar las distintas partes de la ciudad a través de corredores amigables y sostenibles, aprovechando los árboles y el sonido de la fauna propia de la ciudad, creando una red de espacios públicos que cubre la totalidad de la ciudad. Ser territorio cultural y de paz es un reto nada fácil al que se enfrenta Valledupar, sin embargo, su ventaja radica en las múltiples oportunidades intrínsecas y externas con las que cuenta y que se deben aprender a aprovechar.

2. Que Valledupar sea consciente de su riqueza ambiental, aproveche sus activos y los sepa valorar. Está claro que la ciudad cuenta con un sinnúmero de elementos ricos en flora y fauna y una localización estratégica, por ello se debe reforzar el sentido de pertenencia de los vallenatos hacia ellos. Sin embar-

go, y para complementar estas estrategias de conciencia, valoración y uso inteligente de los recursos, la ciudadanía debe concientizarse del mismo modo de los temas fiscales y de gobernanza. Un gobierno moderno, ágil y eficiente no parte solo del lado estatal, parte también de la vía ciudadana cuando los habitantes tomen conciencia de que ser parte de una comunidad y habitar un territorio conlleva no solo derechos sino deberes. Pasear y disfrutar del río y de los parques son actividades agradables pero si estas zonas están descuidadas y son de baja calidad nadie querrá ir. De lo anterior deriva la urgencia de que los habitantes de Valledupar se reconozcan como tal, no solo a partir de su cultura sino del pago de obligaciones y la participación efectiva en los temas de ciudad, ello nos lleva a que “*Territorio resiliente e inteligente*” sea la línea de acción que tenga propuestas encaminadas a solucionar este tipo de problemáticas.

3. Que Valledupar se expanda más allá de su cultura y su folclor vallenato, que entienda que cuenta con innumerables recursos, tangibles e intangibles, que pueden y

deben ser aprovechados para posicionarla como una ciudad especializada en servicios de la región nororiental de Colombia. “*Ciudadanía cohesionada y competitiva*” llevará a la ciudad al nivel más alto de reconocimiento al saber integrar sus cualidades y potencialidades, materializándolas en el territorio, en su espacio público, en su gente. Este último aspecto, el capital social, debe ser arte y parte en todo el proceso, de ahí que varios de los proyectos de este eje se encaminen a mejorar los temas de educación, pobreza y empleo. Una ciudad competitiva y sostenible no puede dejar de lado a su sociedad, especialmente a los más vulnerables, por eso se debe lograr que ésta sea incluyente y cohesionada. Otro punto importante de este eje es que entiende la cultura y la pluriétnicidad como elementos claves que potencian y permiten que la sociedad vallenata sea cohesionada. Es así como se busca que, a través de los proyectos culturales que se plantean en este eje, toda la población tenga acceso a la oferta cultural de Valledupar, sin importar la comuna donde se viva.

Cada uno de estos ejes estratégicos concluyó con la lista de intervenciones que deberán ser acometidas. En

el caso del eje “*Nuestro entorno, un derecho colectivo*”, se determinaron acciones tendientes a:

- Recuperar el río Guatapurí en todas sus dimensiones, reafirmando su condición de hito de identidad para la ciudad.
- Mejorar la conectividad desde y hacia la zona del río facilitando su acceso a través de senderos y corredores sostenibles tanto a escala urbana como regional.
- Hacer de esta ciudad un “laboratorio” a través un Centro de Investigación y Observatorio para la divulgación y apropiación del conocimiento ambiental científico e intercultural.
- Reactivar el centro histórico.
- Fortalecer los espacios públicos en toda la ciudad través de la formulación de un Plan Maestro de Espacio Público.

En el caso de “*Territorio resiliente e inteligente*”, se concluyó que las acciones deberán ser:

- Fortalecer la identidad de los vallenatos a través de la valoración de sus activos ambientales.
- Formular e implementar distintos planes que permitan prevenir riesgos y asegurar la oferta en materia hídrica.

- Poner la tecnología y los sistemas de información al servicio de la ciudad y la ciudadanía.
- Fortalecer la institucionalidad de Valledupar y generar consciencia para que los vallenatos se sientan sujetos de deberes y no solo de derechos.

Finalmente, en cuanto al plan “*Ciudadanía cohesionada y competitiva*”, se estableció que las acciones deberían ser:

- Continuar con el legado de las tradiciones culturales, tanto orales como materiales
- Mejorar el acceso de los ciudadanos a la educación de calidad
- Formar en valores y competencias ciudadanas a los vallenatos para que se apropien de su territorio con más fuerza
- Hacer de Valledupar una ciudad competitiva, con una plataforma logística adecuada a la dinámica económica de la ciudad y una marca de ciudad que trascienda
- Incluir efectivamente a la población más vulnerable en la sociedad vallenata a través de mejoras en la oferta de bienes y servicios que ofrece Valledupar
- Crear una ciudad con cohesión social a través una política de vivienda incluyente



Cerrando este interesante proceso y en arreglo a la metodología del programa CSC, se definió en términos generales cuál sería el impacto y el costo de realizar las acciones arriba mencionadas. Por ejemplo:

- En el caso de *Nuestro entorno, un derecho colectivo*, se demuestra cómo la implementación de las medidas y acciones propuestas significarían que para 2030, Valledupar pasaría de tener 3,05 m2 de espacio público efectivo a 7,44 m2.
- Las acciones encaminadas a la recuperación del río Guatapurí en su totalidad llevarán a reforzar este eje vertebrador, hito que representa para Valledupar parte de su historia y su identidad.
- De igual forma, habrá un sistema de planificación y administración del transporte consolidado y configurado a beneficio de todos los vallenatos que incentivará el uso del transporte público y el modal split-a pie, reduciendo así las emisiones de GEI y ruido y contribuyendo a la mejora de la calidad del aire.
- En el caso de *Territorio resiliente e inteligente*, se demostró cómo a través de la educación y el empoderamiento de la ciudadanía, Valledupar logra consolidarse como una ciudad que valora y protege

sus activos y recursos ambientales y fiscales.

- La ciudad se prepara para las contingencias del futuro de una manera inteligente, poniendo las tecnologías de la información y las comunicaciones a su servicio y al servicio de los vallenatos, lo que se traduce en una mejor respuesta y atención a los requerimientos de la ciudadanía.
- Asimismo, en el caso de *Ciudadanía cohesionada y competitiva*, la implementación de los distintos proyectos conlleva a reforzar la identidad característica de los vallenatos; esto mediante la cultura y la tradición que se derivan de la palabra y el acordeón.
- Por su parte, los proyectos educativos formarán a los vallenatos y los prepararán para su futuro, teniendo en cuenta la vocación de la ciudad y garantizando así su calidad de vida. La mejora en las condiciones de vida de los vallenatos será reforzada por los proyectos en materia de competitividad que le apuestan a la mejora de la dinámica económica de Valledupar mediante la interconexión con sus vecinos y el entorno que lo rodea.
- Como se puede apreciar en la Tabla 1, implementar este Plan de Acción tendría un costo total aproximado de COP \$2,74 billones,

compuestos por COP \$31.371 millones por concepto de estudios técnicos, de factibilidad, económicos y demás; y COP \$2,71 billones

equivalentes a las obras de infraestructura, equipamiento y demás necesarias para los distintos proyectos previstos.

Tabla 1. Costo aproximado del Plan de Acción

Plan de Acción	Pre-inversión		Inversión	
	COP (millones)	USD (miles)	COP (millones)	USD (miles)
Nuestro entorno, un derecho colectivo	\$ 16.294	\$ 5.618	\$ 1.525.664	\$ 526.091
Territorio resiliente e inteligente	\$ 2.687	\$ 927	\$ 422.896	\$ 145.826
Ciudadanía cohesionada y competitiva	\$ 12.390	\$ 4.272	\$ 767.005	\$ 264.484
Subtotal	\$ 31.371	\$ 10.817	\$ 2.715.565	\$ 936.402
Total COP	\$ 2.746.935			
Total USD	\$ 947.219			

Fuente: Elaboración propia
TRM = COP \$2.929,47
Promedio octubre 2015, Banco de la República

Por último, el plan presenta una serie de reflexiones finales entre las que se destaca que al realizar este ejercicio se han podido constatar varios fenómenos:

- Que debido a que Valledupar ha sido escenario del conflicto armado colombiano, su población y su

dinámica económica se han visto afectadas de manera estructural, conllevando esto a problemas sociales y económicos como la pobreza, la informalidad y la inequidad.

- Que no existe un aprovechamiento sostenible de los activos ambientales y las múltiples ventajas de

su localización, de su cuitara y de la pluriétnicidad de su gente; esto no ha permitido que Valledupar se desarrolle de manera efectiva y se posicione a nivel regional.

- Que teniendo una gran zona rural y un entorno rico en oportunidades, con potencial agroturístico, podría solventar sus problemáticas de una forma más ágil y eficiente, diversificando sus actividades, generando valor agregado y, por ende, generando una oferta de bienes y servicios que trascienda la región.
- Que en estos últimos años, las autoridades locales han implementado una serie de acciones encaminadas a devolverle la sostenibilidad fiscal y financiera del municipio, las cuales se concretaron con la suscripción del Acuerdo de Reestructuración de Pasivos con sus acreedores en el año 2014. Si se une este esfuerzo a la gran oportunidad que tiene la ciudad de fortalecer su autonomía financiera a través del direccionamiento de acciones que incrementen la eficiencia en el recaudo de impuesto predial, y a la implementación de otros instrumentos de financiación de inversiones, que, en conjunto con el fortalecimiento institucional de las áreas de hacienda pública y de estructuración

de proyectos permitan invertir en proyectos cuyos impactos contribuyen a su sostenibilidad y competitividad de Valledupar de hoy hacia el futuro. Para complementar este escenario la participación ciudadana será pilar fundamental para tener una ciudad incluyente y conectada con su región.

Sin embargo, también se destacan cuatro grandes retos:

1. El reto de mantener ese equilibrio entre la expansión y la densificación urbana, respetando los bordes naturales de la ciudad pero sin sacrificar en el proceso las soluciones y las respuestas que la sociedad demande. En este sentido, será un reto seguir construyendo ciudad teniendo una visión clara de lo que se quiere lograr, a corto, mediano y largo plazo se convierte también en un gran reto en el que se debe trabajar mancomunadamente.
2. El reto de formar una ciudadanía en valores y competencias ciudadanas donde los vallenatos se sientan sujetos no solo de derechos sino de deberes. Esto lleva a que la ciudadanía se empodere y participe activamente, pagando sus obligaciones, opinando con responsabilidad y conocimiento, siendo parte importan-

te en la construcción de ciudad. Sin embargo, la administración debe también comunicar efectivamente a sus ciudadanos, informarlos de los procesos internos que conciernen a todos e involucrarlos en la dinámica de ciudad que es de todos.

En estos temas de índole social es fundamental mejorar la oferta educativa y preparar a los jóvenes para el trabajo. Una base social educada y bien formada en valores ciudadanos es un segmento poblacional que, en el futuro, asumirá más responsabilidades y será más activo en la construcción de ciudad. Será también una sociedad más igualitaria y equitativa, donde todos tienen las mismas oportunidades y acceden libremente a los servicios que ofrece Valledupar.

3. El reto de preservar su legado cultural y folclórico. Si bien es conocido por todos el activo cultural que tiene la ciudad y que se refleja especialmente en la música vallenata y todo lo que ella conlleva, esta característica todavía no ha podido influir de manera relevante en la dinámica económica y competitiva de Valledupar. La ciudad debe fortalecer aún más su identidad para hacer de ella una fuente importante que dispare su crecimiento y desarrollo a través

de una oferta cultural más accesible para todos, conformando una red de espacio público de calidad alrededor de toda la ciudad y, sobre todo, entender que la misma debe trascender más allá de su fiesta más importante: el Festival de la Leyenda Vallenata.

4.El reto de mantenerse sostenible urbanamente a través de sus diferentes sistemas, especialmente el de transporte que debe procurar mejorar su cobertura y la calidad de su servicio. De ahí, la importancia de mantener el Centro Histórico como la gran centralidad de Valledupar, un centro de servicios económicos, educativos y administrativos, entre otros al cual concurren corredores ambientales y de movilidad limpia de otras zonas de la ciudad.

Adicionalmente, la ciudad debe aprender a cuidar y valorar sus activos ambientales, fuentes de riqueza que suplen sus necesidades en muchas ocasiones. Los ríos, los cerros, la Sierra Nevada, las acequias y los árboles, son solo algunos de los elementos naturales con los que cuenta la ciudad que la hacen única y diferente. Si bien Valledupar no tiene acceso directo al mar, tiene otro tipo de riquezas que la diferencian del resto de capitales de la región Ca-

ribe. Este factor diferenciador debe ser aprovechado para hacer de Valledupar una ciudad con atractivos ecoturísticos exclusivos.

5.El reto de continuar y mantener su tradición en instrumentos de gestión y ordenamiento territorial. La ciudad refleja un buen uso y manejo de las distintas herramientas con las que cuenta, sin embargo debe elaborar, ajustar y actualizar otros con los que aún hoy no cuenta como el Plan de Gestión del Riesgo y otros instrumentos de financiación, claves para ejecutar los proyectos aquí planteados. Debe ser consciente de que los instrumentos son esenciales para la gestión territorial, para prevenir y mitigar, para planear la ciudad donde los vallenatos quieren vivir.

Los temas abordados y las acciones propuestas apuntan precisamente a crear patrones de comportamiento ciudadano y de relación entre contribuyentes y el Estado que hagan que los primeros vean más claramente en qué se están utilizando los recursos que aportan y por ende se interesen más en elegir y sostener gobernantes que hagan las cosas bien, en exigir servicios, programas, planes y proyectos que funcionen, y finalmente se configure una economía incluyente, de todos, para todos.

En conclusión, lo expresado lleva a pensar que la transición hacia una ciudad más sostenible está al alcance de las

manos y que, con un esfuerzo continuado de la sociedad local, sus dirigentes e instituciones, estas metas son realizables.



Los recursos del Gobierno Nacional, canalizados a través de FINDETER, están asociados al programa del **Programa de vivienda 100% subsidiada** mediante el cual se ejecutaron **2.980 unidades** en los proyectos Lorenzo Morales (1.080 viviendas) y Nando Marín (1.900 viviendas) por valor de **COP \$121.000 millones**; el **Programa Casa Ahorro (VIPA)**, en el cual se están ejecutando 4 proyectos y alrededor de 2.322 soluciones de casa-ahorro aprobados hasta la fecha por valor de **COP \$100.000 millones**; **Agua para la Prosperidad** con la participación en un proyecto por valor de **COP \$14.000 millones** e infraestructura social que incluye un **Megacolegio** por valor de **COP \$10.000 millones**, **1 Parque Recreodeportivo** por valor de **COP \$2.000 millones** y **1 equipamiento** por valor de **COP \$12.000 millones**.

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

Tabla 2. Sectores financiados con recursos FINDETER, período 2010-2014

SECTOR	COP (millones)
Agua Potable y Saneamiento Básico	\$ 41.400
Desarrollo Urbano y Vivienda	\$ 1.000
Educación	\$ 700
Salud	\$ 6.800
Transporte	\$ 3.000
Total general	\$ 52.900

Fuente: Gerencia de Planeación FINDETER
Corte a Septiembre 30 de 2015





1

INTRODUCCIÓN



1

INTRODUCCIÓN

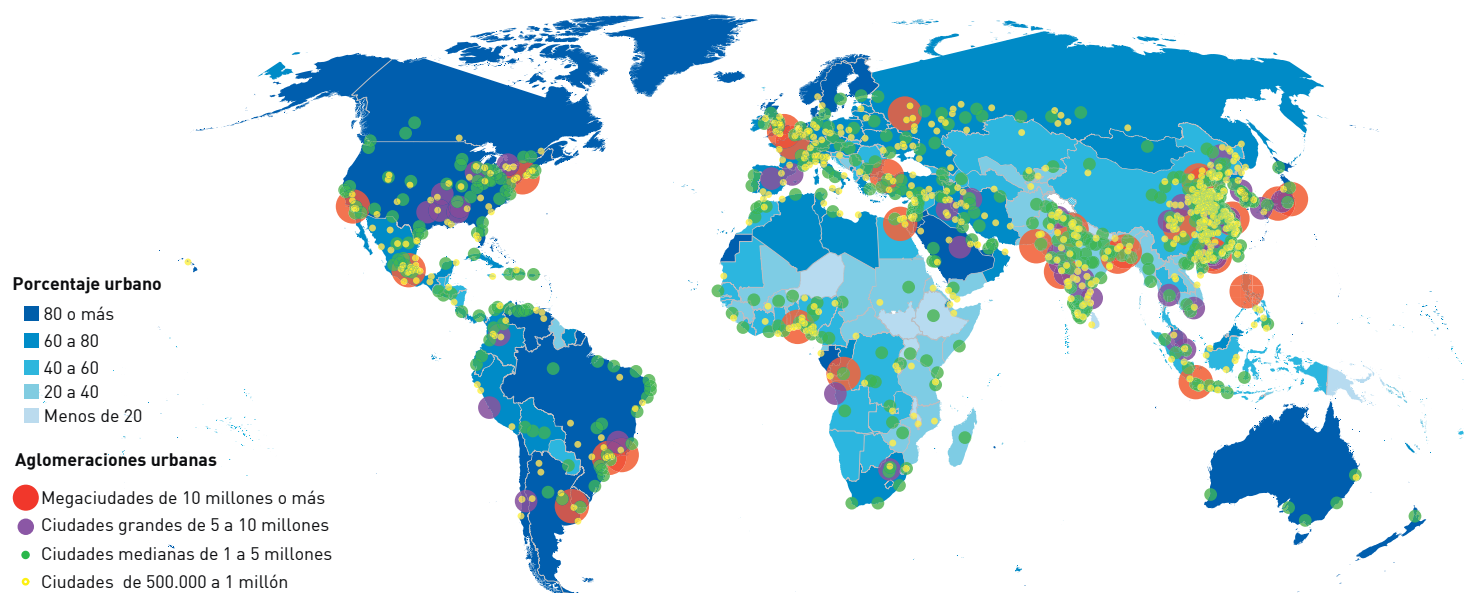
LA URBANIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

América Latina y el Caribe constituyen la región en desarrollo con el mayor grado de urbanización del planeta. El 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 – 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 el 60% del Producto Regional Bruto ya es producido en los centros urbanos, el cual seguirá creciendo con cada nuevo poblador que llegue a la ciudad. Porque 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 urbanización, mientras que en Brasil lo hizo en un 17% en el período de 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 exactamente como Valledupar. Tanto que hoy albergan más del 50% de la población urbana mundial (UN-HABITAT, 2006).

Sin embargo, a través del tiempo, la pobreza urbana también ha sido creciente en muchas ciudades del mundo en vías de desarrollo, de lo cual Valledupar no es ajena: con 138

mil habitantes que se encuentran en estratos 1 y 2, y un hábitat menos cualificado, lo que corresponde con el 36% de la población urbana, de los cuales cerca de 30 mil habitantes (8% de la población urbana) se encuentran en asentamientos informales. Este tema es tan importante que fue elevado a la categoría de Objetivo de Desarrollo del Milenio en 2000 y es parte de los nuevos Objetivos de Desarrollo Sostenible (2015), y se constituye en el principal obstáculo para materilizar ese enorme potencial que representa la economía de la aglomeración en Valledupar y poder elevar la ciudad a la categoría de sostenible, competitiva y equitativa.

LA INICIATIVA DE CIUDADES EMERGENTES Y SOSTENIBLES DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Considerando las oportunidades y retos descritos anteriormente (sobre todo abordar el fenómeno de pobreza urbana en un momento en el que no es tan 'masivo' y por lo tanto su manejo es menos costoso para la sociedad), el BID puso en marcha el Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES).

La ICES es una plataforma que busca darle apoyo a ciudades como

Valledupar en su capacidad de avanzar en su sostenibilidad en las dimensiones ambiental, urbana, fiscal y de gobernabilidad. Para ello se realiza una evaluación de la ciudad en esas dimensiones mediante un diagnóstico rápido de indicadores, a partir del cual se identifican y priorizan los problemas que más pesan en términos económicos y ambientales, en la mente de la ciudadanía y entre sí (es decir, cual tema 'hala' más frente a los otros). De ahí se procede al diseño de acciones concretas, las cuales son definidas a nivel de perfil de proyecto, es decir, con una aproximación de los costos de pre-inversión e inversión que se requerirían para su implementación, así como del impacto que traerían en relación con los indicadores que fueron evaluados al inicio del proceso.

Desde su creación en 2011, la ICES ha elaborado planes de acción para 53 ciudades, entre estas se pueden resaltar otras seis ciudades colombianas como Bucaramanga, Barranquilla, Manizales, Pereira, Montería y Pasto. Para 2016, el propósito del Banco es haber realizado un plan de acción para una ciudad emblemática de cada uno de los 16 países miembros de esta organización.

A la par con este esfuerzo, el BID ha logrado que importantes organismos de distintos países se sumen a la iniciativa financiando la realización de planes en otras de sus ciudades. Este es el caso de Brasil, en donde la Caixa Económica Federal ha iniciado planes en cuatro ciudades; o de México, que con el liderazgo del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos –Banobras– están siendo llevados a cabo planes en dos ciudades; o de Argentina, donde por intermedio de Yacimientos Petrolíferos Fiscales –YPF–, se ha iniciado el proceso en 2 ciudades; o de Colombia, que con el liderazgo de FINDETER se han realizado cinco planes de acción para ciudades emblemáticas (San Gil, Galapa, Quibdó, Tumaco y Buenaventura).

Pero el propósito no es solo entrar y mirar una ciudad. Como programa, la ICES está integrando el esfuerzo realizado en todas estas ciudades por medio de dos foros abiertos de alcaldes de las ciudades de la región para compartir experiencias, intercambiar soluciones y promover la cooperación entre ellas mismas. El primero es la Red de Ciudades ICES, a la que se va uniendo cada ciudad que ingresa y a la que también se han unido ciudades de España y Estados Unidos. Y el segundo es Urbelac, una red creada con el apoyo

de la Unión Europea para convocar ciudades de esa región. También se está desarrollando una base de datos integrada de todas las ciudades que sirva para que las ciudades vean cómo es su desempeño en todos los temas y en relación con sus pares; esta puede ser consultada en www.urbandashboard.org.

EL PROGRAMA DE CIUDADES SOSTENIBLES Y COMPETITIVAS DE FINDETER

En Colombia, FINDETER fue la institución a la que, en 2012, el Banco le propuso aliarse para avanzar la iniciativa. Por cosas maravillosas de la geografía y la historia, nuestro país cuenta por lo menos con 24 ciudades con una población de entre 200.000 y 800.000 habitantes, que es el rango poblacional al cual hace referencia el informe de UN-HABITAT al citar que ya hoy más del 50% de la población urbana global se encuentra habitando ciudades pequeñas e intermedias. Soledad, Villavicencio, Neiva, Palmira, Riohacha, Sincelejo, Tunja, Popayán, Bello, Barrancabermeja, Armenia y, por supuesto, Valledupar, son solo algunas de las ciudades en las que se podría aplicar este proceso, pues es en ellas donde se encuentra el futuro del país en materia de sostenibilidad urbana.

La limitada capacidad del Gobierno Nacional de generar recursos para distribuir en sus regiones y ciudades durante una gran parte del siglo XX, sirvió de incentivo para que ese alto número de ciudades tuvieran que desarrollar sus propios mecanismos de financiación, como lo fue el caso de la contribución de valorización, que existe en Colombia desde 1928. Como no hay mal que por bien no venga, ahora en Colombia tenemos ciudades mucho más fuertes institucionalmente, sobre todo en lo que se refiere a la contribución que, como ciudadanos, debemos hacer al fisco municipal para que este, a su vez, pueda retribuirnos en la forma de servicios y bienes públicos de calidad.

En desarrollo de esa alianza con el BID, y viendo el potencial del sistema urbano colombiano, FINDETER creó su programa Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC), desde el cual se ha venido aplicando la metodología ICES. A la fecha ya han sido elaborados planes de acción en Barranquilla, Bucaramanga, Manizales, Pereira, Montería, Pasto, Villavicencio, Cartagena, Armenia y Santa Marta. Adicionalmente hay otras ciudades más en proceso de ingreso al programa.

Al igual que la ICES, el programa CSC invierte recursos significativos en la preparación y elaboración del Plan de Acción, incluyendo los estudios ambientales e instrumentos de planificación que se reseñaron en la sección titulada “Acerca de este plan” (pág. 9). Sin embargo, FINDETER va más allá en el sentido de establecer, en conjunto con la municipalidad y de acuerdo a la capacidad de endeudamiento de esta última, un programa plurianual de apoyo financiero para la ejecución de las acciones previstas en el plan.

Como banco de desarrollo del Estado, FINDETER provee créditos menos onerosos que los que provee la banca privada. Adicionalmente, la Gerencia de Sostenibilidad, como grupo dedicado al tema de avanzar el programa CSC, realiza un cruce detallado de todas las acciones y propuestas con un sinnúmero de fuentes de financiación de las cuales tiene conocimiento o que puede incluso apalancar, tales como las regalías, las asociaciones público privadas, la inversión privada y el trabajo y aportes de los propios municipios que, como en el caso de Valledupar, podrían ser objeto de crédito.

Debido a que el programa CSC aplica la misma metodología e indicadores

de la ICES, las ciudades colombianas están generando una base de datos que podrá verse en el contexto de las demás ciudades latinoamericanas que el BID ha promovido.

Por estas y otras razones que se harán evidentes a través del documento, Valledupar está ingresando con este esfuerzo a una red a través de la cual se le facilitará su tránsito hacia su constitución como ciudad sostenible y competitiva. Sin embargo, el esfuerzo no finaliza con la presentación de este documento. Como en otras ciudades, FINDETER y el BID seguirán acompañando a la administración local en sus esfuerzos por lograr mayor gobernabilidad y en la ejecución de proyectos ya iniciados, como es el caso de las inversiones en agua potable y saneamiento básico, y el mejoramiento del espacio público.

¿QUÉ ES UNA CIUDAD SOSTENIBLE?

Una ciudad sostenible es aquella que ofrece una alta calidad de vida a sus habitantes, sin comprometer los recursos y posibilidades de las futuras generaciones. Una ciudad con una infraestructura urbana a escala humana, que minimiza sus impactos sobre el medio natural y es

capaz de adaptarse a los efectos del cambio climático; que cuenta con un gobierno local con capacidad fiscal y administrativa para mantener su crecimiento económico y para llevar a cabo sus funciones urbanas con una amplia participación ciudadana.

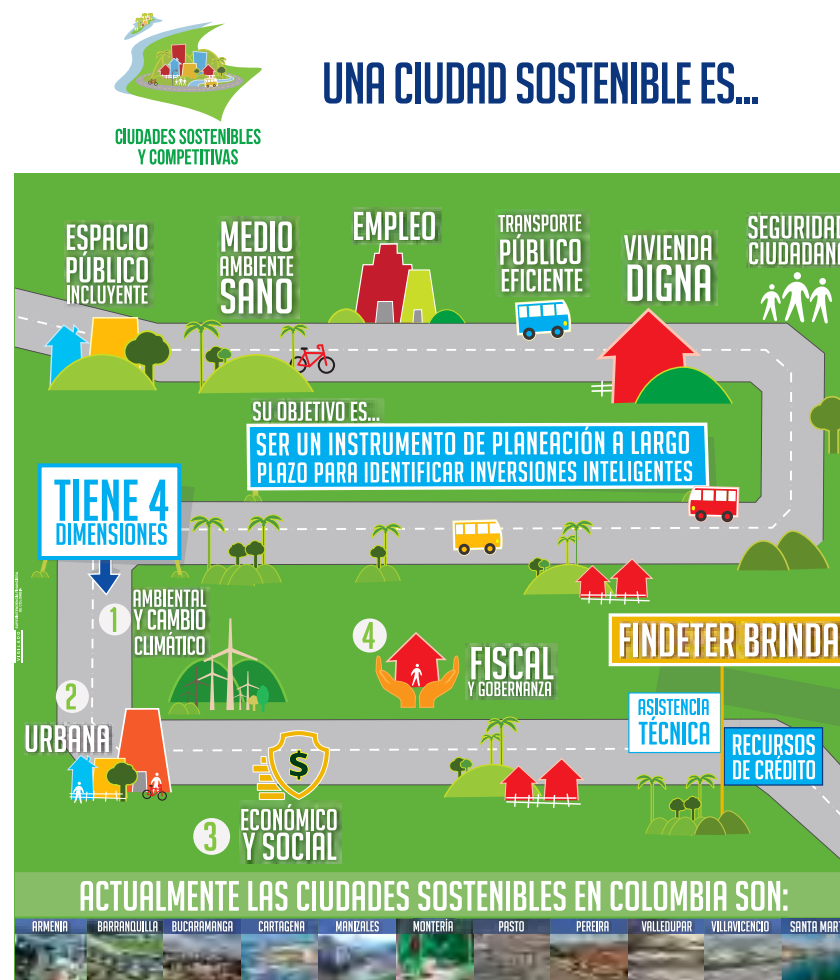
A partir de esta definición, se entiende que dicha ciudad debe sobresalir en cuatro dimensiones: sostenibilidad ambiental y cambio climático, desarrollo urbano sostenible, sostenibilidad económica y social y sostenibilidad fiscal y gobernabilidad.

En la dimensión de sostenibilidad ambiental y de cambio climático, la ciudad debe destacarse en tres pilares: i) en el manejo y consumo sostenible de recursos naturales; ii) en la mitigación de gases de efecto invernadero y otras formas de contaminación, junto con el uso de fuentes sostenibles de energía; y iii) en la reducción de su vulnerabilidad frente a los peligros naturales, así como su adaptación a los efectos del cambio climático.

En materia de desarrollo urbano sostenible, la ciudad debe sobresalir en dos aspectos: i) en la planificación del crecimiento y la provisión de un hábitat adecuado para ciudadanos; y ii) en la promoción de un transporte urbano sostenible.

En la dimensión de sostenibilidad económica y social, la ciudad debe distinguirse principalmente en: i) la promoción de la competitividad y de un desarrollo económico local sostenible; y ii) el suministro de servicios sociales de calidad y niveles recomendables de seguridad ciudadana.

Finalmente, una ciudad sostenible en materia fiscal y de gobierno es aquella que sobresale en cuatro pilares: i) en la aplicación de mecanismos de gobierno modernos, eficientes y que promuevan la participación ciudadana; ii) en la generación de recursos propios para promover el desarrollo; iii) en el manejo adecuado y transparente del gasto público; y, iv) en la gestión eficiente de la deuda pública.





2

¿POR QUÉ
VALLEDUPAR?





2 ¿POR QUÉ VALLEDUPAR?

Valledupar y su área de influencia cuentan con importantes áreas de alto valor ecológico y paisajístico, como el entorno del río Guatapurí, los cerros de La Popa y Cicolac, la Sierra Nevada de Santa Marta y el Parque Natural Regional Los Besotes, entre otros. Adicionalmente, cuenta con un significativo patrimonio cultural en su centro histórico, conformado por edificios y calles peatonales (callejones) que se conservan desde la Colonia. La imagen de Valledupar se concibe como una unidad territorial y cultural, con potencial de desarrollo en el ámbito económico, paisajístico, recreativo, de recursos naturales y turísticos.

La ciudad está ubicada en un corredor estratégico, y a lo largo de la historia ha sido una ruta de paso e intercambio cultural, político y económico tanto con las ciudades colombianas cercanas como con Venezuela. Geográficamente, se encuentra en la mitad de dos reconocidas zonas carboníferas, del Cesar y La Guajira, convirtiéndose en un punto de conexión entre estas y los puertos de Santa Marta y Puerto Bolívar. Hoy en día es un centro de servicios logístico de escala regional que, en razón a su ubicación estratégica a orillas del río Guatapurí, cuenta con la oportunidad de garantizar el consumo de agua para el desarrollo de usos urbanos, así como de sus actividades agrícolas e industriales.

La fuerte tradición que Valledupar ha construido en el ámbito de la planeación y del ordenamiento territorial ha hecho que, en el desarrollo de la metodología ICES, se reconozcan fortalezas para la ciudad. Valledupar no sólo cuenta con un Plan de Ordenamiento Territorial recientemente actualizado, sino también con el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico (PEMP), cuya área incluye casi 20 manzanas que componen el centro histórico y su zona de influencia. Valledupar y cuatro municipios vecinos forman el Área

Metropolitana-MetropoliUpar, la cual implementa actualmente el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano y el Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial. Se reconoce su proactividad en el discurso nacional y global acerca del desarrollo urbano sostenible, por su iniciativa y liderazgo de foros sobre sostenibilidad, así como por las alianzas establecidas con instituciones académicas internacionales, como el proyecto académico Urban Expansion Project de la escuela Stern de la Universidad de Nueva York.

A partir de su arraigo por la planeación territorial y por su localización geográfica, Valledupar ha crecido como una ciudad relativamente compacta y consolidada. La definición de su perímetro urbano responde a accidentes naturales, y a diferencia de muchas ciudades colombianas, no ha tenido procesos de conurbación con los corregimientos vecinos. La compacidad y la alta densidad poblacional, junto con el buen sistema vial y calidad de andenes arborizados, permite fáciles desplazamientos a pie o en bicicleta con tiempos de viajes en promedio cortos. En general, el tejido urbano es organizado y la mayoría de la morfología de sus barrios es homogénea, con retículas viales continuas y perfiles viales

que varían según el barrio, lo cual le permite tener a la ciudad una buena capacidad de soporte para futuros procesos de densificación.

Valledupar se ubica en un territorio con gran importancia para las comunidades indígenas y con un especial significado cultural, ambiental y social para el país. Su entorno cuenta con áreas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Protegidas. El Parque Nacional Natural Sierra Nevada de Santa Marta se presenta como uno de los sistemas sociales y ambientales más significativos de Colombia, donde habitan importantes comunidades indígenas del país. Para aquellas que viven en la zona, la Sierra Nevada es el corazón del mundo, pues está rodeada por la línea negra, una línea invisible que abarca los lugares sagrados de sus ancestros.

Entre tanto, en el ámbito cultural, Valledupar gira en torno al vallenato, género musical que nació hace más de 200 años. Este se oye y se siente en cada esquina de la ciudad, fomentando una fuerte identidad cultural en sus habitantes. “El Festival de la Leyenda Vallenata” fue creado hace 40 años con el objetivo de trabajar por la defensa y la difusión de la expresión folclórica y popular.



El evento, altamente reconocido por los colombianos, convoca a más de 50.000 personas al año, siendo el principal atractivo turístico de la ciudad.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, una ciudad con estos activos representa una gran oportunidad para una iniciativa como el programa CSC, que busca consolidarse como una herramienta para potencializar los activos de las ciudades y enfrentar y solucionar los retos y problemas en un momento oportuno, de forma que se garantice la sostenibilidad urbana y la competitividad de las mismas en el entorno regional e internacional. Así pues, para poder continuar por la senda de la sostenibilidad y competitividad, es fundamental continuar trabajando sobre los principales retos que afronta la misma:

- El manejo inadecuado de las cuencas hídricas, el cual genera un déficit del caudal ecológico del río Guatapurí a la salida de la ciudad en época de sequía. Se presentan dos retos en particular: i) la ineficiente gestión y control del recurso por parte de las entidades ambientales competentes. Ejemplo de lo anterior es la forma ilegal de la extracción del agua como usu-

fructo para el cultivo de zonas rurales y el consumo humano desmedido de este elemento en la ciudad, y ii) barrios informales en las zonas de manejo y protección ambiental con amenazas de inundación a las edificaciones e infraestructuras

- A pesar de su fuerte planeación territorial y crecimiento urbano compacto, históricamente, la huella urbana ha crecido a mayor velocidad que la población. El actual POT ha ampliado las zonas de expansión significativamente, incluyendo zonas en el margen oriental del río Guatapurí, el cual siempre delimitó el perímetro urbano. Dado lo anterior, los próximos años serán cruciales para la planeación y manejo eficiente y sostenible del suelo de expansión y el mantenimiento del carácter de ciudad compacta.
- Valledupar es una ciudad segregada. Por un lado, la superficie residencial ocupada por estratos sociales bajos es del 23% del total de la huella urbana y un 9,1% de las viviendas están ubicadas en asentamientos informales o con algún tipo de riesgo. La mayoría de estos barrios se ubican en la periferia de la ciudad, con un entorno urbano de baja ca-

lidad, baja dotación de espacio público y baja cobertura de los servicios básicos. Por el contrario, por otro lado, los barrios de estratos altos, al estar planificados desde su inicio, cuentan con una infraestructura urbana de alta calidad.

- La mayoría de los nuevos desarrollos de todos los estratos presentan tipologías de conjuntos cerrados, generando inseguridad y una estructura urbana segregada y aislada.
- El sector cultural está fuertemente concentrado en el Festival de la Leyenda Vallenata, que busca atraer una gran cantidad de turistas anualmente. Esto ha llevado a que la Ciudad no cuente con una oferta cultural paralela para beneficio de los ciudadanos vallenatos.
- La ciudad tiene baja capacidad institucional en el sector central y sus entidades descentralizadas para el desarrollo de actividades relacionadas con el planear, el hacer, el verificar y el actuar.
- Existe una baja cultura ciudadana para el pago de sus obligaciones, convivencia y conciencia del entorno social y ambiental.



The background of the image is a photograph of a building's exterior. The upper portion of the wall is painted a vibrant orange, while the lower portion is a deep red. Several windows are visible, each framed in blue and protected by dark metal grilles. A semi-transparent rectangular box with a white double-line border is centered over the image, containing the text.

3

¿CÓMO ANALIZAMOS
A VALLEDUPAR?
METODOLOGÍA



3

¿CÓMO ANALIZAMOS A VALLEDUPAR? METODOLOGÍA

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 pos de la sostenibilidad. Una vez identificados, se estudian y analizan posibles acciones que sería conveniente implementar. También se realiza un ejercicio de identificación de fuentes de financiación de las acciones propuestas, incluyendo recursos de FINDETER.

FIGURA 2. Fases de la metodología aplicada en el Programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas en Valledupar – Colombia



Como se aprecia en la gráfica, y al igual que en otras ciudades que participan en el programa CSC, el trabajo inicia con una etapa de preparación, durante la cual 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 138 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 también se han desarrollado a partir de la experiencia de más de 50 años del BID y sus especialistas, que son ampliamente reconoci-

dos 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'):

- a. **Categoría verde:** se refiere a temas donde el desempeño de la ciudad está en una buena situación.
 - b. **Categoría amarilla:** indica temas donde la ciudad podría mejorar con algo de esfuerzo.
 - c. **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:
 - a. 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.

- b. Por la relevancia de los distintos temas tienen frente a las amenazas naturales, la vulnerabilidad y los efectos que sobre estos pueda tener el cambio climático
 - c. 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 pre-inversión, 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. Esto se refiere al financiamiento de estudios y diseños en los sectores priorizados. Para este efecto, FINDETER constituyó un Fondo de Pre-inversión 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 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 la misma para que adelantara las labores de monitoreo. *Cómo Vamos* es una iniciativa privada que se viene desarrollando desde hace 15 años en Colombia. En la actualidad, tiene presencia en 11 ciudades del país y está en proceso de ampliación de cobertura a nuevas ciudades, entre las que se incluye Valledupar. La organización, que hoy en día es una red, 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, convirtiéndose ahora en un aliado estratégico del programa.

Dimensiones de sostenibilidad del Programa Ciudades Sostenibles y Competitivas



DIMENSIÓN AMBIENTAL

- Acceso al agua
- Saneamiento y drenaje
- Gestión de residuos sólidos
- Acceso a energía
- Calidad del aire
- Mitigación del cambio climático
- Ruido
- Vulnerabilidad ante desastres naturales

8 temas - 21 subtemas - 45 indicadores



DIMENSIÓN URBANA

- Mejora del hábitat urbano
- Vivienda
- Movilidad urbana sostenible
- Equipamientos en recreación y deporte
- Control de crecimiento de la huella urbana

2 temas - 12 subtemas - 24 indicadores



DIMENSIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL

- Inequidad urbana
- Competitividad de la economía
- Oferta de empleo formal
- Conectividad
- Oferta de educación
- Seguridad ciudadana
- Oferta de salud
- Industrias creativas y culturales

8 temas - 26 subtemas - 50 indicadores



DIMENSIÓN FISCAL Y GOBERNANZA

- Gestión pública participativa
- Gestión pública moderna
- Transparencia
- Impuestos y autonomía financiera
- Manejo del gasto
- Gestión de deuda pública

6 temas - 13 subtemas - 24 indicadores

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 de las estrategias, programas y proyectos, los cuales, a su vez, son monitoreados en su ejecución para evaluar el impacto en las metas del programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas.

Es importante señalar que el propósito de este ejercicio no es suplantar los análisis ya realizados sobre Valledupar 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 Valledupar 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 pro-

blemática 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 cuya participación 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. Finalmente, un grupo focal compuesto por expertos ambientales y especialistas de los sectores público, privado y de la academia en energía, agua, transporte, residuos sólidos, vulnerabilidad ante desastres naturales y mitigación del cambio climático permitió mejorar el diagnóstico y prever las propuestas para superar los problemas y definir su priorización.

A continuación se presentan los principales resultados de la aplicación de esta metodología en Valledupar.





4 ¿CÓMO ENCONTRAMOS A VALLEDUPAR?

Sesta
P
E
V
E
N
D
E
D
A
D

IN F. A. QUI

GIRON



4

¿CÓMO ENCONTRAMOS A VALLEDUPAR? DIAGNÓSTICO A PARTIR DE LOS INDICADORES Y DE LAS VIVENCIAS EN LA CIUDAD

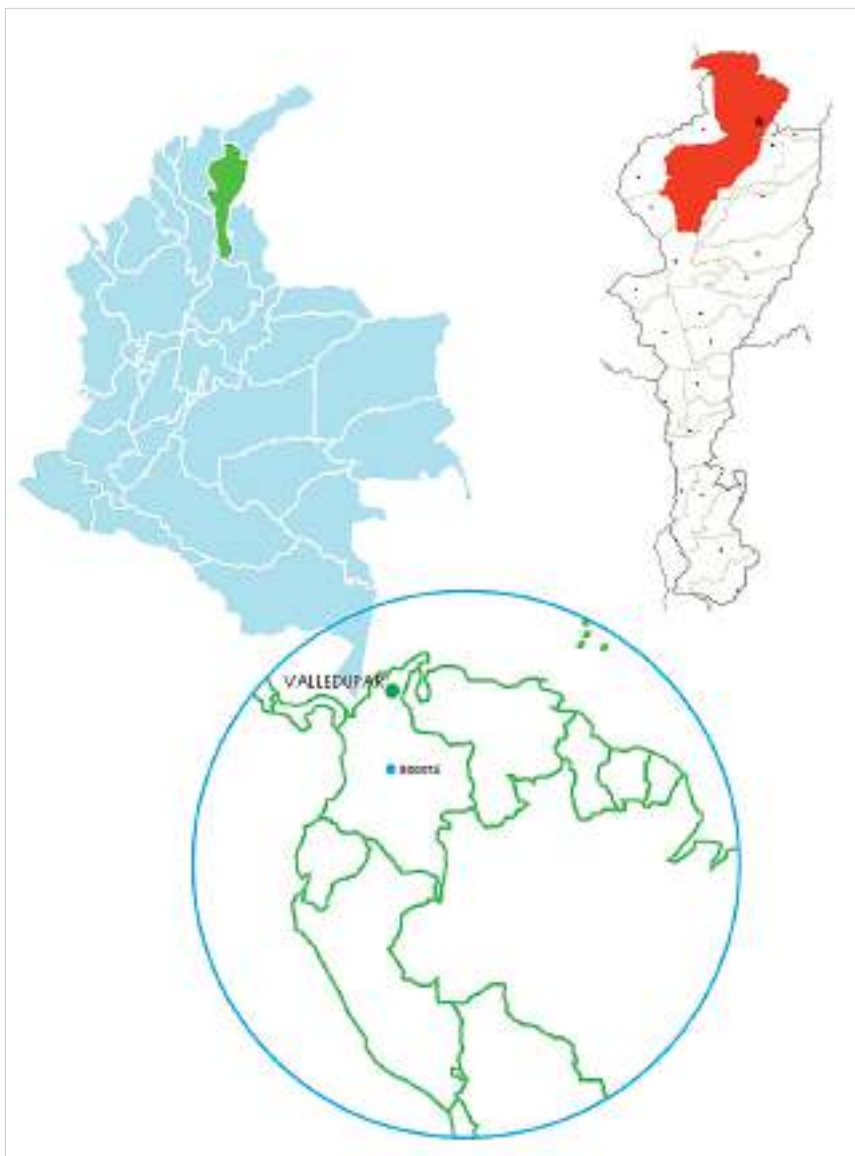
Como se explicó en el capítulo anterior, el primer ejercicio que realiza el programa CSC es el de establecer aquellos sectores y temas que resultan más críticos para lograr un desempeño deseable de la ciudad en las diferentes dimensiones (ambiental y cambio climático; urbana; económica y social; fiscal 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, que permitió contar con una visión cuantitativa y cualitativa, al levantamiento de información secundaria y consultas con 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 los grandes retos a los que se enfrenta la ciudad.

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

RESEÑA GENERAL

El municipio de Valledupar es la capital del departamento del Cesar y es el principal centro administrativo, político, cultural y comercial de la región Caribe. Está ubicado al nororiente de la Costa Caribe de Colombia, en las zonas de estribación de la Sierra Nevada de Santa Marta, quedando en el valle creado por esta Sierra y la Serranía del Perijá. Valledupar se encuentra sobre la ribera de los ríos Guatapurí, ubicada a 168 metros sobre el nivel del mar. Valledupar es la quinta ciudad más grande de la Región Caribe. La población total del municipio (urbana y rural) en la actualidad es de 453.205 habitantes.



La fundación definitiva de la ciudad se dio el 6 de enero de 1550 por el Capitán Hernando de Santana quien, en advocación a la fecha religiosa que se celebra ese día, y en reconocimiento al Cacique Upar, jefe de la tribu que poblaba la región, le dio el nombre de Ciudad de los Reyes del Valle de Upar. Para el asentamiento inicial de la ciudad, el capitán español escogió la zona central del fértil Valle de Upar, en una región bañada por el río Guatapurí, en cuya margen izquierda quedó instalada.

La región del Valle del Cacique Upar dio grandes pasos en el desarrollo gracias a la administración del Presidente Alfonso López Pumarejo. Durante su gobierno se construyó un importante eje de movilidad, la carretera que comunicaba a Valledupar con los Santanderes, al igual que se dio prioridad a la salud, con la construcción del Hospital Rosario Pumarejo de López. Para 1936, la ciudad contaba con 3.300 habitantes y para los años 50 llegó a contar con 9.011 habitantes en 100 ha urbanas.

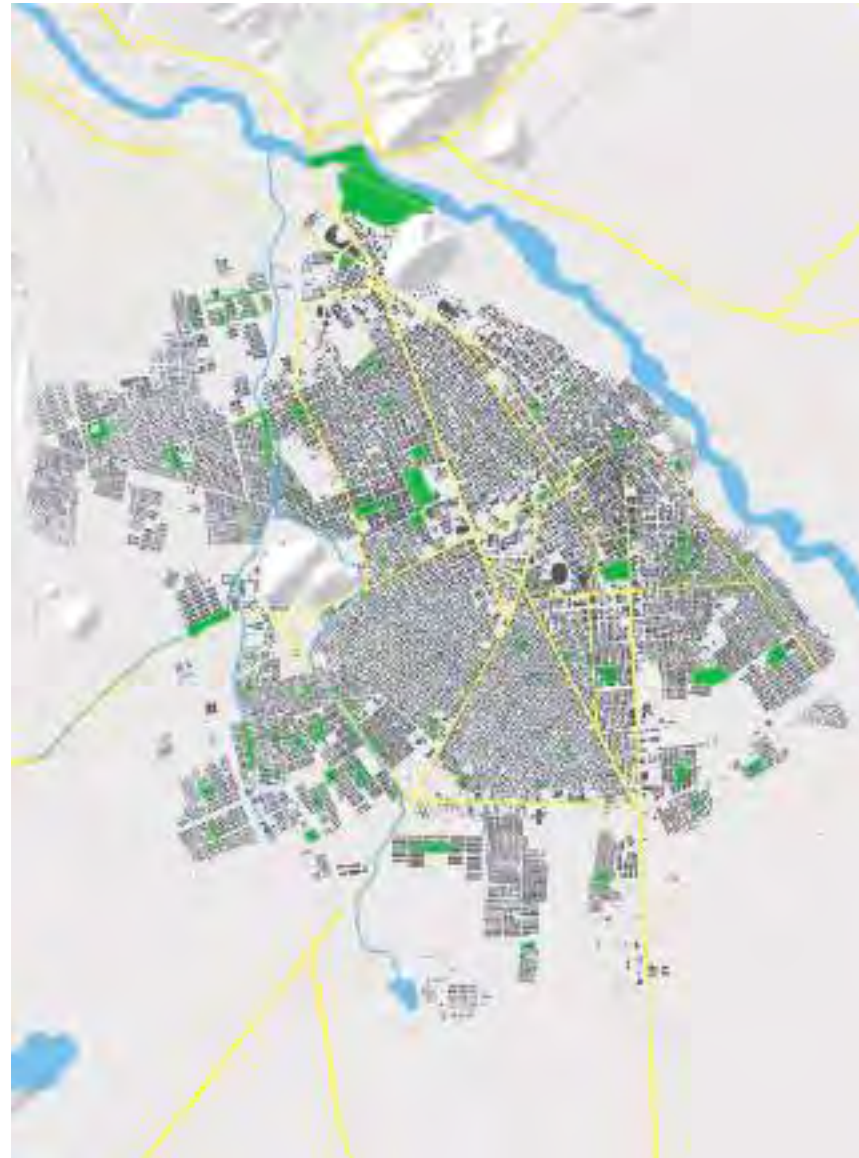
Uno de los momentos que marcó el desarrollo de los años 60 fue la separación del territorio del Cesar del otrora departamento del Magdalena Grande². Esta nueva división política administrativa representó un periodo

² El Departamento del Magdalena Grande estaba conformado por los actuales departamentos del Magdalena, Cesar y La Guajira los cuales se separaron en 1969.

de transformación demográfica y de migración interna por el papel de la ciudad como un centro de servicios urbanos para la agricultura intensiva de la región. En un período de aproximadamente trece años la ciudad de Valledupar incrementó su población, llegando a cerca de 45.000 habitantes, enfocando su crecimiento territorial alrededor de la Plaza Alfonso López y sobre la Avenida Fundación.

Al estar limitada al oriente por el río Guatapurí, la ciudad de Valledupar se ha desarrollado desde sus inicios hacia el occidente, el norte y el sur. Su crecimiento ha estado condicionado por un lado, por la disponibilidad, en los años 60 y 70, de terrenos de uso público sobre los cuales se llevaron a cabo procesos de urbanización formal y, por otro lado, por la conformación de barrios por la vía ilegal en diferentes terrenos, tanto públicos como privados.

Si bien a los nacidos en Valledupar se les llama oficialmente valduparenses, en la cotidianidad, y de manera no oficial, se les conoce como vallenatos. Lo anterior obedece a los nacidos en el Valle, por eso algunos piensan que es un nombre muy genérico, sin embargo es más común y coloquial.



Límites

Valledupar limita al Norte con los departamentos de Magdalena y la Guajira, por el Sur con los municipios de San Diego, La Paz y El Paso, por el oriente con el departamento de La Guajira y los municipios de San Diego y La Paz y por el occidente con el departamento de Magdalena y los municipios de Bosconia y El Copey.



Área, división política y densidad

El área municipal de Valledupar es de 4.264 km², de los cuales 50,46 km² corresponden al perímetro urbano, conformada por 6 comunas con 175 barrios. Por su parte, el área rural está conformada por 25 corregimientos y 125 veredas. Valledupar cuenta con una densidad poblacional en el casco urbano de 7.664 habitantes por km².

Dentro de la ciudad, para el año 2014, el 50% de la población se concentra entre las comunas 4 y 5, con poblaciones de 86.477 y 89.414 habitantes respectivamente, siendo estas las que contienen mayor aglomeración de manzanas con mayor densidad poblacional. Las comunas con densidades medias son la 2 y 3, que corresponden a las ubicadas en los extremos sur de la ciudad, representando el 33% de la población. Finalmente, las comunas 1 y 6 presentan la menor población del casco urbano, conteniendo el 17% restante.





GEOGRAFÍA ECONÓMICA

En el año 2005 el municipio de Valledupar contaba con una población de

354.582 habitantes, según estimaciones del DANE³. Para el año 2015 se estima una población de 453.215 habitantes, con 386.733 habitantes

en la cabecera y 66.482 en el resto de territorio, evidenciando una tasa de crecimiento del total de 27,8% en los últimos 10 años.

Tabla 3. Censo 2005 y proyección a 2018

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TOTAL	354.582	364.298	374.014	383.795	393.592	403.444	413.341
CABECERA	299.112	307.577	316.100	324.702	333.365	342.092	350.886
RESTO	55.470	56.721	57.914	59.093	60.227	61.352	62.455

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
TOTAL	423.278	433.242	443.210	453.215	463.219	473.251	483.286
CABECERA	359.751	368.674	377.670	386.733	395.860	405.056	414.316
RESTO	63.527	64.568	65.540	66.482	67.359	68.195	68.970

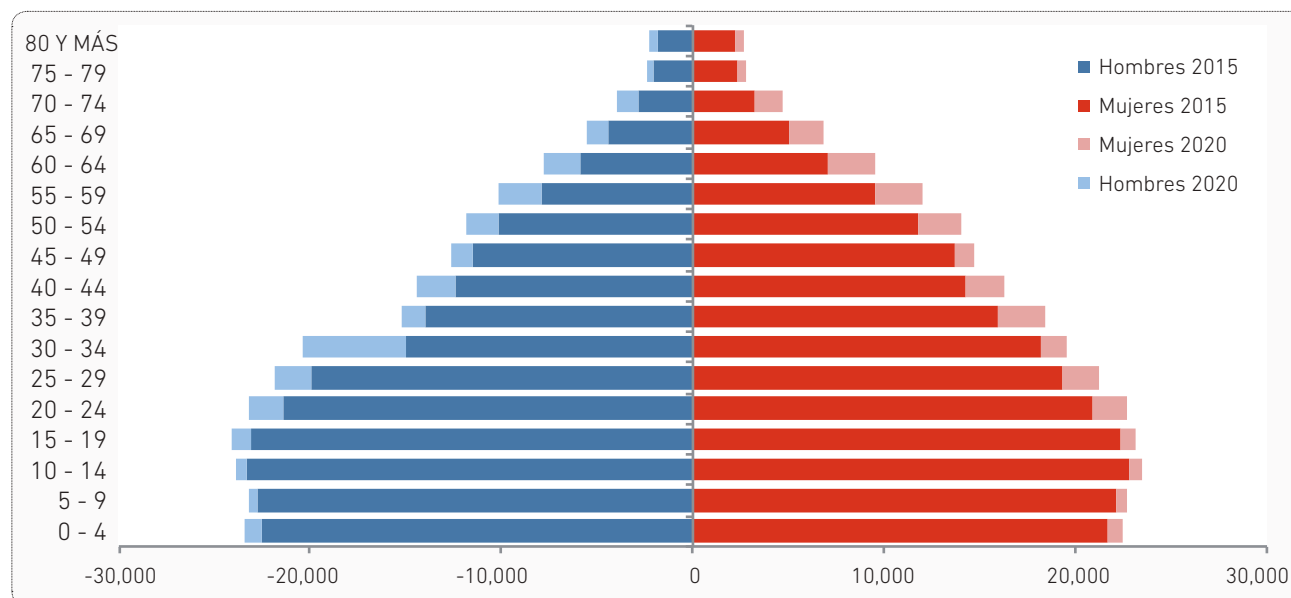
Fuente: DANE 2005

En relación al crecimiento poblacional, la tasa anual intercensal disminuyó aproximadamente 30% del período 1985–1993 (una tasa anual de 3,5%-4%) al período comprendido entre 1993–2005 (una tasa anual de 2,8%-3,5%). Sin embargo, Valledupar tiene un crecimiento

poblacional mayor al promedio del país (2,4% en 2015). Con relación al envejecimiento de la población, según el DANE, la población adulta y adulta mayor crecerá en mayor proporción que la más joven, lo que indica que la ciudad tiende a envejecer (Unión Temporal POT,

2014). En las siguientes gráficas se puede observar el cambio en las pirámides poblacionales de 2015 y 2020, donde se aprecia claramente cómo aumentará la población entre 30 y 50 años, ensanchando la forma de la pirámide y haciendo que esta pierda, cada vez más, su forma ideal.

³ Estimaciones de población 1985 - 2005 y proyecciones de población 2005 - 2020 total municipal por área.

GRÁFICO 1. Cambio en la pirámide poblacional de Valledupar, 2015-2020

Fuente: Elaboración propia con información del DANE.

Indígenas y afrodescendientes

En Valledupar existen resguardos indígenas integrados por 28.310 habitantes, de los cuales 15.212 son del grupo Kankuamo, 7.570 del grupo Arhuaco, 3.263 Wiwas y 2.265 Kogui (Unión Temporal POT, 2014). Por su parte, la población afrodescendiente total es de 42.379 según el censo del DANE 2005, constituyendo así un 10,8% de la población total. En conjunto, los habitantes indígenas y

afrodescendientes, según la misma fuente, son 70.689, lo que equivale al 17,52% de la población (DANE, 2005).

Necesidades básicas insatisfechas, pobreza y desigualdad

El índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) global para 2012 fue de 32,74, marcando 27,16 en la cabecera municipal y 63,33 en el resto del territorio (DANE, 2005). Por su parte, las cifras de pobreza

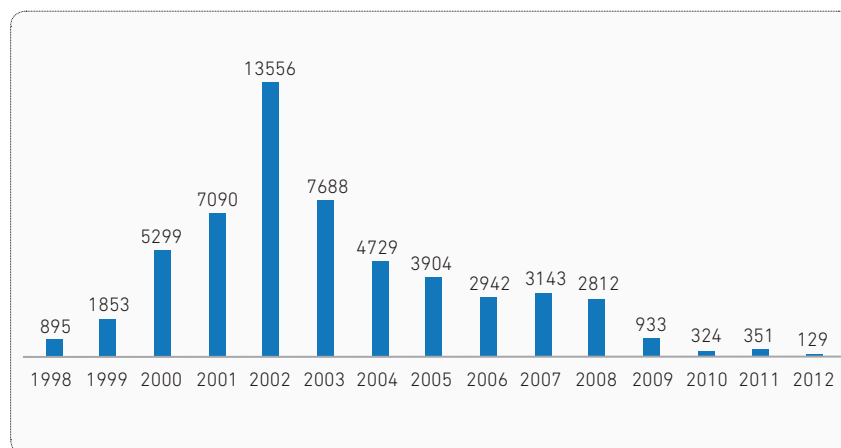
y desigualdad municipal, en comparación con las nacionales, muestran que en Valledupar el índice de pobreza en 2014 fue de 27,0, encontrándose por debajo del promedio nacional (28,5%). Por su parte, el índice de pobreza extrema es 3,6 es significativamente bajo en comparación con el promedio nacional (8,1%), y el coeficiente de GINI que mide la desigualdad fue de 0,424, también por debajo de la cifra nacional (0,538).

Población desplazada

La región Caribe, en la década de 1990-2000, se vio fuertemente afectada por el número de desplazamientos forzados debido a dinámicas asociadas a las guerrillas y grupos paramilitares. Valledupar, en especial, fue uno de los municipios más afectados por el

conflicto armado. Durante el año 2002 fue cuando más se presentaron casos de desplazamiento forzado (13.556 casos), sin embargo, las cifras de desplazamiento han disminuido desde ese entonces, hasta reportar, en 2012, una cifra de 129 casos (Informe Nacional de Desplazamiento Forzado en Colombia 1985 - 2012) (Ver GRÁFICO 2).

GRÁFICO 2. Población Desplazada Valledupar 1998 – 2012



Fuente: Informe Nacional de Desplazamiento Forzado en Colombia 1985 - 2012

Economía

La economía del departamento del Cesar tiene una participación del 1,9% en el PIB nacional y tiene como actividades generadoras de mayor valor la extracción de carbón, carbón lignítico y turba; administración pública y de-

fensa; seguridad social de afiliación obligatoria; y el cultivo de productos agrícolas (DANE, 2013). Ante la imposibilidad de contar con la información sobre el Producto Interno Bruto (PIB) a nivel municipal, se cuenta con el Indicador de Importancia Económica Municipal calculado por el DANE, el

cual es una aproximación al PIB municipal. En este sentido y para el 2013, este indicador fue de COP \$12.561 mil millones (USD \$6.721 millones) y COP \$3.512 mil millones (USD \$1.879 millones) para Cesar y Valledupar, respectivamente. Esta ciudad, en su condición de capital y principal centro urbano, tuvo una representación del 28% en el PIB departamental y, adicionalmente, el sector que mayor contribución presentó al PIB de la ciudad fue el de servicios sociales, comunales y personales (24,12%), seguido del de establecimientos financieros, seguros y actividades inmobiliarias (15,23%), y el de comercio, restaurantes y hoteles (14,6%). Por su parte, los sectores de construcción y transporte participaron con un 9,4% y un 7,8%, respectivamente, y la industria con un 4,62%.

Empleo

En el año 2013 Valledupar registró un total de 157.000 personas ocupadas, las cuales, en su mayoría, realizaban actividades de cuenta propia (58,7%) y de empleo particular (23,9%). El resto de empleados se distribuían en empleados de gobierno (5,4%), labores domésticas (4,1%), patrones o empleadores (3,0%) y otros (4,9%) constituidos en trabajadores familiares sin remuneración, jornaleros o peones.

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

• Plan de Desarrollo Municipal

El Plan de Desarrollo vigente en Valledupar para el periodo 2012-2015. “Hacia la Transformación de Valledupar” se constituye en el instrumento de política pública para las vigentes administraciones cuyo objetivo es *“generar las condiciones necesarias que le permitan lograr un crecimiento económico con equidad social y sostenibilidad ambiental, sustentado en el fortalecimiento y modernización de sus instituciones, en la inclusión social y disminución de la pobreza, en el desarrollo integral de su talento humano, en el mejoramiento de su infraestructura física y de servicios, en el armónico ordenamiento urbano y rural de su espacio territorial y, garantizar la gobernabilidad y la paz en todo su territorio municipal”* (Plan de Desarrollo 2012-2015).

El Plan de Desarrollo 2012 – 2015 se constituyó sobre los siguientes 4 ejes:

- Eje 1. Transformación Social, Territorio de Equidad.
- Eje 2. Transformación del Entorno, Territorio Sostenible.
- Eje 3. Transformación Ciudadana, Territorio de Paz.
- Eje 4. Transformación Económica, Territorio de Negocios.

• Plan de Ordenamiento Territorial

En cumplimiento de la Ley de Ordenamiento Territorial 388 de 1997, el municipio de Valledupar cuenta con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), instrumento de planificación urbana de primer nivel que tiene como principios fundamentales del ordenamiento la protección de su entorno natural, la promoción de la propiedad privada como soporte de las actividades socioeconómicas del territorio y al ser humano, como principal actor del ordenamiento territorial.

El Plan de Ordenamiento Territorial de Valledupar se encuentra aprobado mediante el Acuerdo 11 del 5 de junio de 2015 con el concepto de reunir el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo. En este proceso de actualización se determinó, por medio de un diagnóstico, que el Plan de Ordenamiento Territorial de 1999 cumplió con sus objetivos de corto plazo desde diciembre de 1999 hasta el 31 de diciembre de 2003, objetivos de mediano plazo desde el 1 de enero de 2004 hasta el 31 de diciembre de 2007, y objetivos de largo plazo desde el 1 de enero de 2008

hasta el 31 de diciembre de 2011 (Unión Temporal POT, 2014).

La visión del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial 2015 se expresa a continuación:

“Una Ciudad ni tan extensa, ni tan densa donde se logre un equilibrio sostenible a través del fortalecimiento de la centralidad principal y los ejes comerciales y múltiples existentes así como nuevos propuestos; donde se densifiquen sectores que cuentan con la capacidad de soporte para ello y donde se fortalezcan sus características ambientales relacionadas con las fuentes hídricas “Volver a mirar al río Guatapurí” como elemento estructurante del espacio público y recreativo que es un hito de la ciudad”.

Ese POT 2015 propone estrategias territoriales diferentes al anterior. En vez de articular varias centralidades, el POT busca fortalecer la centralidad principal y los ejes comerciales. Adicionalmente, el POT 2015 tiene una estrategia de expansión urbana más fuerte que el POT de 1999, cuya visión tiende a la densificación en toda el área urbana. De igual forma, el proyecto más importante es el del Ecoparque Lineal del Río Guatapurí.

Los objetivos de largo plazo, como se definen en el POT (Unión Temporal POT, 2014), son:

- Promover la integración regional
- Proteger el patrimonio cultural
- Integrar la inversión público – privada
- Uso racional del suelo
- Atender la problemática de la VIP
- Articular planificación con estrategias de financiación
- Promover el desarrollo económico
- Prever áreas para el crecimiento poblacional
- Plantear el manejo sostenible del suelo regional
- Definir gestión de riesgo

• Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP)

La ciudad aprobó recientemente el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico-PEMP, cuya área incluye casi 20 manzanas que componen el centro histórico y su zona de influencia. Este plan, aparte de tener un diagnóstico del centro de la ciudad, identifica las condiciones de manejo para el sistema de movilidad vehicular y peatonal y el sistema de espacio público y ambiental.

Igualmente, se plantea una estrategia de vivienda para este sector de la ciudad que contempla la rehabilitación de inmuebles con valor patrimonial, la protección del uso del suelo residencial en el sector del Cañahuat y estímulos normativos para nuevos

proyectos de vivienda. La propuesta del plan está orientada hacia una estrategia de turismo e identifica un portafolio de programas y proyectos para incorporar a la dinámica social y económica del centro.

• Plan Integral de Desarrollo Metropolitano (PIDM)

En cumplimiento de la Ley 1625 de 2013, el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano (PIDM) 2013-2023 del área metropolitana del Valle del Cacique Upar, MetropoliUpar, fue aprobado mediante el acuerdo metropolitano No. 006, del 21 de noviembre de 2013, en reunión de Junta Metropolitana de la misma fecha. El PIDM tiene un énfasis en los fenómenos económicos, sociales, tecnológicos, ambientales, físicos, culturales, territoriales, políticos o administrativos que afectan o impactan en los municipios y que inciden directa o indirectamente en los otros que conforman el Área Metropolitana.

El PIDM es un marco estratégico general de largo plazo con visión metropolitana y regional integrada que permite implementar un sistema de coordinación, direccionamiento y programación de desarrollo metropolitano, y establecer criterios y objetivos comunes para el desarrollo sustentable de los municipios de su jurisdicción. Este marco constituye una norma de superior

jerarquía y es determinante para los Planes de Ordenamiento Territorial, Planes de Desarrollo y demás instrumentos de planificación en lo referido a Hechos Metropolitanos.

La visión del PIDM es:

“En el 2023 el AM de Valledupar MetropoliUpar es un territorio metropolitano sostenible e incluyente, proveedor de bienes y servicios de calidad, que compite a nivel global como despensa agroalimentaria y destino turístico, a partir de valorar y potenciar su cultura valledupareña, su patrimonio ambiental, étnico y agropecuario; con un sistema urbano – rural equilibrado, ordenado y atractivo por sus espacios públicos y sus servicios sociales soportado en instituciones sólidas que garantizan el bienestar colectivo” (MetropoliUpar, 2013, p. 15).

El PIDM identificó cuatro programas:

1. METROPOLIUPAR VERDE - MARRÓN: articula las agendas ambientales y las físicas enfocado a las directrices de la ONU.
2. METROPOLIUPAR AMABLE: está enfocado para que los atributos físicos estén al servicio y a disposición de la población.
3. METROPOLIUPAR HUMANIZADA: está enfocado a promover el

desarrollo a escala humana a partir del potencial endógeno y cultural de la población metropolitana.

4. METROPOLIUPAR METRO INSTITUCIONAL: soporte para la operatividad de todos los programas del Área Metropolitana.

• Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial (PEMOT)

En cumplimiento de la Ley 1625 de 2013, el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PEMOT) 2014-2027 del área metropolitana del Valle del Cacique Upar, MetropoliUpar, es un instrumento al cual deberán acogerse cada uno de los municipios del Área Metropolitana al adoptar los planes de ordenamiento territorial. El sistema de gestión del PEMOT consta de gestión del agua, vías y transporte, vivienda, ordenamiento del suelo rural y gestión del riesgo. El PEMOT se puede entender como la visión del PIDM traducido en estrategias en el territorio en los sectores espaciales metropolitanos; además los Hechos Metropolitanos del PIDM y políticas de manejo son bases de las normas del PEMOT.

El PEMOT propone algunos proyectos en el territorio como un gran parque metropolitano ubicado en las rondas de los ríos Cesar y Guatapurí, vías circunvalares, transversales y troncales, zonas de vivienda y zonas industriales, un ferrocarril, lagos, lagunas y embalses, y aprovechamiento de aguas residuales.



DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Fortalezas

Aire

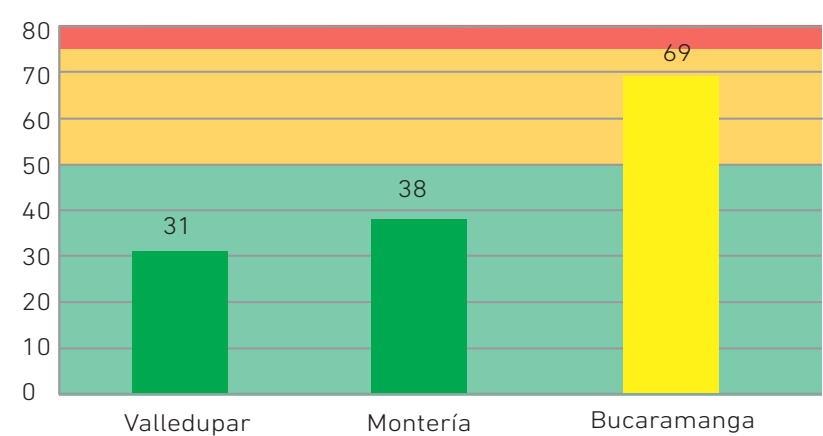
En la ciudad de Valledupar existe desde el año 2008 un Sistema de Vigilancia de Calidad de Aire (SVCA-CA); el cual está compuesto por dos estaciones de medición que tienen equipos manuales de material particulado (PM10), tipo HI-Vol y equipos de Monóxido de Carbono (CO), los cuales actualmente

reportan mensualmente los niveles encontrados al Sistema de Información sobre Calidad del Aire (SISAIRE) del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. De acuerdo con la información reportada por Corpocesar, los indicadores de calidad del aire no han superado la cifra de 50 $\mu\text{m}/\text{m}^3$ de PM10, manteniéndose así dentro de los límites aceptables de conformidad con la normatividad vigente y manteniéndose aún más bajos que ciudades como Montería y Bucaramanga (ver GRÁFICO 3)

De acuerdo con el filtro de opinión desarrollado por Findeter (IPSOS 2014), respecto a la calidad del aire, el 75% de la ciudadanía señaló que la considera buena, el 20% ni buena ni mala y 5% mala. Asimismo, 35% de los encuestados estiman que el Gobierno de Valledupar está comprometido con programas para controlar la contaminación del aire, mientras que el otro 65% consideran que no. Por otra parte, el 15% de la ciudadanía atribuye problemas de salud a la contaminación del aire y el 64% de los encuestados menciona que la principal fuente de contaminación son los vehículos, seguido de la mala disposición de las basuras con el 20%.

De lo anterior se puede inferir que el 95% de la ciudadanía no tiene una opinión desfavorable respecto a la calidad del aire, aunque solo el 35% de los ciudadanos estima que la buena calidad del aire no es atribuible a los programas de control y compromiso del Gobierno de Valledupar. Por otra parte, el que la ciudadanía aprecie un activo ambiental como el que representa la buena calidad del aire, facilita a las autoridades hacer pública y visible la información que reporta el SVCA, ayudando así a crear mayor conciencia sobre el tema.

GRÁFICO 3. Niveles de concentración de PM10 en ciudades de referencia ($\mu\text{m}/\text{m}^3$)



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.





La Corporación Autónoma Regional del Cesar (Corpocesar) es la autoridad ambiental con jurisdicción sobre todo el territorio del Cesar, y es la encargada de realizar gestión en el municipio en el tema de calidad del aire. Corpocesar administra un sistema de medición de calidad del aire, el cual está dividido en dos partes, una parte que funciona en las zonas relacionadas con las minas de carbón, ubicadas más al sur del Departamento, y otra parte que opera unas estaciones en el área urbana de Valledupar, las cuales reportan niveles de PM10 clasificados como buenos de acuerdo con el Air Quality Index. Finalmente, la información obtenida es reportada al SISAI, quien recoge la información de todas las autoridades ambientales de la Nación.

Como punto relevante se resalta que Corpocesar, en 2013, realizó 65 mediciones manuales, 182 mediciones automáticas y generó 8 informes de avance.

Retos

Saneamiento y drenaje

En lo que se refiere al saneamiento y drenaje de las aguas, es aceptable el cubrimiento de alcantarillado cercano al 100%. No obstante, los drenajes de aguas lluvias tan solo

presentan 32% de cubrimiento en el área urbana.

El porcentaje de agua residual que es tratada representa un alto cubrimiento de alrededor del 98%. Sin embargo, la eficiencia de las lagunas de oxidación deberá ser analizada en términos de huella de gases efecto invernadero. Con la construcción del interceptor denominado “Colector Oriental” saldrá de servicio el sistema denominado Taruyal, por lo que se conducirán todas las aguas residuales de la ciudad hacia las lagunas del Salguero, lo que permitirá aliviar las descargas de aguas servidas al cauce del río Guatapurí.

Lo anterior requiere de un análisis y esfuerzos importantes en la adopción del sistema de tratamiento que finalmente se decida implementar; esta decisión final deberá considerar, entre otras, visiones de largo plazo, sostenibilidad económica y eco-eficiencia técnica, lo cual está intrínsecamente relacionado con la valoración de costos asociados versus la efectividad de remoción o depuración.

Residuos sólidos

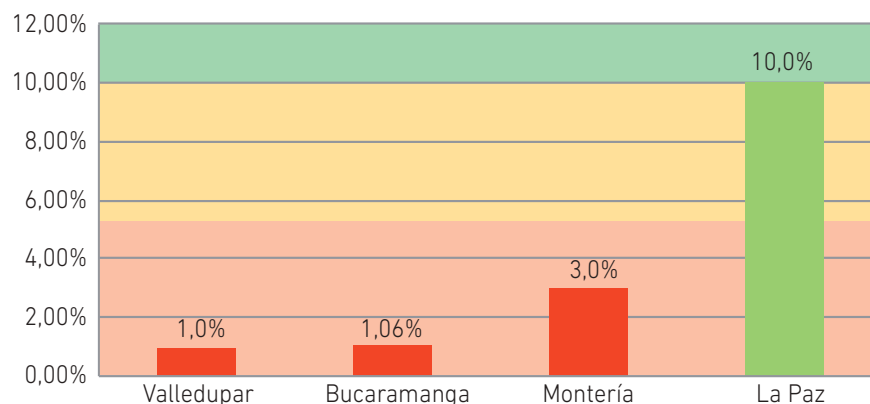
Valledupar cuenta con un cubrimiento en la recolección de residuos sólidos del 100% del área urbana y rural.

Su disposición final se realiza de manera segura en el Relleno Sanitario Los Corazones (aun cuando en el relleno no tienen aprovechamiento de gases).

El licenciamiento ambiental a 14 años de este relleno dista notoriamente de los 30 años que la metodología del BID contempla como situación deseable, dado que mayores horizontes de tiempo permiten mejores eficiencias en la administración de riesgos económicos, sociales y ambientales.

El espacio para la implementación de prácticas dentro del concepto de “Basura Cero” es amplio, pues se pueden profundizar y ordenar prácticas alrededor del aprovechamiento de residuos sólidos y también estructurar políticas públicas de amplio espectro (en lo social, económico y ambiental) para mejorar las prácticas respecto al reciclaje. Tal como se puede observar en el GRÁFICO 4, el porcentaje de residuos reciclados en Valledupar es mínimo; cerca del 1%, frente a otras ciudades como La Paz, México con registros del 10% en este aspecto.

GRÁFICO 4. Porcentaje de residuos sólidos separados para reciclaje en algunas ciudades de referencia



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

En el marco del ejercicio de percepción ciudadana y frente a la pregunta “¿Cómo calificaría usted el servicio de recolección de basuras en su barrio?”, el 81% lo calificó como bueno, el 18% como regular y el 1% como malo. Respecto a la satisfacción con la frecuencia de los servicios de recolección de residuos sólidos, 8% manifestó insatisfacción, 19% se mantuvo neutral y 73% manifestó satisfacción (IPSOS 2014).

Energía

Según lo señala el estudio de “Cobertura Eléctrica en América Latina y el Caribe” (BID-OLADE, 2012), Colombia registra 95,41% de cubrimiento para el año 2010, mientras que en el 2000 ese cubrimiento era del 90,26%; Valledupar goza de un cubrimiento de energía eléctrica del 95% (2013), contra un 92% de acceso a gas domiciliario, este último con un 33% por encima de la media nacional.

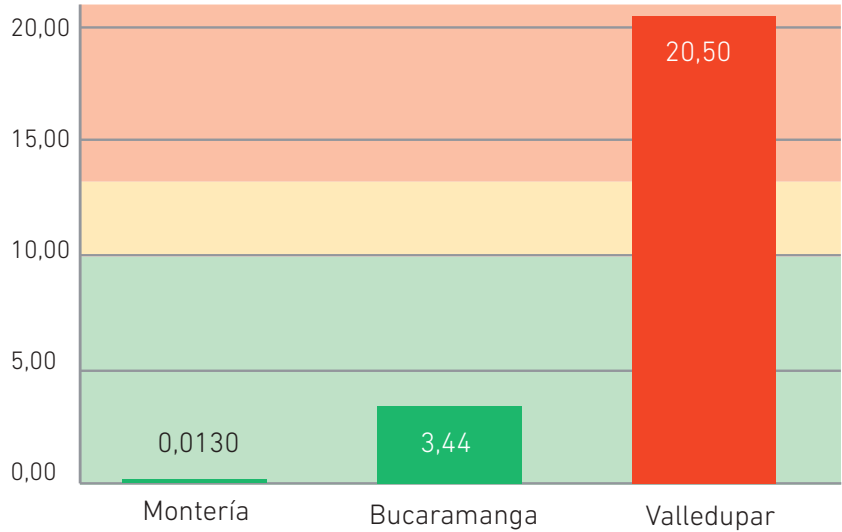
La mala percepción ciudadana en la calidad de la prestación del servicio de energía eléctrica puede estar cimentada en el alto número de interrupciones por año/cliente equivalentes a 20,5 frente a otras ciudades de Colombia como Bucaramanga y Montería, tal como se puede observar en el GRÁFICO 5. Así como en el

tiempo de duración de las mismas, equivalentes a 17,53 hora/cliente. Por otra parte, las posibilidades de suministro de energía proveniente

de fuentes renovables no convencionales son amplias, aunque en Valledupar los esfuerzos han sido incipientes a este respecto.

que el servicio de energía en la ciudad es buena, el 27% regular y el restante 20%, expresan que el servicio es malo.

GRÁFICO 5. Número promedio de las interrupciones en ciudades de referencia



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

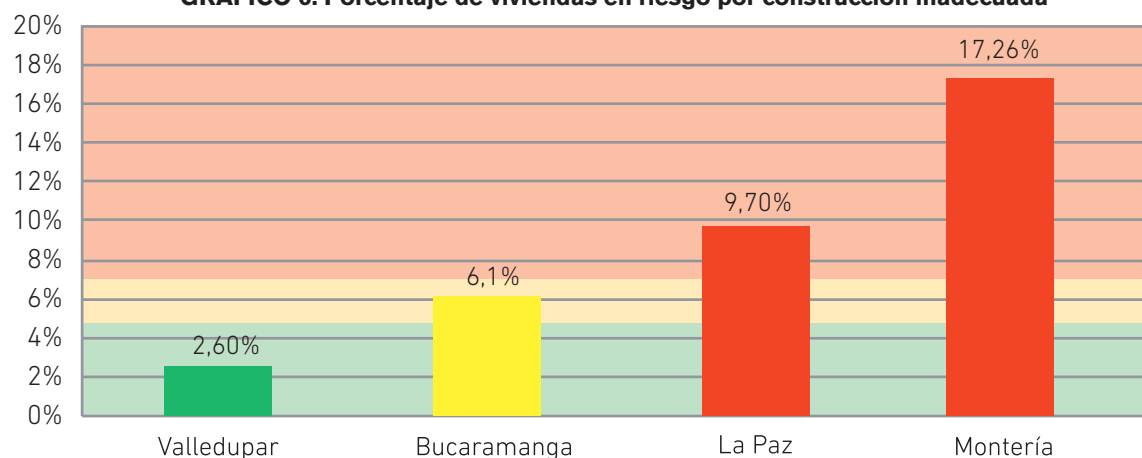
La identificación de iniciativas que permitan mejorar la eficiencia energética en el alumbrado público, y que a su vez reflejen impactos positivos en términos ambientales y ahorros en términos económicos, es un reto para la ciudad. Una respuesta eficiente a

este caso en particular radica en la modernización de las luminarias a tecnología LED.

De acuerdo con la encuesta de percepción ciudadana en términos de calidad, se identifica que el 53% de los entrevistados manifiestan

Vulnerabilidad ante desastres naturales en el contexto del cambio climático

Valledupar registra avances cimentados en la existencia y asignación de presupuesto para la Oficina Municipal para la Gestión del Riesgo. En la actualidad, la ciudad cuenta con un plan de gestión de riesgo actualizado, basado en instrumentos normativos de planificación como lo son el POT y el Plan Municipal de Desarrollo; por su parte, también se encuentra en construcción el ordenamiento de la cuenca del río Guatapurí, relevante dada la vulnerabilidad que presenta la ciudad ante la ocurrencia de eventos relacionados con lluvias intensas que superan la capacidad de cauce del río. Debido a esto, en el pasado se registraron cientos de hogares afectados, especialmente aquellos localizados en zonas de protección y con construcción inadecuada (Ver GRÁFICO 6) aunque se mantenga un valor a este respecto menor al de otras ciudades como Bucaramanga y Montería e incluso La Paz, México.

GRÁFICO 6. Porcentaje de viviendas en riesgo por construcción inadecuada

Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

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, (aquellas con sistemas de construcción inadecuados o que estén ubicadas en áreas de zonas de protección), así como la atención a los retos enunciados frente a la vulnerabilidad ante desastres naturales redundarán en mejores posibilidades en la capacidad de resiliencia de la ciudad frente a la ocurrencia de desastres naturales, además de aumentar los niveles de competitividad de la ciudad.

Se resalta que, con base en la encuesta de opinión de IPSOS aplicada

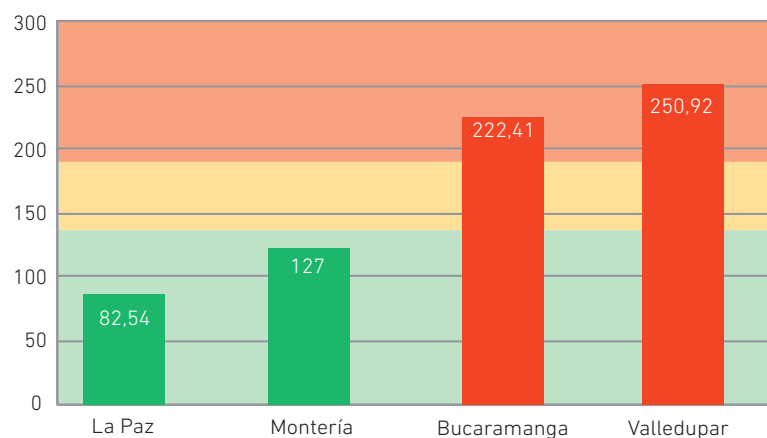
en Valledupar, el 76% de los encuestados considera que no se toman medidas para minimizar efectos de desastres naturales, aunque el 93% de la población expresa no sentirse amenazado a fenómenos como las inundaciones y deslizamientos de tierra.

Temas urgentes

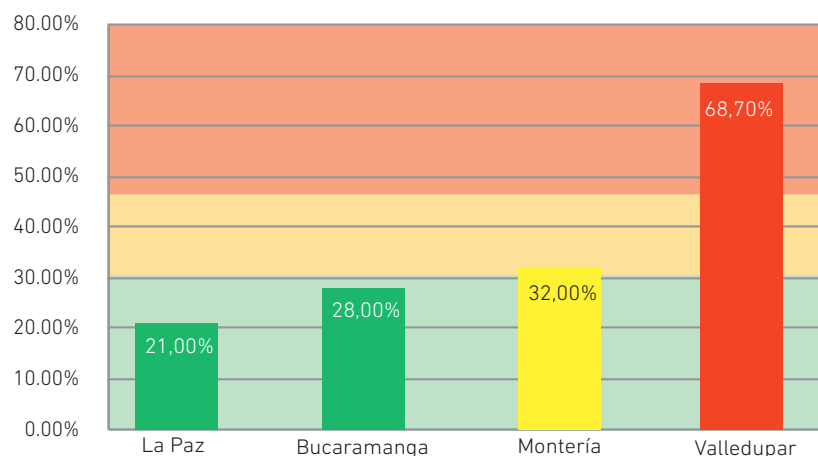
Agua

Aun cuando los porcentajes de hogares con conexiones domiciliarias por red registran un 95% y la calidad del agua mantiene estándares apropiados para el consumo humano, sin que existan sobresaltos en la continuidad en el servicio, la forma en que los vallenatos consumen el agua no permite tranquilidad.

En efecto, un consumo de agua per cápita de 250,92 en 1/día hace evidente la anterior afirmación; a Montería, ciudad con condiciones climáticas similares, la caracteriza un consumo de 127 litros por persona/día (Ver GRÁFICO 7). De la misma forma el registro de agua no contabilizada en Valledupar de 68,7%, mientras los estándares normativos se encuentran en 30%. En una ciudad costera como La Paz, la cifra de agua no contabilizada es del 21% y en Montería del 32,1% (Ver GRÁFICO 8). Las diferencias en las cifras de las tres ciudades demuestran para Valledupar un consumo que debe ser más considerado con el balance hídrico del río Guatapurí, con el fin de aliviar el estrés en la demanda del recurso.

GRÁFICO 7. Promedio anual del consumo per cápita en ciudades de referencia (l/día)

Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

GRÁFICO 8. Porcentaje anual de agua no contabilizada

Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

La percepción de la ciudadanía clasificó de la siguiente manera sus respuestas respecto a la pregunta “El agua utilizada en su hogar presenta:” sedimentos (11%), mal color (4%), mal sabor (2%), mal olor (1%) y ninguno (85%). Con respecto a “¿El Gobierno de Valledupar está comprometido con desarrollar y promocionar programas para el ahorro de agua?”, el 51% manifestó que sí, mientras el 49% de los encuestados manifestó que no (IPSOS 2014).

De la lectura de los seis indicadores de la metodología ICES referentes al agua, se puede inferir un esfuerzo a lo largo del tiempo, que hoy permite niveles destacados por la óptima calidad del agua a lo largo del año; sin embargo, no se debe perder de vista la vulnerabilidad que presenta el sistema ante eventos estacionales del clima, que se refleja en percepciones ciudadanas de insatisfacción por turbiedad del líquido para el consumo en los hogares. Por otra parte, los reportes de agua no contabilizada no se compadecen con las necesidades de administrar eficientemente el balance hídrico, y se encuentran distantes de los estándares normativos y de varios de los registros de otras ciudades colombianas.

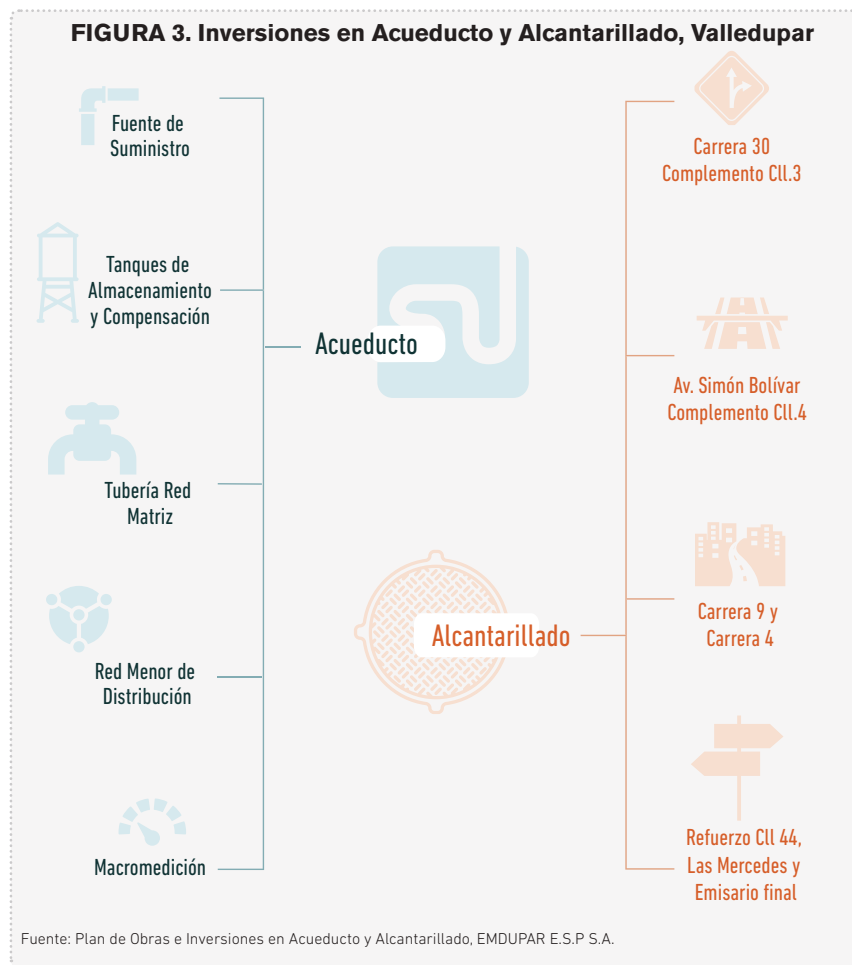


La reciente actualización del Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado (PMAA) de la ciudad de Valledupar facilita la toma de decisiones en la búsqueda de mejoramiento de procesos en temas de alto impacto como las cifras que hoy registra el agua no contabilizada. Las expresiones ciudadanas de insatisfacción referidas a la baja calidad del agua (basada en la turbiedad que se presenta bajo estrés por acaecimiento de eventos climáticos extremos), se pueden contrarrestar con soluciones técnicas como la implementación de reservorios con la capacidad de regular caudales; de hecho esta solución no solo contribuirá como respuesta al aseguramiento de la oferta en términos de calidad, sino que redundará en una mejor continuidad del servicio de suministro de agua potable para la totalidad de las comunas de la ciudad.

Fruto de la elaboración del diagnóstico para la ciudad de Valledupar en la dimensión de sostenibilidad ambiental y cambio climático, se ha podido evidenciar que la inversión en redes de acueducto y alcantarillado permitirá a la ciudad gozar de información

actualizada y organizada respecto a sus sistemas de agua potable y saneamiento básico. Al respecto, la realización de inversiones en macro medición permitirá reducir el nivel de agua no contabilizada⁴ en el municipio. Paralelamente a la solución del problema de medición, las inversiones en la materia permitirán sectorizar la ciudad y controlar el elevado consumo de agua.

Así, en el marco de lo contenido en el PMAA realizado para la ciudad de Valledupar, EMDUPAR identificó la necesidad de realizar inversiones de corto y mediano plazo con el fin de garantizar el buen servicio y la disminución de las pérdidas existentes en el servicio de acueducto, aumentando al tiempo las coberturas en el servicio de alcantarillado de la ciudad. En relación con dichas inversiones, se determinó la imperante necesidad de reforzar y complementar distintos componentes de las redes de alcantarillado y, por otra parte, optimizar la gestión de control en la producción y distribución de agua, mejorar las fuentes de suministro del líquido y construir tanques de almacenamiento y compensación (FIGURA 3).



⁴ Para el año 2013, el 68,7% del agua distribuida por Emdupar no fue contabilizada.



Bajo el citado contexto, durante los próximos años la ciudad realizará obras de inversión de corto y mediano plazo en el marco de la prestación de los servicios de agua potable y saneamiento básico que totalizarán

COP \$145.688 millones de pesos, tal como se detalla en la Tabla 4. Inversión prevista a corto y mediano plazo en servicios de agua potable y saneamiento básico que se presenta a continuación:

Tabla 4. Inversión prevista a corto y mediano plazo en servicios de agua potable y saneamiento básico

Sistema	Costos Directos miles de COP \$	Costos Indirectos miles de COP \$	Total miles de COP \$
Acueducto	\$85.335	\$33.060	\$117.577
Alcantarillado	\$18.434	\$9.675	\$28.110
Total	\$103.770	\$42.736	\$145.687

Fuente: Plan de Obras e Inversiones – EMDUPAR E.S.P S.A.

Del presupuesto descrito anteriormente, el 80,7% de los recursos serán destinados a optimizar las redes de acueducto y el 19,3% restante se distribuirá entre las obras de alcan-

tarillado. Al respecto, a continuación, en la Tabla 5, se relacionan separadamente las inversiones que se realizarán en agua potable y saneamiento básico en el municipio:

Tabla 5. Inversiones en Acueducto y participación en el total de inversiones, según obra

Acueducto			
Obra	Costos directos	Costos indirectos	Total
Fuente de Suministro	24.468.210.272	9.671.884.105	33.321.368.050
Tanques de Almacenamiento y Compensación	37.910.919.736	14.910.635.823	52.821.555.559
Tubería Red Matriz de Construcción	20.140.420.147	7.428.208.101	27.568.628.248
Red Menor de Distribución	2.299.296.200	864.659.587	3.163.955.787
Macromedición	517.028.031	185.154.183	702.182.214
Subtotal Acueducto (1)	85.335.874.386	33.060.541.799	117.577.689.858
Alcantarillado			
Av. Simón Bolívar complemento Carrera 4ª	579.598.713	263.882.049	843.480.762
Carrera 30 complemento Calle 3ª	575.203.193	275.448.158	850.651.351
Carrera 9ª y Carrera 4ª	3.780.732.216	1.861.503.104	5.642.235.320
Refuerzo Calle 44, Las Mercedes y emisario final	13.498.761.313	7.274.903.636	20.773.664.949
Subtotal Alcantarillado (2)	18.434.295.435	9.675.736.947	28.110.032.382
Total (1+2)	103.770.169.821	42.736.278.746	145.687.722.240

Fuente: Plan de Obras e Inversiones – EMDUPAR E.S.P S.A.

De esta manera, las inversiones en acueducto totalizarán COP \$117.578 millones de pesos. Al respecto, se identifica que la construcción de tanques de almacenamiento y compensación será el renglón que mayores recursos requerirá, ya que para ello se ha programado la inversión del 45% del total de los recursos (Tabla 5).

Finalmente es necesario mencionar que la promoción de valores y educación ambiental pueden contribuir al mejoramiento de las relaciones de consumo del agua. Los efectos negativos que se producen en la calidad del agua, la ocurrencia de fenómenos climáticos extremos, como lo son El Niño o La Niña, ameritan reflexiones y acciones de profundidad respecto a la forma en que se relacionan el pueblo vallenato con el agua.

Mitigación del cambio climático

La batería de indicadores pertenecientes al tema de mitigación del cambio climático que, entre otros, refiere la existencia de un sistema que permita mantener el monitoreo de las emisiones de gases efecto invernadero (GEI), tanto per cápita como en función del PIB, no existen, de lo que se puede inferir directamente que tampoco existen planes de mitigación a este respecto. Bajo la premisa de que los efectos locales del cambio climático tienen el potencial de cambiar la cotidianidad de los ciudadanos, los esfuerzos por concientizar a la población y por analizar tanto las implicaciones como los efectos para el territorio generados por el cambio climático

serían de gran relevancia, por lo que es conveniente profundizar las acciones en ese sentido.

En la encuesta IPSOS 2014, ante la pregunta “¿Qué tanto afecta el cambio climático a usted y su familia?”, el 39% consideró que mucho, el 42% que poco y 19% respondió que nada.

Ruido

Los indicadores de la metodología BID respecto al ruido se refieren a niveles de cumplimiento de la normatividad aprobada y su monitoreo. El ejercicio de la autoridad ambiental en este tema está asignado a Corpocesar, quien incluyó el tema en su Plan de Acción con la realización de campañas para el control del ruido en zonas urbanas y la elaboración del mapa digital del ruido de Valledupar; no obstante, en el Informe de Gestión del 2013, no incluyó este tema.

En la actualidad, la percepción de los vallenatos es negativa, pues el 81% de los encuestados consideran que no se toman las medidas necesarias para controlar el nivel de ruido (IPSOS 2014). No existe coincidencia entre la percepción antes registrada por la encuesta de percepción ciudadana y lo ocurrido en la audiencia pública del Plan de Acción que Corpocesar llevó a cabo en la ciudad, en donde no se priorizó el tema del ruido por parte de los asistentes. En el mismo orden de ideas, el 41% de los encuestados considera que el nivel es alto, 44% no lo consideran ni alto ni bajo, mientras que el 15% lo consideran bajo.

DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD URBANA

El presente capítulo analiza el crecimiento territorial, la densidad de la ciudad, la cobertura de infraestructura de áreas verdes y espacio público, equipamientos deportivos y vías para la movilidad, seguido de indicadores cualitativos y cuantitativos de la vivienda.

La sostenibilidad urbana está intrínsecamente relacionada al ordenamiento del territorio y así mismo a las condiciones físico-espaciales de los centros urbanos que permiten el desarrollo de todas las actividades económicas, culturales y sociales que dinamizan las ciudades. Estas condiciones físicas se presentan como sistemas funcionales e intercomunicados, siendo esa relación entre unos y otros la que determina las condiciones de habitabilidad. Estos sistemas son traducidos en redes de infraestructura para espacio público, equipamientos y movilidad, para entonces llegar a la escala de la vivienda, dando como resultado la conjugación de factores que definen la habitabilidad de un centro urbano.

Es así como la razón de ser de la sostenibilidad urbana se mide por el nivel de habitabilidad que brindan las ciudades, articulando y armonizando los

diferentes sistemas que la componen. Este capítulo de la metodología de Ciudades Emblemáticas analiza el crecimiento territorial y la densidad de la ciudad, la cobertura de la infraestructura de áreas verdes y espacio público, equipamientos deportivos y vías para la movilidad, seguido de indicadores de calidad y cantidad de viviendas.

Las soluciones de movilidad comprenden la distribución espacial equilibrada de actividades, servicios y personas, la asignación justa del derecho de vía en el espacio público, las estrategias de gestión de la demanda, la operación de los diferentes sistemas modales de transporte y la provisión y mantenimiento de la infraestructura que los soporta. Dependiendo de las soluciones planteadas estas posibilitarán relaciones económicas, así como condiciones de habitabilidad que son compatibles con un desarrollo social justo, una ejecución económica óptima, un medio ambiental funcional y saludable que pueda sostener los recursos a ejecutar y una institucionalidad transparente, sinérgica, plural, universal y participativa que es transversal a todo lo anterior. Cuando esto es así, las soluciones de movilidad planteadas pueden considerarse sostenibles. Cuando no, pueden considerarse poco o no sostenibles.



La movilidad sostenible no entra en conflicto con la competitividad urbana, ya que al sostener un desarrollo social justo se evita caos en las interacciones humanas y en la institucionalidad, permitiendo una mayor realización de las potencialidades individuales. Asimismo, al estar relacionada con una ejecución óptima de los recursos urbanos, minimiza pérdidas y costos sociales, lo cual incentiva mayor intercambio de servicios, habilidades, conocimientos e ideas. Por otro lado, al buscar mantener un medio ambiental funcional y saludable, busca mantener la capacidad de los sistemas ecológicos de sostener los recursos utilizados por la sociedad, que son base de su economía. Por último, al depender de una institucionalidad transparente, sinérgica, plural, universal y participativa, posibilita la existencia de confianza generalizada, lo cual potencia la fundación de negocios y la ejecución de inversiones.

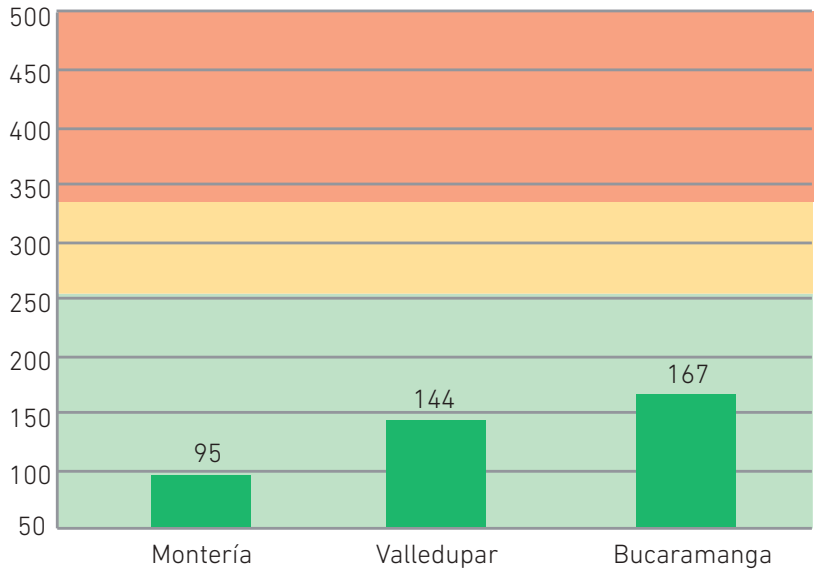
Fortalezas

Infraestructura vial compatible con desarrollo urbano contenido

De acuerdo con la información recopilada, para el año 2010 la ciudad contaba con un total de 580 km de vías urbanas, lo cual equivale a

144 km viales por cada 100.000 habitantes. De estas, alrededor del 33% se encontraban sin pavimentar. Actualmente, la infraestructura vial de la ciudad contiene el esparcimiento de la huella urbana y mantiene su calidad de ciudad compacta.

GRÁFICO 9. Kilómetros de vías públicas por cada 100.000 habitantes



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.



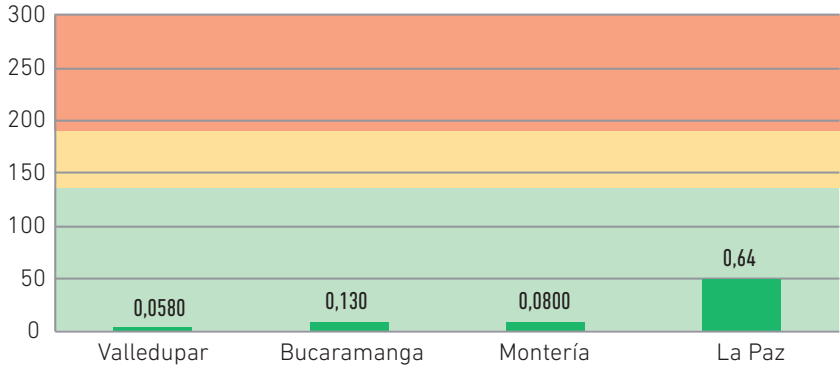
En lugar de expandir excesivamente la malla vial, la ciudad tiene la oportunidad de concentrar sus recursos en el mantenimiento de la misma y en asignar nuevos recursos a la implementación de sistemas alternos de movilidad que puedan cumplir de manera eficiente el objetivo de conectar a los ciudadanos, los servicios y las actividades.

Bajas tasas de motorización

La ciudad aún presenta niveles de motorización bajos. De acuerdo

con datos del año 2013, obtenidos de la consultoría que realizó la Estructuración Técnica, Financiera y Legal del Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP, en Valledupar hay 0,0580 automóviles por habitante. Al haber un número reducido de automóviles per cápita, el gasto energético y los gases efecto invernadero son bajos y se limitan los niveles de congestión en las vías.

GRÁFICO 10. Automóviles per cápita



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

No obstante, se presenta una tasa alta de motocicletas en la ciudad (0,103 motocicletas por habitante). Sin embargo, a pesar de que su uso se considera eficiente en el espacio vial, estas emiten una gran cantidad de contaminantes locales, generan ruido y aumentan el riesgo de muertos y lesionados por accidentes de tráfico.

En este sentido, la ciudad debe prestar especial atención al crecimiento del parque de motocicletas; fenómeno que está en auge a nivel nacional y que puede ser un paso intermedio entre el cambio modal de las personas desde el bus o la bicicleta hacia el automóvil. Se deben buscar mecanismos, políticas y medidas que transformen a las motocicletas en

aliados de un cambio modal desde el automóvil hacia modos de transporte sostenibles.

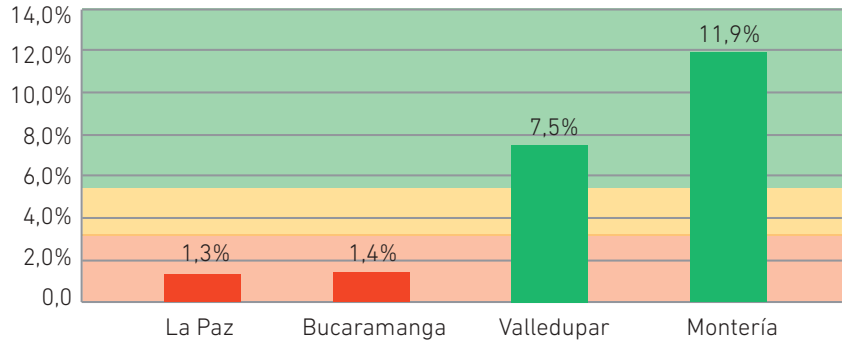
Uso visible y prometedor de la bicicleta

En Valledupar, 7,5% de los viajes diarios se realizan en bicicleta. De acuerdo al Benchmark establecido por la metodología ICES, esto representa un indicador positivo, que a pesar de demostrar un uso visible del

automóvil, sugiere un considerable potencial de demanda para la promoción de este modo de transporte.

Sin perjuicio de lo anterior, la ciudad debe apuntar al incremento de dicho porcentaje, teniendo a su favor las bajas tasas de motorización y el alto grado de compacidad urbano, a partir de programas o proyectos que incentiven la movilidad no motorizada.

GRÁFICO 11. Porcentaje de viajes diarios hechos en bicicleta



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

Retos

Valledupar ha crecido de manera relativamente compacta, sin embargo los próximos años van a ser cruciales para manejar eficientemente los suelos de

expansión y mantener el carácter de compacidad.

Por sus condiciones geográficas, Valledupar ha crecido de manera relativamente compacta. A diferencia de

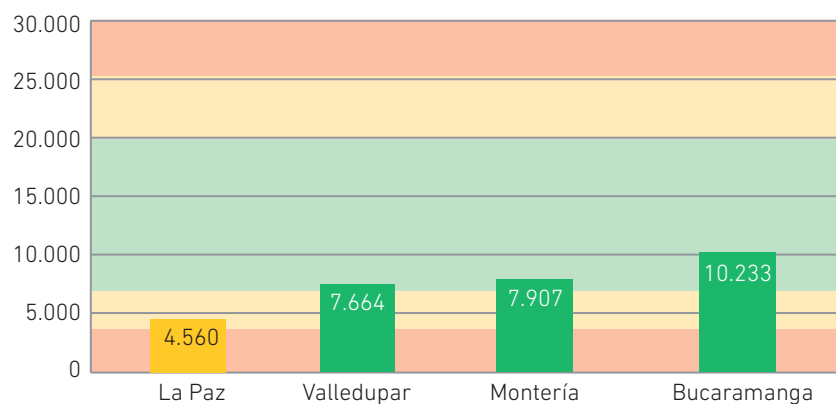
muchas ciudades colombianas, ésta no ha tenido procesos de conurbación con los corregimientos vecinos, y el espacio periurbano es ordenado, al igual que la separación entre lo urbano y lo rural. La consolidación de la ciudad se debe, en parte, a las restricciones geográficas del territorio que ayudan a contener la expansión urbana. El río Guatapurí y los suelos del margen derecho que están recurrentemente sometidos a inundaciones, al igual que las áreas de reserva forestal y la Sierra Nevada de Santa Marta en el norte de la ciudad, obligan a que la mayoría de la expansión se dé hacia el sur y el occidente de la ciudad.

Valledupar arroja un promedio favorable dentro de los indicadores de sostenibilidad de ordenamiento

territorial, los cuales indican un crecimiento y planeamiento ordenado de la ciudad. En esta se percibe un crecimiento exterior sostenible y una definición clara del límite urbano que diferencia el suelo rural y urbano.

Así pues, otro indicador que evidencia el crecimiento compacto del casco urbano es la densidad urbana. La población proyectada del casco urbano de Valledupar es de 386.733 habitantes, de acuerdo con las cifras del DANE. La extensión de Valledupar en total es de 4.264 km², de los cuales 50,46 km² corresponden al perímetro urbano. Por lo tanto, Valledupar cuenta con 7.664 habitantes por km², una cifra parecida a la de ciudades como Montería, que cuenta con 7.774 hab/km² y Bucaramanga, con 10.233 hab/km².

GRÁFICO 12. Habitantes por km²



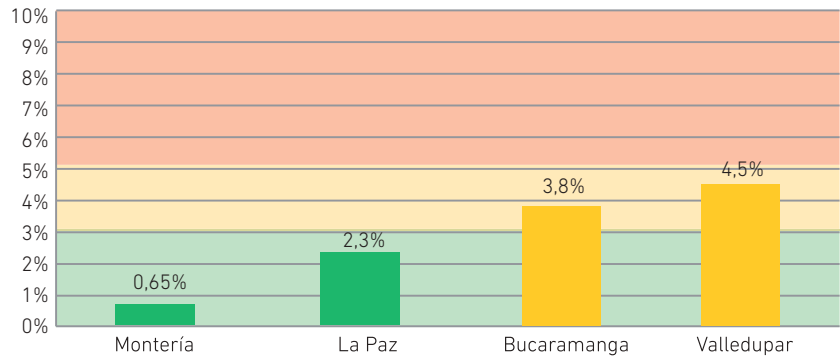
Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.



Aun cuando Valledupar presenta una estructura relativamente compacta, históricamente la huella urbana ha crecido a mayor velocidad que la población. Al observar el indicador del crecimiento de la huella urbana en

relación a otras ciudades, se encuentra que Valledupar se mantiene en la zona definida como amarillo dentro de la metodología, manteniendo un valor mayor en relación a ciudades como Bucaramanga, Montería y La Paz (México).

GRÁFICO 13. Crecimiento anual de la huella urbana



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

Por su parte, el Plan de Ordenamiento Territorial – POT vigente plantea una visión de la dinámica urbana distinta a la del POT anterior, el cual establecía 280 hectáreas como área de expansión hacia el suroccidente del casco urbano. Ahora, la ciudad cuenta con un área de expansión de 939 hectáreas que incluyen, adicionalmente, un área al margen izquierdo del río Guatapurí y se plantea una visión que busca el fortalecimiento del centro y los ejes con alta funcionalidad, en vez de crear siete centralidades distintas

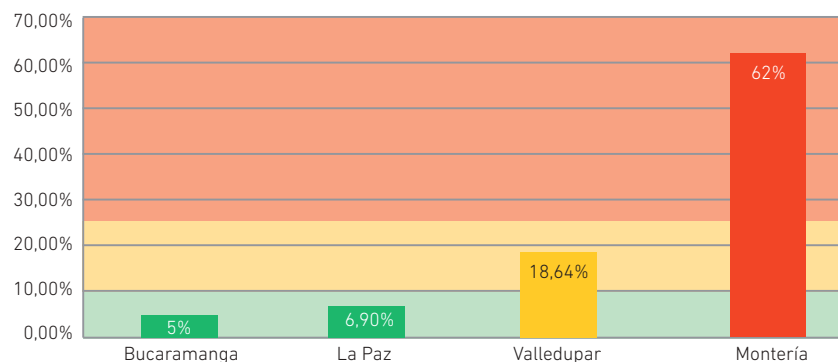
como anteriormente se trazaba. La densificación como modelo urbano no se encuentra como un factor dominante en la revisión del POT:

Una Ciudad ni tan extensa, ni tan densa donde se logre un equilibrio sostenible a través del fortalecimiento de la centralidad principal y los ejes comerciales y múltiples existentes así como nuevos propuestos; donde se densifiquen sectores que cuentan con la capacidad de soporte para ello.

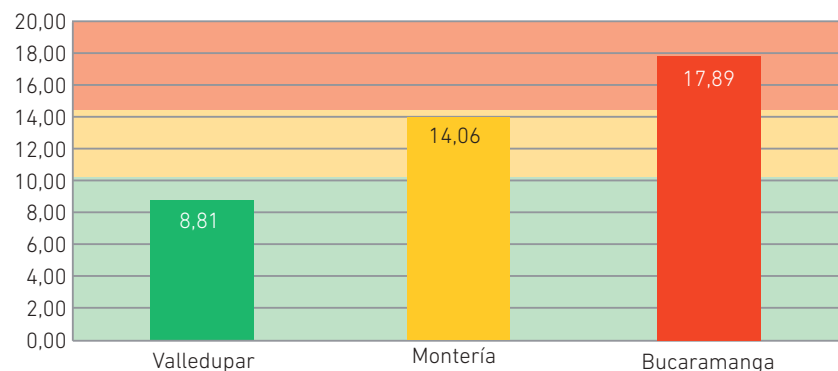
En complemento a lo anterior, y asociado a los retos frente a la expansión urbana, se debe tener en cuenta el actual proyecto que Valledupar se encuentra trabajando con el *Urban Expansion Project*, un proyecto liderado por la Universidad de Nueva York que, frente al paradigma de contener la expansión, propone acogerla. En este sentido, los próximos años serán cruciales para el manejo eficiente de los suelos de expansión, a fin de mantener el carácter de ciudad compacta y generar un crecimiento sostenible tanto en el suelo aún urbanizable dentro del casco urbano como en el nuevo suelo destinado para la expansión.

Valledupar necesita más vivienda adecuada

De acuerdo con las mediciones del DANE del año 2005, Valledupar cuenta con un déficit cuantitativo de 7.059 viviendas y un déficit cualitativo de 19.665 viviendas. Según los valores de referencia de los indicadores de la metodología ICES, este déficit cualitativo para el casco urbano de Valledupar se encuentra en amarillo, lo cual significa que es un tema de prioridad media. Sin embargo, si se mira el valor para todo el municipio, incluyendo áreas rurales, el déficit corresponde al 25,16%, el cual estaría clasificado como rojo, es decir de prioridad alta.

GRÁFICO 14. Déficit cualitativo de vivienda

Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

GRÁFICO 15. Déficit cuantitativo de vivienda

Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

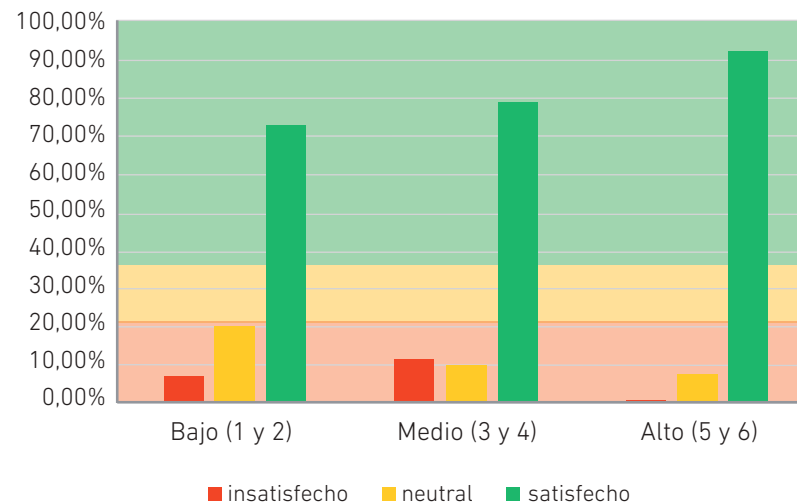
Cabe resaltar que, según la encuesta de opinión pública, los resultados arrojaron que la mayor parte de la población vive en vivienda propia, con un valor general del 48%, seguido de

vivienda arrendada con 26% y en vivienda familiar con 24%.

Según la encuesta realizada por FINDETER (IPSOS, 2014), el grado de satisfacción

corresponde con la calidad de la vivienda y corrobora los valores de déficit cualitativo que presenta el Municipio, afirmando que el 25% de la población no se encuentra satisfecha con la calidad de su vivienda. La población con menos satisfacción se concentra, en su mayoría, en los estratos

bajos y medios, mientras que la mayor satisfacción se concentra en los estratos altos. Así pues, 52% de los entrevistados sienten que no hay suficientes viviendas para la compra, y 36% creen que no hay suficientes viviendas para que familias como la suya puedan arrendar una.

GRÁFICO 16. Grado de satisfacción con la calidad de la vivienda por estratos socio-económicos

Fuente: Filtro de opinión pública. Ipsos Napoleón Franco, 2015

Uno de los grandes retos a los cuales se enfrenta Valledupar es la creciente población desplazada que llega a la ciudad. Entre 1997 y 2011, cerca de 75.000 personas desplazadas, es decir 14.000 hogares, llegaron a Valledupar (Política Pública de Hábitat, 2014). Hoy en día el número de desplazados está

decreciendo. Sin embargo, el desarrollo de asentamientos informales en las comunas 4 y 5 y en el margen derecho del río Guatapurí, durante los últimos años, sigue considerándose como un reto importante para la ciudad, ya que muchos de ellos se encuentran en zonas de riesgo.



Es notoria la necesidad de soluciones de vivienda de interés social para el Municipio de Valledupar que contribuyan a la reducción del déficit habitacional para la población de escasos recursos, la población vulnerable y la creciente población desplazada. El gobierno, a través del Programa de Viviendas 100% subsidiadas, el Programa VIPA (Vivienda de Interés Social para Ahorradores) y programas de mejoramiento de barrios y legalización, han generado alrededor de 12.000 soluciones de vivienda en el municipio de Valledupar en los últimos 3 años; sin embargo, teniendo en cuenta que el déficit habitacional de Valledupar es de 18.441 (DANE, 2005) en la cabecera municipal, se puede evidenciar que estos proyectos no serán suficientes para cubrir la demanda de vivienda que existe en la ciudad.

Por otro lado, a pesar de que estos proyectos logran incrementar la oferta de vivienda, es importante resaltar la importancia de analizar la relación entre la localización de la vivienda y la prestación de servicios urbanos tales como la accesibilidad a través del transporte público, la oferta y calidad de espacios públicos y la proximidad a equipamientos, con el fin de crear barrios sostenibles atractivos.

Valledupar deberá fortalecer sus capacidades institucionales

Aunque Valledupar cuenta con varios instrumentos de planeación territorial, la Secretaría de Planeación tiene varias responsabilidades que van más allá de la agenda tradicional de la planificación. Esto debido a que en la actualidad debe cubrir temas de ambiente, turismo y espacio público, lo cual ha aumentado la carga de responsabilidades de esta entidad.

La captación de plusvalía en el pasado ha sido insuficiente: “A la fecha la Administración Municipal no ha hecho uso de este tipo de instrumentos, por consiguiente no se ha cobrado ningún tipo de participación en plusvalía” (Diagnóstico del Ordenamiento del Suelo Urbano, 2013).

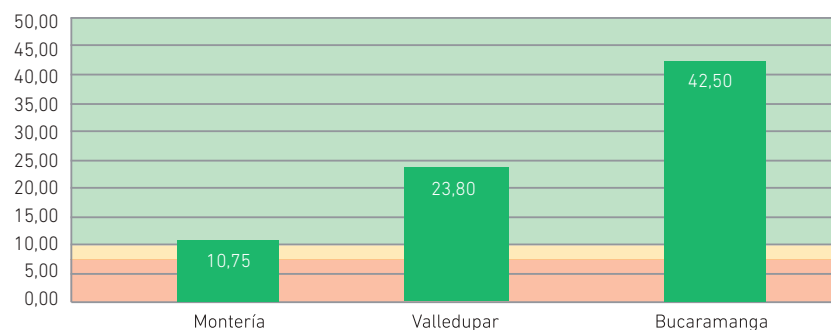
Retos como el mantenimiento del espacio público deberán ser afrontados de manera diferente, al igual que se deben encontrar nuevos mecanismos de financiación. Adicionalmente, es necesario fortalecer el equipo técnico de la administración, ya que en la actualidad el Departamento de Control Físico de la Secretaría de Planeación cuenta con personal limitado que encuentra dificultades a la hora de responder a los requerimientos que trae el incremento en las construcciones de una ciudad en proceso de crecimiento.

Valledupar tiene gran potencial de espacios públicos de calidad, sin embargo necesita activarlos, mantenerlos y protegerlos

Los espacios públicos actúan como espacios de la vida social y cultural, son espacios para la recreación e interacción y tienen una

función política, además de proporcionar la red básica de movilidad. En cuanto a los indicadores de espacio recreacional abierto y espacio verde, Valledupar cuenta con grandes áreas, más del doble de los espacios abiertos recreacionales de Montería.

GRÁFICO 17. Hectáreas de espacio público de recreación por cada 100.000 habitantes



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

Sin embargo, los cálculos del municipio muestran que existe un gran déficit cuantitativo del espacio público: “De acuerdo con los datos de población área de espacio público actual con base en el estándar (10 m²/hab), se observa un déficit de 6,65 m² por habitante de espacio público total, equivalente a 2.354.270 m² (235,42 ha, es decir, 11 parques de la leyenda de la Vallenata. Para el año 2027, según el número de habitantes la cobertura requerida es de

4.640.130 m²” (Diagnóstico del ordenamiento del Suelo Urbano, 2013).

De la misma manera, en cuanto al déficit cualitativo del espacio público, se puede observar que el mismo es un asunto urgente en Valledupar. Actualmente el municipio está invirtiendo en el mejoramiento de 17 parques y plazas, equivalentes a 30 ha, en la ciudad. Hoy en día, solo el 23% del espacio público está en buen estado, mientras el 22% se clasificó como en mal estado.

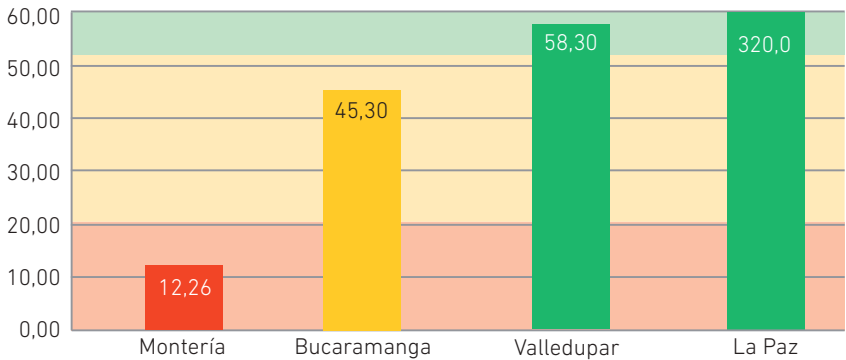
El Diagnóstico del Ordenamiento del Suelo Urbano identificó los siguientes retos en el espacio público: i) cerramiento, ocupación vehicular, cubiertas en áreas de antejardín, ii) presencia de actividades económicas formales e informales que ocupan el espacio público, y iii) ocupación indebida por parqueo por fuera de los sitios autorizados genera un detrimento en la movilidad de la ciudad.

La encuesta de percepción (IPSOS, 2014) muestra que solo 18% de los entrevistados dicen que los espacios están bien mantenidos. Lo anterior evidencia, entonces, que el mantenimiento del espacio público es un gran reto en Valledupar, y que requiere de nuevas herramientas de gestión pública. Asimismo, 50% de los entrevistados dice que no existen parques o zonas verdes de esparcimiento en su barrio. El 39% nunca o casi nunca usa los espacios públicos, y solamente el 5% los usa todos los días. Solo el 34% siente que los espacios públicos son agradables, y el 12% se siente seguros en estos espacios en sus barrios. El 16% cree que el espacio público en Valledupar es respetado por todos o la mayoría, mientras que el 54% cree que es respetado por unos pocos o nadie.

Un aspecto particular a mencionar es el hecho de que Valledupar cuenta con grandes áreas de espacios verdes. Sin embargo, muchos de ellos no son de acceso público, como el

Cerro Hurtado, la margen derecha del Guatapurí o el Parque de la Leyenda Vallenata, aspecto que termina limitando el disfrute de esos espacios.

GRÁFICO 18. Hectáreas de espacios verdes por cada 100.000 habitantes



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

En conclusión, se puede decir que, además de los buenos resultados de los indicadores relacionados con el espacio público, Valledupar tiene una necesidad urgente de mantener y rehabilitar aquellas áreas que se encuentran en malas condiciones por la falta de mantenimiento o la invasión (edificios, estacionamientos, actividades económicas informales). Al mismo tiempo, Valledupar tiene un enorme potencial para los futuros espacios públicos de alta calidad, como la orilla del río Guatapurí, que podría ofrecer grandes espacios pú-

blicos justo al lado del núcleo urbano, los callejones en el centro histórico, y el Parque de la Leyenda Vallenata, que actualmente no es de acceso público. Finalmente, Valledupar cuenta con un importante inventario de árboles que se han convertido en una característica emblemática de la ciudad. Los cerca de 74.000 árboles no solo tienen una importancia paisajística sino que, a su vez, dotan a la ciudad de valiosa sombra. Infortunadamente, la arborización en los nuevos desarrollos residenciales en el sur ha sido olvidada.

Asequibilidad del transporte en riesgo

De acuerdo a lo revelado por las personas encuestadas, el 69% destina para el transporte menos del 10% de los ingresos mensuales. Aunque esta información no permite realizar comparaciones directas con el Benchmark establecido, algunas estimaciones permiten hacerlas indirectamente: ponderando los valores medios de los rangos (0.05, 0.205, 0.405 0.750) con los pesos de encuestados (69%, 17%, 3.0%, 1.0%) se obtiene un promedio de 8,9% del ingreso mensual destinado a transporte en la ciudad. Esto indica que el costo del mismo está cerca de empezar a competir significativamente con la satisfacción de otras necesidades del hogar (alimentación, servicios públicos, etc.), lo cual limita el acceso de dichas personas a las oportunidades de servicios de la ciudad y puede explicar las bajas tasas de movilidad encontradas. En adición a lo anterior, hay un porcentaje significativo (21%) de personas que gastan más del 10% de su ingreso en transporte.

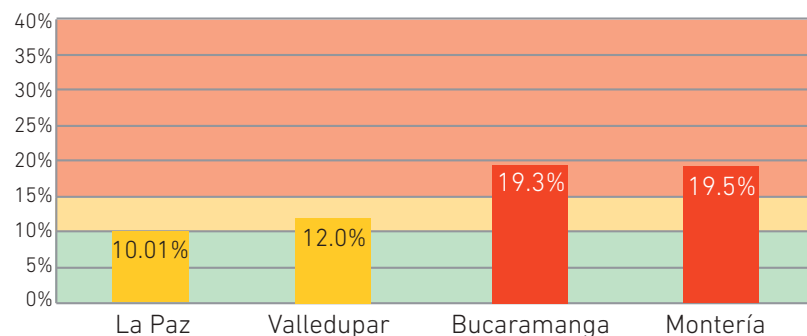
Cobertura y conectividad de transporte público deficiente

De acuerdo con datos del 2013, obtenidos de la estructuración técnica del SETP de Valledupar, el 12% de los viajes diarios en la ciudad se hacen a pie.

De acuerdo con el Benchmark, esto es algo negativo de la metodología debido

a que sugiere una cobertura deficiente del transporte público.

GRÁFICO 19. Porcentaje de viajes diarios hechos a pie



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

No obstante, el GRÁFICO 19 presenta una realidad distinta, ya que sugiere que relacionar una alta proporción de viajes peatonales con baja cobertura de transporte público, al menos en Valledupar (que es una ciudad compacta), no es acertado.

De la misma manera, al analizar los trayectos de viajes peatonales (FIGURA 4, líneas azules), se observa que no todos responden a una cobertura deficiente de transporte público. En las piezas urbanas Guatapurí Centro, Guatapurí Suroriental y la Popa Noroccidental se presentan trayectos peatonales de alrededor de 1 km de distancia hasta el destino final (aproximadamente 15 minutos de caminata). Estos trayectos concentran buena parte de los viajes, y estas zonas son precisamente las que están mejor ser-

vidas por rutas de transporte público (FIGURA 5). Todo lo anterior indica que los viajes peatonales que se dan en estos lugares obedecen a un desarrollo compacto, con los destinos cerca a los orígenes, con cierta mezcla de usos de suelo que hacen más atractivo el caminar por encima de otros modos de transporte.

Sin perjuicio de lo anterior, hay zonas como las piezas urbanas Simón Bolívar y Central Alfonso López Sur en las que se registran viajes peatonales largos (más de 2 km), en las cuales no existen rutas directas de transporte público para satisfacer dichos trayectos. En dichas zonas, los viajes peatonales obedecen a una baja conectividad de transporte público a pesar de que hay cobertura (es necesario hacer varios trasbordos o tomar rutas largas).



FIGURA 4. Trayectos de viajes activos



FIGURA 5. Cobertura rutas de transporte público

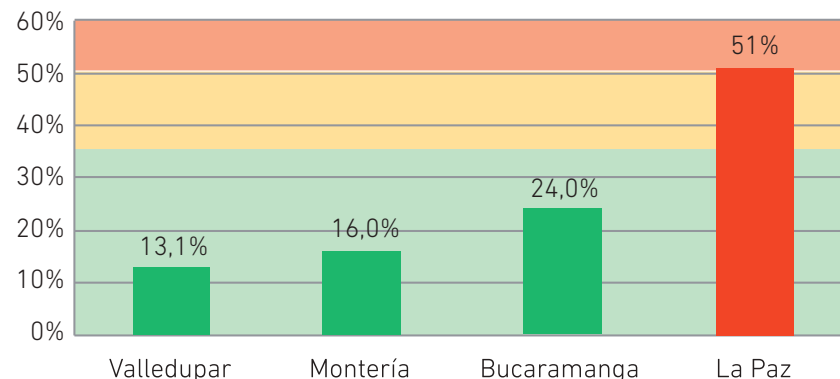


Fuente: (Universidad Nacional, 2013)

Alto uso de transporte privado

De acuerdo con la estructuración técnica del SETP, en el 2013, el 35,6% de los viajes diarios de la ciudad se realizaron mediante modos privados (13,1% en Automóvil, 22,5% en motocicleta propia). Es una proporción alta teniendo en cuenta las bajas tasas de motorización de la ciudad. Esto sugiere que la minoría poblacional que tiene vehículo privado se mueve más que el resto de la población. Actualmente, en Valledupar, aquél que no tiene acceso a vehículo privado (especialmente a la moto) no accede a la ciudad de manera adecuada. Lo anterior genera inequidad, razón por la cual la ciudad debe asegurarse de construir un sistema de movilidad intermodal que garantice a toda la población un acceso apropiado a los servicios y a las oportunidades que brinda la ciudad.

A pesar de que el uso del automóvil aún es moderado, el principal modo privado en la ciudad es la motocicleta. Dado que este vehículo es el principal competidor del transporte público, la ciudad tiene el gran reto de frenar el cambio modal que se está dando desde el bus hacia la moto. Vale resaltar que ya se han estado adelantando esfuerzos para enfrentarlo.

GRÁFICO 20. Porcentaje de viajes diarios hechos en automóvil

Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

La planificación y administración de la movilidad no es óptima

La ciudad ha realizado esfuerzos por mejorar su sistema de administración y planificación de la movilidad; cuenta con una encuesta de movilidad reciente (2013), está actualizando su plan maestro de movilidad y ha invertido recursos en un pequeño centro de control de tráfico y semaforización. Ahora bien, el centro de control aún es limitado en comparación con las necesidades de la ciudad, además de no contar con personal suficiente para operarlo al 100% de su capacidad y la información que recoge no permite realizar una planificación a mediano/largo plazo de un sistema de movilidad urbana intermodal. Vale la pena mencionar que, de continuar los esfuerzos adelantados hasta el momento, así

como de la organización del SETP, este reto puede convertirse gradualmente en una fortaleza de la ciudad.

Temas urgentes

Valledupar tiene problemas de segregación espacial

Al analizar los indicadores de la dimensión urbana se puede percibir que Valledupar es una ciudad altamente segregada. La segregación espacial se entiende como la representación de la desigualdad social en el territorio, resultante de la separación de diferentes grupos sociales en diferentes agrupaciones. Esta división presenta dificultades para la provisión de servicios e infraestructura, y conlleva a largas distancias que los habitantes deben recorrer diariamente hacia sus lugares de trabajo.

En Colombia, la segregación espacial urbana es una característica común, en parte apoyada por el sistema de estratificación socioeconómica. La distribución de los estratos evidencia una segregación drástica a través de las 6 comunas: mientras que los estratos 5 y 6 se concentran en la comuna 6, el estrato 1 se concentra en la comuna 5, con un desarrollo significativo de barrios informales.

Esta tendencia continuará con la construcción de Vivienda de Interés Social cerca de áreas donde predominan estratos más bajos. La superficie residencial ocupada por estratos sociales bajos es del 23% del total de la huella urbana; la mayoría de estos barrios se ubican en la periferia de la ciudad, con un entorno urbano de baja calidad.

Al analizar la disponibilidad de espacio público en la ciudad se evidencia nuevamente la posición privilegiada de la comuna 6, la cual no solo concentra los estratos más altos de la ciudad sino también es la única que no cuenta con déficit de espacio público. Igualmente cuenta con la mejor infraestructura de mobiliario urbano, así como con las mejores condiciones de espacio público. (Documento Técnico de Soporte POT, 2014).

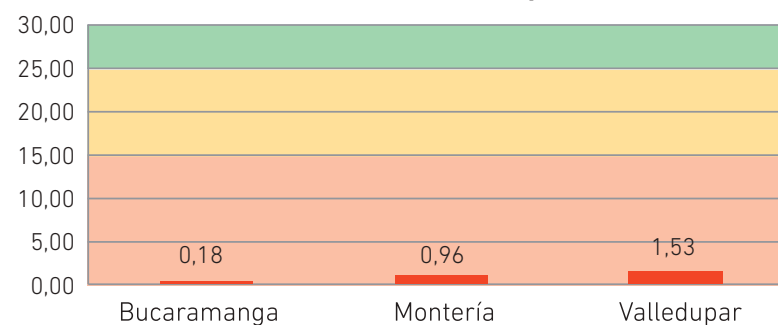


Espacio público para movilidad asignado desequilibradamente

Actualmente, la ciudad está asignando el espacio público destinado a la movilidad de manera desequilibrada. A pesar de que el 7,5% y el 16% de los viajes diarios se realizan en bicicleta y en bus respectivamente, la ciudad tan solo ha construido 6,03 km de ciclorrutas (equivalentes a 1,53 km / 100.000 hab), y no ha construido ninguna vía exclusiva para

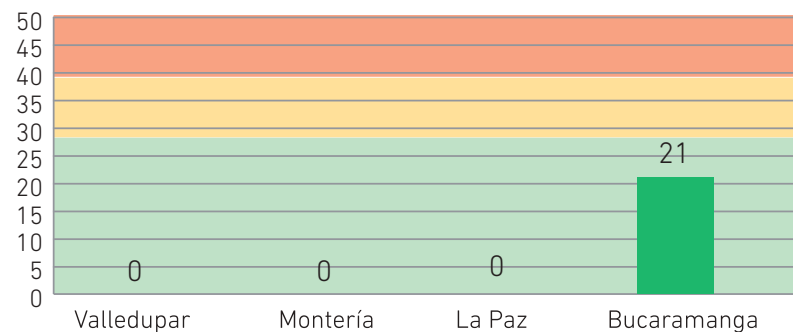
buses. Si se considera que se necesita atraer más viajeros hacia el transporte público, más crítica se hace la falta de infraestructura dedicada al bus. Asimismo, a pesar de que la misma cantidad de viajes se hacen en automóvil (13%) y a pie (12%), a los peatones se les asignan andenes angostos, poco accesibles, irregulares, obstaculizados y no existe un inventario de andenes para priorizar las inversiones.

GRÁFICO 21. Km de caminos dedicados a bicicletas por cada 100.000 habitantes



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

GRÁFICO 22. Km de caminos dedicados a transporte público por cada 100.000 habitantes



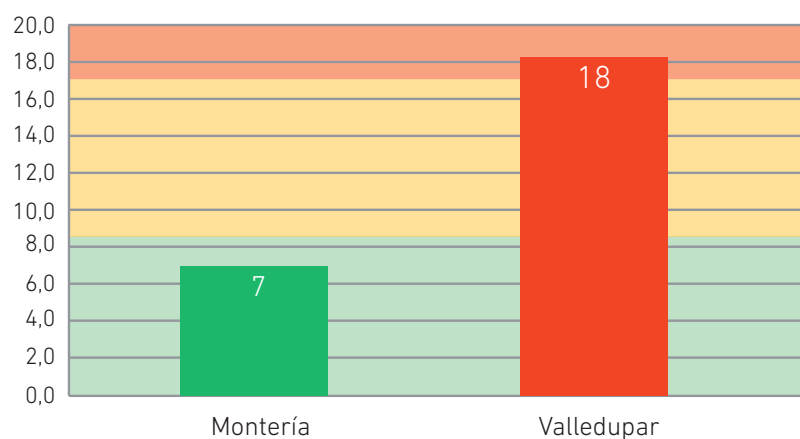
Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

Transporte público débil (mal servicio, flota vieja), boom de transporte informal

Relacionado con lo anterior, se presenta debilidad generalizada en la operación el servicio de transporte público de la ciudad. De acuerdo con datos del 2013, la edad promedio de

la flota de transporte público en Valledupar es de alrededor de 18 años. Esta alta edad está asociada a bajo confort de los usuarios, altos niveles de contaminación, ruido, fallas mecánicas y bajo desempeño de los vehículos, lo que redundo en un bajo nivel de servicio a los usuarios.

GRÁFICO 23. Edad promedio de la flota de transporte público (años)



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

Lo anterior es confirmado por la encuesta de percepción, en la que solo la cuarta parte de la población manifestó que el transporte público tiene buena calidad. La situación se agrava cuando se considera que actualmente en la ciudad, el 21% de los viajes se realizan en moto-taxi. La debili-

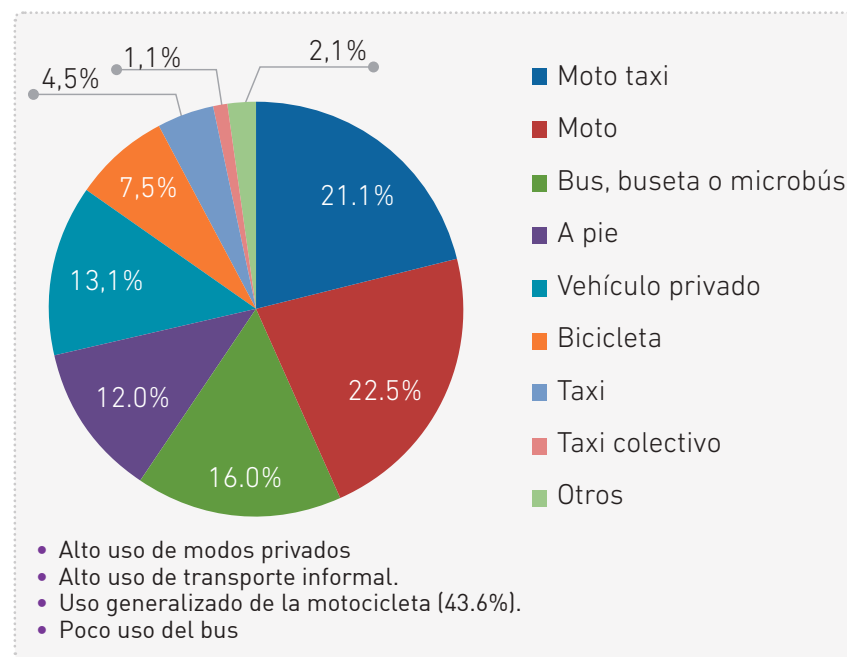
dad del transporte público genera un ciclo informal vicioso, en el que la baja calidad del sistema no deja otra alternativa a los usuarios que usar transporte informal. Esto, a su vez, reduce la demanda de pasajeros del transporte público, sus ingresos y acentúa su debilidad.

El mejoramiento del servicio de transporte público es un tema urgente en Valledupar. La ciudad, así como los operadores, han venido realizando esfuerzos⁵ para aumentar la calidad del servicio, la cobertura y, por tanto, la demanda de usuarios de transporte público en la ciudad.

Partición modal insostenible (poco bus, mucha moto, mucha informalidad)

La asignación desequilibrada del espacio explica que la ciudad, a pesar de ser compacta y poco motorizada (incluyendo las motos), sufra de una partición modal poco sostenible y poco competitiva, tal como se muestra a continuación:

GRÁFICO 23 b. Partición modal



Fuente: Cálculos propios desde Universidad Nacional, 2013.

⁵ La ciudad está estructurando su SETP para organizar el transporte público, el cual incluye renovación de flota. Los operadores actuales han venido organizándose para mejorar la cobertura y la calidad del servicio. Su objetivo es el de ser los operadores del SETP. La Alcaldía ha implementado restricciones al mototaxismo.

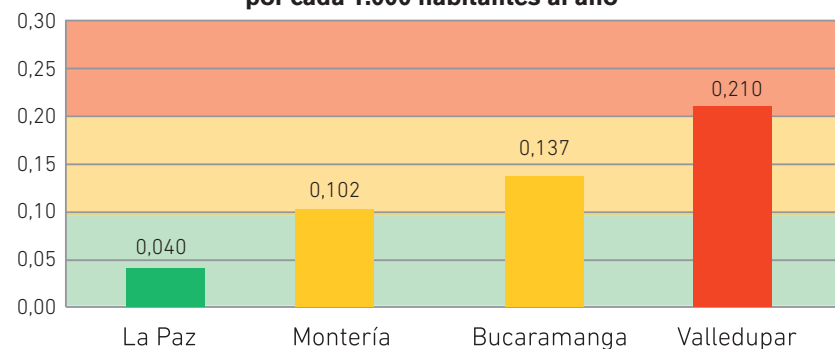


Con las actuales asignaciones de espacio derecho de vía, se le está dando prioridad a los modos privados (también a los informales, que usan la misma vía) por encima de los modos públicos activos, que son más eficientes, equitativos y económicos.

Alta inseguridad vial, baja cultura ciudadana

Con 0,21 muertos por cada 1.000 habitantes, a pesar de su baja motorización, la ciudad tiene una tasa considerable de fatalidades por accidentes de tránsito. Esto, en parte, puede explicarse por el auge de la motocicleta (Rodríguez H., 2015), del transporte informal (mototaxismo) y de una insuficiente cultura ciudadana.

GRÁFICO 24. Víctimas mortales en accidentes de tráfico por cada 1.000 habitantes al año



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

DIMENSIÓN DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA SOCIAL

Fortalezas

La calidad de vida de la población urbana depende en gran medida de la dinámica económica, es decir, del grado en el cual ésta permite crear y sostener buenos niveles de empleo. Sin embargo, también depende la dinámica social, es decir que la acción estatal garantiza o mantiene la equidad, en particular a través del fortalecimiento del capital humano en todas las etapas del ciclo de vida.

En ese sentido, la sostenibilidad económica y social de las ciudades tiene que ver con la existencia de condiciones adecuadas de educación, salud y seguridad que, acompañadas de altos niveles de productividad y empleo de calidad, generen bienestar social.

Por otro lado, de manera reciente, las industrias creativas y culturales se han convertido en un instrumento para potencializar el emprendimiento cultural. Estas industrias conforman una economía creativa en las ciudades y se constituyen en una actividad productiva relevante, que a su vez promueve la identidad local. Lo anterior permitirá que, dentro del proceso de planeación a largo plazo, se considere como una prioridad la

capacitación del talento humano que genere economías emergentes, con base en la creatividad, el conocimiento y la innovación.

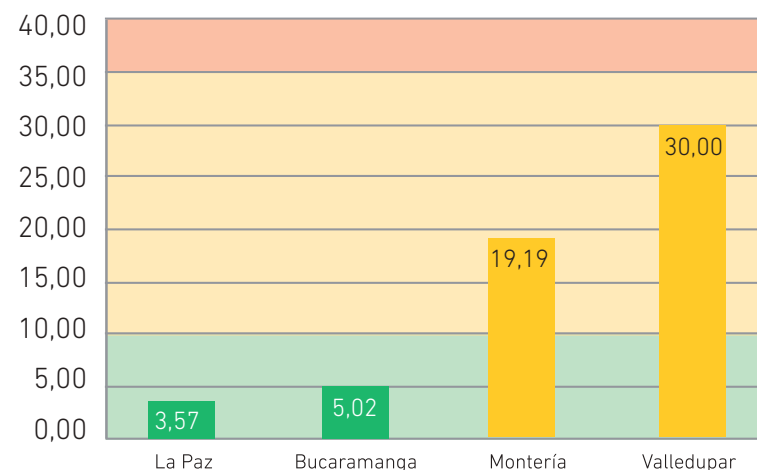
Igualmente, en cuanto a la sostenibilidad económica y social, Valledupar ofrece grandes fortalezas, retos y temas urgentes en los que debería enfocar sus acciones. Según el análisis, a continuación se presentan los temas en los que se encontraron fortalezas:

Seguridad

Durante los últimos años, la seguridad en Valledupar ha presentado aspectos que han empeorado, pero también hay algunos en los que ha mejorado. Por un lado, los homicidios continúan siendo un problema para la ciudad, pues cuenta con una tasa de homicidios por cada 100 mil habitantes que pasó de 24,47 casos en el año 2013 a 30 en el 2014. Este indicador se encuentra 5 puntos por debajo del nivel crítico para las ciudades ICES (>35), 1 punto por debajo del promedio nacional y significativamente por encima de ciudades como Bucaramanga y La Paz (Ver GRÁFICO 25).

Adicional a esta situación, el número de robos con violencia o amenaza de violencia es alto, pues con 450 casos

GRÁFICO 25. Homicidios por 100.000 habitantes



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

por cada 100 mil habitantes, la inseguridad se ha vuelto crítica en la ciudad. Por tanto, las condiciones no muy positivas de la seguridad en Valledupar se ven reflejadas en la percepción del 53,2% de los ciudadanos que se siente insegura en la ciudad, siendo la delincuencia común, los robos y las agresiones los principales aspectos que causan esta percepción.

En contraste, la ciudad ha mejorado su indicador de hurtos no violentos al presentar aproximadamente 198 casos por cada 100 mil habitantes y siendo superado por Montería. De

igual forma, la ciudad ha presentado una reducción en el número de personas entre 15 y 24 años de edad que han sido víctimas de algún tipo de delito, pues la tasa de victimización pasó de ser 17,8% en el 2013 a 17,6% en el 2014. Si bien anteriormente se mencionó que el 53,2% de las personas no se siente segura en la ciudad, esta tasa se ubica por debajo del promedio total de 28 ciudades, que para el 2014 fue del 61,4%. De esta manera, el mejoramiento en algunos factores de seguridad, además de la búsqueda de estrategias de monitoreo y control, han ubicado la ciudad

en un nivel intermedio y con oportunidades de mejorar y brindar mejor calidad de vida a sus habitantes, con respecto a otras ciudades como Villavicencio, Cartagena y Cali.

Es importante mencionar que, si bien la ciudad ha mejorado algunos de sus indicadores relacionados con seguridad y convivencia ciudadana, como es el caso de los hurtos no violentos y la tasa de victimización, aún cuenta con retos importantes en materia de homicidios, violencia intrafamiliar, hurtos violentos y lesiones personales. Estas problemáticas deben ser atendidas, especialmente en aquellas zonas de la ciudad que son más vulnerables ante este tipo de problemáticas como el Centro, La Nevada, Los Fundadores, Primero de Mayo y San Martín.

Retos

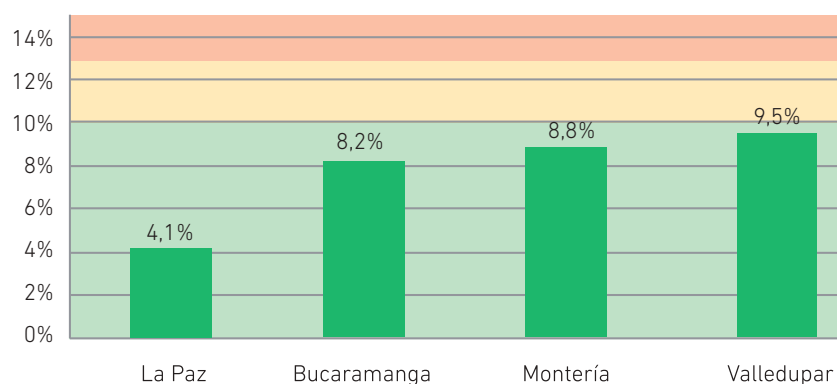
Empleo

En lo que al empleo respecta, Valledupar ha realizado grandes avances en cuanto al desempleo, pues se ha visto una reducción de esta tasa al pasar de registrar un indicador de cerca del 11,6% en el 2011 a un 9,5% en el último año. En el año 2014 la ciudad ocupó la séptima posición entre las ciudades con menor tasa de desempleo dentro de un grupo de 23

ciudades, siendo superada por ciudades como Montería, Cartagena y Bucaramanga; y superando a Pasto, Medellín y Manizales. La llegada de grandes superficies, locales comerciales y la construcción de centros comerciales y de hoteles, ha contribuido a la creación de puestos de trabajo; sin embargo el reto está en la calidad de los mismos, ya que no generan valor agregado ni

competitividad. Respecto a este indicador, la ciudad se encuentra en una situación positiva de acuerdo con los valores de referencia de la metodología y en una posición similar a otras ciudades del programa como Bucaramanga (8,2%) y Montería (8,8%). Respecto a La Paz (México), la tasa de desempleo de Valledupar es más del doble que la de la primera (Ver GRÁFICO 26).

GRÁFICO 26. Tasa de desempleo 2014



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

Con respecto al año 2013, en 2014 la Tasa Global de Participación (TGP) aumentó del 61,95% al 62,6%, al igual que la Tasa de Ocupación (TO) que pasó de 55,8% a 56,6%. A pesar de que el desempleo se encuentra

por debajo del promedio del grupo de 23 ciudades, tanto la TGP y la TO son menores a la media de este grupo. La primera tasa refleja la oferta laboral o la fuerza de trabajo, es decir, la relación entre la población

económicamente activa (ocupados, desocupados aspirantes y desocupados cesantes) sobre la población en edad de trabajar. Por su parte, la tasa de ocupación expresa el porcentaje de personas ocupadas sobre la población en edad de trabajar, es decir, el conjunto de habitantes económicamente activos. Ambas cifras reflejan el comportamiento de la oferta laboral en la economía de la ciudad. Para el 2013, la población en edad de trabajar fue de 324.688 personas, mientras que la Población Económicamente Activa (PEA) se registró en 181.561, siendo esta cifra la mayor durante los últimos 5 años en la ciudad.

En cuanto a la demanda laboral en Valledupar, se encontró que, para el 2013, las ramas de actividad económica que mayor participación y número de ocupados tuvieron fueron comercio, restaurantes y hoteles (35,6%); servicios comunales, sociales y personales (25,1%) y transporte, almacenamiento y comunicaciones (12,5%). Esto indica que la mayoría de la población ocupada se encuentra trabajando dentro de la ciudad y, principalmente, en el sector comercio pues, dada la ubicación geográfica de la ciudad (por demás capital de departamento limítrofe), ésta se convierte en un punto

estratégico de logística e intercambio comercial de productos, principalmente hacia el suroriente del Magdalena y La Guajira (ORMET, 2010). Adicionalmente, durante el 2013, la ocupación por cuenta propia tuvo la mayor participación (58,7%) del total de los empleados de la ciudad, seguida por la categoría de empleado particular (23,9%) y empleado del gobierno (5,4%) (CER, 2013).

A pesar de la dinámica estable y positiva que presenta Valledupar con respecto al desempleo, la tasa de informalidad promedio para el 2014 es del 60,7%, un índice que supera el margen crítico para las ciudades ICES ($\rightarrow 55\%$). Este indicador no solo se encuentra por encima del promedio de las 23 ciudades principales del país (49,5%), sino que adicionalmente muestra que Valledupar hace parte del grupo de ciudades de la costa con la informalidad más alta junto con Santa Marta, Sincelejo y Riohacha. Según la Red de Observatorios Regionales del Mercado del Trabajo (ORMET), la ciudad se ha caracterizado por exhibir elevados niveles de informalidad laboral durante los últimos años, debido en parte a la falta de seguridad social para los empleados. La situación de informalidad se ve reflejada en los altos índices de mototaxismo, actividad económica

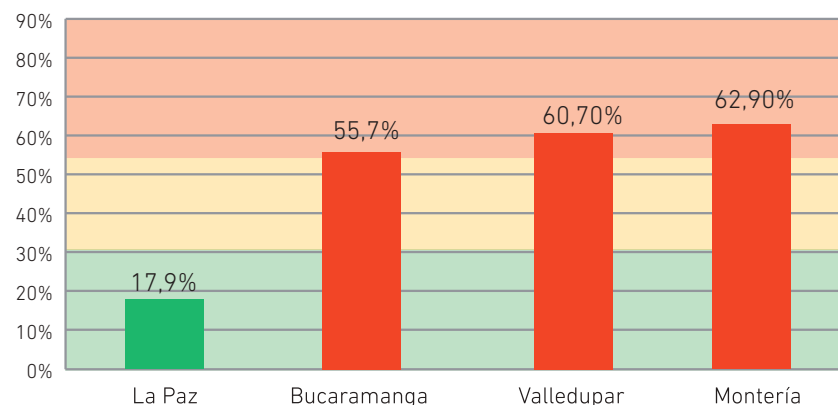
de subsistencia reforzada por las condiciones de indigencia y pobreza que vive gran parte de la población de la ciudad. El mototaxismo no es solo una modalidad de transporte, sino el medio de vida que suplende las demandas de bienes y servicios de muchas familias vallenatas. El fenómeno del desplazamiento forzado ha aumentado la actividad del mototaxismo, debido a que quienes migran a Valledupar encuentran en ella un medio rápido y sencillo para obtener ingresos de forma más fácil (ORMET y otros, 2014). Uno de los temas que más preocupa, es que el mototaxismo se ha extendido más allá de la población vulnerable, ya que muchos de los conductores de motocicleta son personas en edad productiva que

bien podrían contribuir a la economía formal de la ciudad.

Otras de las causas de la informalidad laboral en la capital cesarense son las actividades agrícolas y ganaderas, extensivas en la ciudad, el empleo doméstico y las empresas de 5 o menos empleados que abundan en el sector comercial y de construcción de la ciudad que no cuentan con el pago de seguridad social.

Comparada con otras ciudades del programa, la tasa de informalidad de la ciudad supera significativamente lo reportado por Bucaramanga (55,7%) y La Paz (17,90%); sin embargo, Montería (62,9%) está un poco por encima (Ver GRÁFICO 27).

GRÁFICO 27. Tasa de empleo informal



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

De acuerdo con los resultados de percepción ciudadana, el 41% de los encuestados manifestó que el nivel de desempleo en la ciudad es muy alto y el 56% se mostró preocupado por quedar sin empleo en los próximos 12 meses. Si bien las dos cifras anteriores no son muy altas, definitivamente sí evidencian la preocupación existente entre la comunidad en lo referente al tema laboral, especialmente respecto a quedar desempleados en el corto plazo.

Respecto a la calidad de los empleos ofrecidos en la ciudad, el 25% de los encuestados considera que los empleos ofrecidos son de mala calidad y el 60% opta por una posición neutral, al considerar que la oferta de empleos no es ni buena ni mala. Es importante tener en cuenta que solo el 33% de los encuestados conoce programas o entidades en la ciudad que faciliten la búsqueda de empleo.

Salud

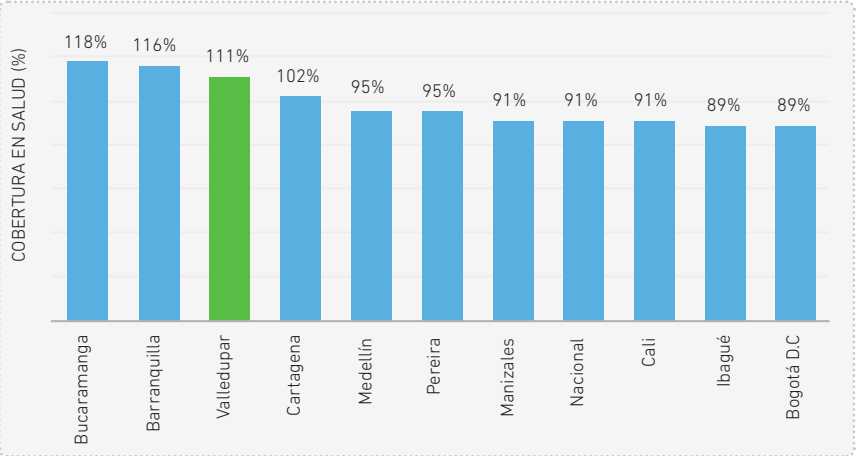
En cuanto a salud pública, el municipio ha avanzado en la prestación de este servicio a través de la organización del Sistema de Seguridad Social mediante el desarrollo de estrategias para disminuir la desnutrición y enriquecer el tema de salud reproductiva. Sin embargo, actualmente existen importantes retos para me-

jorar los indicadores de mortalidad que se mencionarán más adelante.

En primer lugar, el porcentaje de cobertura del SISBEN de niveles 1 y 2 para el 2014 fue de 97,8%, demostrando un muy buen nivel de cobertura. En cuanto a los temas de acceso, oportunidad y calidad del servicio de salud, merecen especial atención.

La cobertura en salud de la ciudad se encuentra dentro del grupo de las de mayor nivel en el país, con el 111%, antecedido por ciudades como Barranquilla (116%) y, la de mayor cobertura, Bucaramanga (118%), como se observa en el GRÁFICO 28. La ciudad cuenta con dos hospitales, uno de nivel I y otro de nivel II, y con 30 Centros de Salud.

GRÁFICO 28. Cobertura de afiliación al Sistema General de Seguridad Social en Salud



Fuente: Ministerio de Salud Protección Social (2012)

La esperanza de vida al nacer en Valledupar es de 77 años para las mujeres y 71 años para los hombres. Por su parte, los casos de mortalidad infantil representan, en los últimos años, avances en materia de salud. La tasa de mortalidad infantil

para menores de 5 años fue en el 2013, con 14,4 muertes por cada mil nacidos vivos, estando en un rango ideal según la metodología ICES y levemente por encima del promedio nacional. A pesar de que el indicador de mortalidad infantil se en-

cuentra asociado a la desnutrición crónica infantil, se ha encontrado una tasa de desnutrición significativamente baja correspondiente al 0,12%, lo cual indica que, en el caso de Valledupar, la mortalidad no se encuentra directamente ligada a la desnutrición.

En cuanto a la tasa de mortalidad materna, la cual es de aproximadamente 86 casos por cada 100 mil mujeres, debe ser considerado como una alerta. Al comparar este indicador con Pasto y Manizales, se observa que se presentaron 18 y 37 casos respectivamente en estas ciudades; esta situación se debe a complicaciones presentadas durante el embarazo o el parto, por lo cual debe ser controlada por las instituciones de salud, ya que estas muertes son evitables.

Uno de los temas más críticos de la ciudad con respecto al tema de salud está relacionado con los embarazos tempranos en adolescentes de entre 13 y 19 años. En el departamento del Cesar, para 2012, se observaron 18.152 casos, siendo Valledupar el que mayor número presenta con un 62,8%. Lo anterior evidencia la ausencia de estrategias efectivas para lograr la disminución de embarazos en esta población.

En cuanto a la cobertura de vacunación en menores de un año, la ciudad ha logrado incrementar las campañas tanto para la vacuna triple bacteriana como para la triple viral, con una cobertura del 111%. El 95% de los niños de 5 años de edad reciben un esquema completo de vacunas con el fin de alcanzar las coberturas universales en la ciudad. Esto representa un muy buen nivel de cobertura en cuanto a vacunaciones para la primera infancia.

Desde la encuesta de percepción, el 75% de los encuestados manifiesta que cualquier persona en Valledupar puede acceder a servicios de salud, no obstante, tan solo el 62% siente que en la ciudad se le garantiza el derecho a este servicio. Respecto a la calidad del servicio, el 24% de los encuestados considera que es mala, sumado al 44% de quienes la perciben como ni buena ni mala.

Temas urgentes

Desigualdad urbana

En el tema de desigualdad urbana sobresalen los temas de pobreza, inequidad y malas condiciones de vivienda. Estos tres indicadores reflejan, en Valledupar, una situación que merece mucha atención, puesto que ésta se ha visto afectada por proble-

mas de violencia, desplazamiento y migraciones que tienen impacto en la economía social de la ciudad.

La situación de pobreza en la ciudad de Valledupar fue de 27% para el año 2014, disminuyendo notoriamente en 4,4 puntos porcentuales en comparación al 2013, ubicando a la ciudad levemente por debajo del promedio nacional (28,5%). Además, junto a Montería (-13,9%), Barranquilla (-3,6%) y Sincelejo (-4,5%), Valledupar fue una de las ciudades que más disminuyó el número de personas en condición de pobreza en el último año, gracias a las estrategias que viene adelantando y que le apuntan a una inversión mayor en los sectores de salud, educación y servicios públicos que han permitido reducir la cifra que en el 2010 se encontraba en 42,7%, en el 2011 en 36,0% y en el 2012 en 32,8%.

En cuanto a pobreza extrema⁶, la ciudad ha experimentado una reducción importante en este indicador al pasar de una incidencia del 9,3% en el 2010, 5,6% en el 2011, 6,2% en el 2012, y 4,4% en el 2013, a un 3,6% en el 2014, disminuyendo 0,8 puntos en el último año porcentuales. El recorrido anterior evidencia el buen comportamiento de la ciudad que presentó la tercera reducción más

⁶ Este indicador se entiende como el porcentaje de personas que no puede satisfacer sus necesidades básicas (Sachs, 2014).

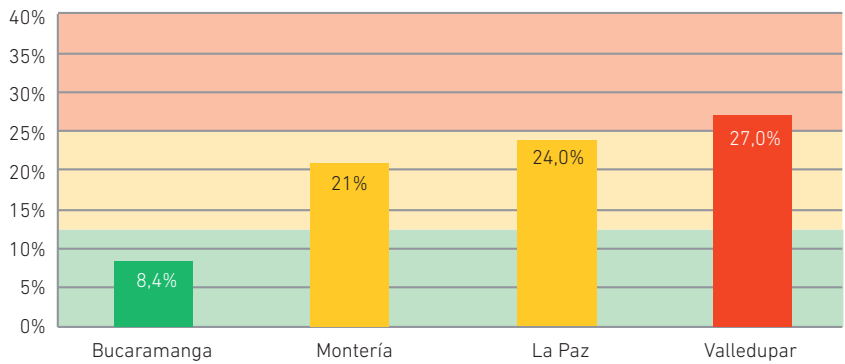
alta del Caribe colombiano después de Montería (-5,1%) y Cartagena (-1,5%). Por otro lado, el porcentaje de personas en pobreza y miseria según el índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)⁷ en la ciudad fue del 32,7%, según el censo del 2005.

Sin embargo, a pesar de estos buenos resultados, Valledupar se encuentra levemente por encima del margen crítico de pobreza para

las ciudades ICES (>25%). En efecto, comparada con otras ciudades del programa, Valledupar aún tiene un gran número de personas en condición de pobreza, ya que Cartagena (26,6%), Barranquilla (25,5%) y Montería (20,9%) tienen tasas un poco más bajas. Supera también la cifra de La Paz (24%) y aún está lejos de la condición reportada por Bucaramanga (8,4%) (Ver GRÁFICO 29).

nido la ciudad en la distribución del ingreso y la reducción presentada en este indicador desde el año 2010, en el cual el índice fue de 0,505. Desde ese año, el índice ha venido bajando, pasando a 0,478 en el 2011, 0,481 en el 2012 y 0,457 en el 2013. En general, Valledupar presenta un nivel medio en cuanto a su índice de Gini, pero debe continuar con la búsqueda de una distribución equitativa del ingreso, lo cual está directamente relacionado con un crecimiento económico que se traduce en mejores ingresos y condiciones de vida para la población más vulnerable de la ciudad. En este sentido, se deberán impulsar políticas de formación de capital humano e incentivos a sectores económicos que permitan disminuir la inequidad, como factor generador de crecimiento y desarrollo económico. Sin embargo, es de destacar que la ciudad, a pesar de tener una de las cifras de pobreza más altas, es de las que mejor distribuye su ingreso (Ver GRÁFICO 30).

GRÁFICO 29. Pobreza 2014



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

En materia de equidad, durante el año 2013, la ciudad presentó un índice de Gini⁸ de 0,457, que para el 2014 fue de 0,424, presentando una reducción de 0,033 puntos. Este indicador se encuentra por debajo del

nivel nacional (0,54) y de Montería (0,458), Cartagena (0,483) y Manizales (0,468), lo cual implica una mejor situación de equidad relativa con respecto a estas ciudades. Es importante mencionar el avance que ha te-

Respecto a la brecha entre personas con altos y bajos ingresos, el 35% de los encuestados considera que en los últimos doce meses ésta ha aumentado, mientras que el 36% manifiesta que estas diferencias han permanecido igual de marcadas en los últimos años. Asimismo, la ciudad está casi a la par con

⁷ El NBI es una de las metodologías que sirve para calcular la pobreza y el nivel de calidad de vida a partir de indicadores y servicios básicos con los que debería contar una persona. Entre los principales aspectos a analizar está la vivienda, los servicios sanitarios, la educación básica y el ingreso mínimo.

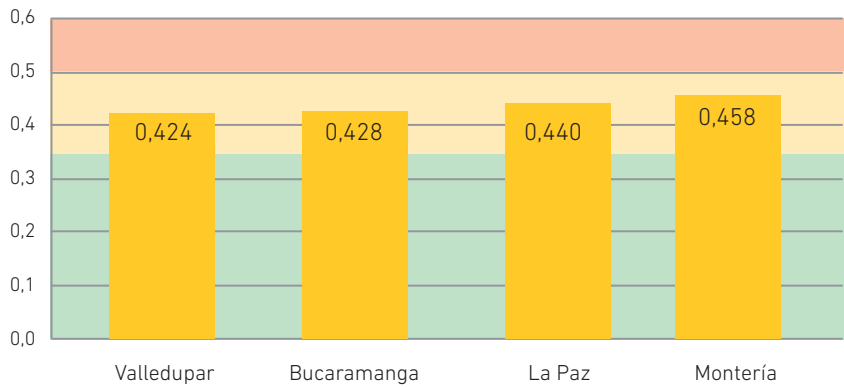
⁸ El índice de Gini mide hasta qué punto la distribución del ingreso entre individuos u hogares dentro de una economía se aleja de una distribución perfectamente equitativa, mide el grado de desigualdad de ingresos de una sociedad.



Montería (0,458) y La Paz (0,44), mientras que Bucaramanga (0,428) reporta

una mejor situación, encontrándose todas estas ciudades en rango amarillo.

GRÁFICO 30. Coeficiente de Gini 2014



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

Desde el filtro de opinión pública, el 18% de los encuestados manifiesta que el total de los ingresos recibidos no cubre los gastos mínimos del hogar. De igual forma, el 71% revela que estos solo alcanzan para cubrir los gastos mínimos, lo cual afecta su calidad de vida de forma significativa. Estas cifras reflejan una situación de gran preocupación, pues el poder adquisitivo de muchos vallenatos apenas alcanza para suplir la demanda básica de bienes y servicios.

Esta percepción coincide con el alto costo que los encuestados mani-

fiestan tener que pagar por acceder a algunos bienes y servicios en Valledupar: vivienda (74%), servicios públicos (74%) y alimentación (45%). Sumado a quienes consideran que el costo no es alto ni bajo para algunos bienes y servicios: ropa (51%), transporte (51%), salud (42%), recreación (47%), cultura (43%) y educación (43%).

Por otra parte, se encuentra que el porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos informales para el 2014 fue del 10,6% del total de viviendas. Lo anterior obedece, como

se ha mencionado, a la situación de pobreza, violencia y desplazamiento que se ha dado en la región, escasez de suelo para vivienda formal y baja oferta de vivienda, que afectan la calidad de vida de los habitantes. Hacinamiento, mal estado de las viviendas, difícil acceso a las mismas, y alto riesgo por amenaza son solo algunos de los factores que se dan en la ciudad en referencia al tema de las viviendas informales. A pesar de lo anterior, soluciones como el programa del Gobierno Nacional del Programa de Viviendas 100% Subsidizadas, Programa de Vivienda de Interés Prioritario para Ahorradores (VIPA), así como las modificaciones al POT, están contribuyendo a disminuir el déficit habitacional en el municipio, no solo cuantitativo, sino de manera integral, de tal forma que mejore la calidad de vida de muchos vallenatos.

Competitividad

El Consejo Privado de Competitividad (CPC) ha indicado que Colombia se encuentra ubicada en la posición 66 de 144 países en el Indicador Global de Competitividad que elabora el Foro Económico Mundial para el año 2014-2015. Este indicador es una herramienta que mide los fundamentos microeconómicos y macroeconómicos de la competitividad de un país,

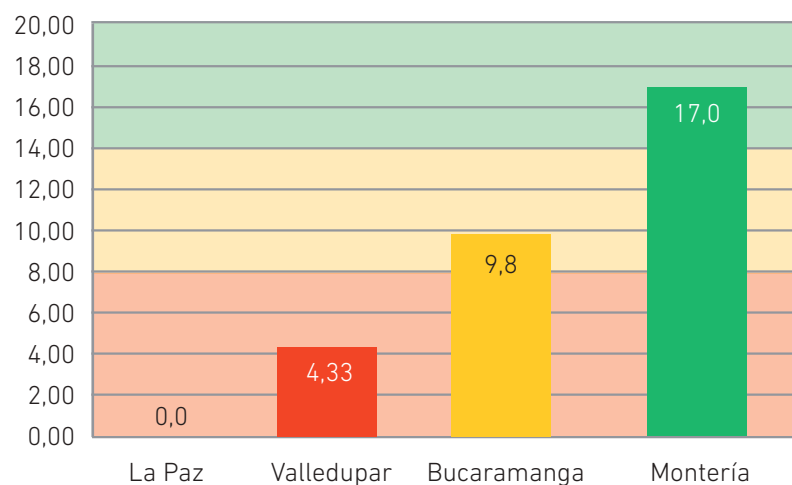
la cual es definida por el CPC como un set de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de una nación. Se encuentra basado en el análisis de 12 pilares fundamentales de la competitividad en ámbitos medioambientales, económicos y sociales, dependiendo de esto los países son ubicados en diferentes etapas de desarrollo competitivo. La posición del país se redujo con respecto al indicador registrado en el periodo 2013-2014. Con respecto a la ciudad de Valledupar, la competitividad refleja que ésta cuenta con las oportunidades para dinamizar su economía pues, en mediciones como la facilidad para hacer negocios, ocupa el puesto 8 entre 23 ciudades en Colombia. A pesar de la buena posición que presenta la ciudad en el ranking del Banco Mundial, ésta presenta un desempeño bajo en cuanto al tiempo requerido para abrir un negocio, el cual es de aproximadamente 23 días, por encima de los 11 días que se registran en el promedio nacional.

Uno de los factores que mayor competitividad puede llegar a generar en una ciudad es la innovación. Aunque generalmente el concepto de innovación recae sobre temas de creatividad, imaginación y capacidad de llevar ideas al mercado, su impor-

tancia radica en la calidad de las instituciones de investigación científica como principal factor generador del conocimiento básico, necesario para la creación de nuevas tecnologías y una extensiva colaboración en desarrollo tecnológico entre universidades e industria, lo cual promueve en gran medida la competitividad de un territorio. En Valledupar, la actividad en investigación científica se estima en 4,3 grupos por cada 100 mil habitantes, mientras que en ciudades como Montería y Bucaramanga este indicador es de 9,8 y 17 grupos res-

pectivamente. Con respecto a los grupos de investigación especializados se encuentra que, en el 2013, Valledupar presentó 0,23 grupos en economía por cada 100.000 habitantes, 0,46 grupos en medio ambiente, 1,61 grupos en educación y salud, 1,61 grupos en tecnología y un total de 5,3 grupos reconocidos por Colciencias en el 2013 (Ver GRÁFICO 31). Además, factores como el inexistente número de matriculados en doctorado y de alumnos de PhD por cada 1.000 graduados de pregrado le ha restado competitividad a la ciudad.

GRÁFICO 31. Grupos de investigación por cada 100.000 habitantes



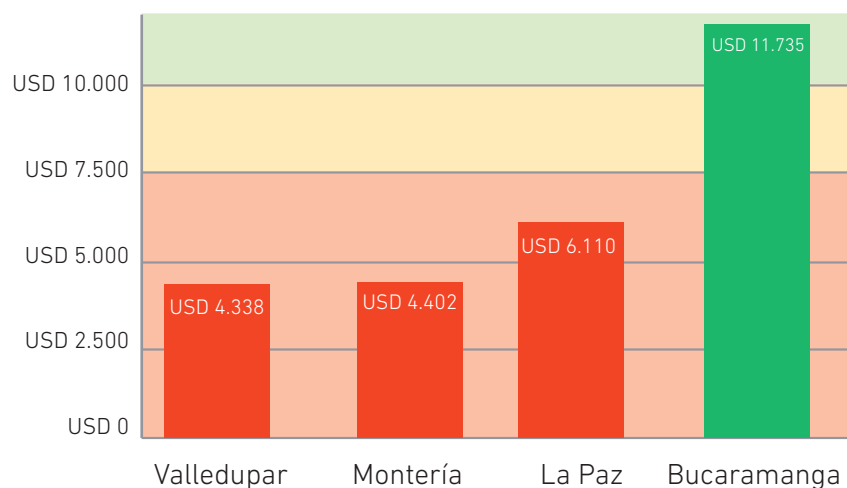
Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

A pesar de que el departamento del Cesar se ha caracterizado por sus exportaciones del sector minero-energético, las cuales, junto con Cundinamarca, representan el 50% del total nacional y le generaron al departamento un total de USD \$111,6 millones en enero del 2015, el agregado económico tanto departamental como municipal no ha tenido una importante participación en el PIB nacional. Esto, dado que la economía del Cesar tiene una participación del 1,9% en el PIB nacional y de

este porcentaje el 28% lo aporta la ciudad de Valledupar con un PIB per cápita de USD \$4.338. Este indicador se encuentra por debajo tanto de Bucaramanga (USD \$11.735) como de Montería (USD \$4.402) y La Paz (USD \$6.110) (GRÁFICO 32). Los sectores de mayor contribución al PIB durante el 2013 fueron servicios sociales, comunales y personales (24,12%), seguido del de establecimientos financieros, seguros y actividades inmobiliarias (15,23%) y el de comercio, restaurantes y hoteles (14,6%).

No obstante la situación de Valledupar en términos de competitividad, la opinión pública ha reflejado que cerca de la mitad de la población encuestada (47%) se siente satisfecha con Valledupar como una ciudad para trabajar, además del 45% de los encuestados que muestra satisfacción con Valledupar como una ciudad para hacer negocios. Esto indica la necesidad de incrementar las posibilidades para la población, de ejercer actividad empresarial en Valledupar, de manera que se fortalezca el sector de negocios y se facilite la creación de pequeñas y medianas empresas en la ciudad.

GRÁFICO 32. PIB per cápita (USD)

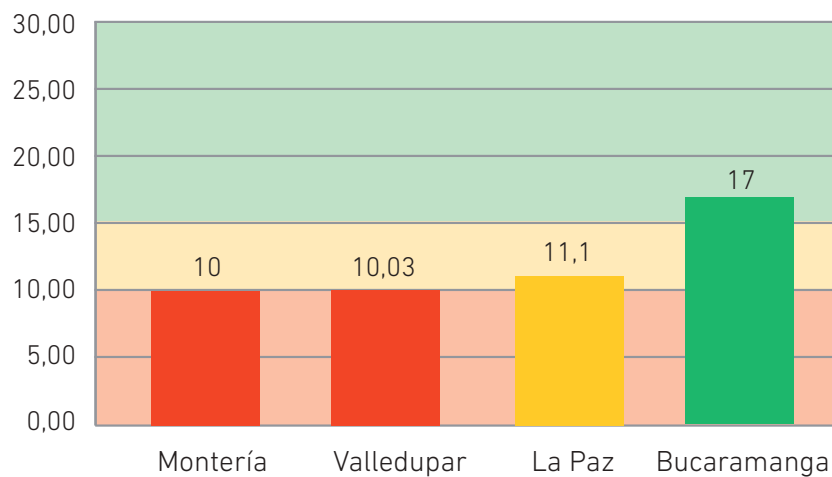


Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

Conectividad

La metodología CSC analiza la conectividad en términos de internet y telefonía. La conectividad en Valledupar se encuentra en un nivel deficiente, pues el número de suscripciones de acceso fijo a internet en Banda Ancha por cada 100 habitantes fue de 10,03 suscripciones durante 2014, encontrándose por debajo de ciudades como Bucaramanga (17) y la Paz (11,1) (GRÁFICO 33). Adicionalmente, según la opinión pública, únicamente el 38,64% de las personas encuestadas manifestó contar con internet de banda ancha fija, banda ancha móvil o inalámbrica y, de este porcentaje, un 31,89% calificó como rápida la velocidad de conexión.

**GRÁFICO 33. Suscripciones a internet de Banda Ancha fija
(para cada 100 habitantes)**



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

En cuanto al porcentaje de hogares que cuentan con computador en la ciudad, se encuentra una cobertura del 37,70% del total de hogares, ubicando a Valledupar por debajo de la situación que se presenta en Bucaramanga (41,3%) y Montería (34%). Por lo tanto, Valledupar no se encuentra

muy lejos del margen crítico establecido para las ciudades ICES (<35%), evidenciando la necesidad de superar esta brecha con el fin de que sea posible contar con una cobertura adecuada para mejorar la conectividad digital en los hogares vallenatos (DANE, 2013) (GRÁFICO 34).

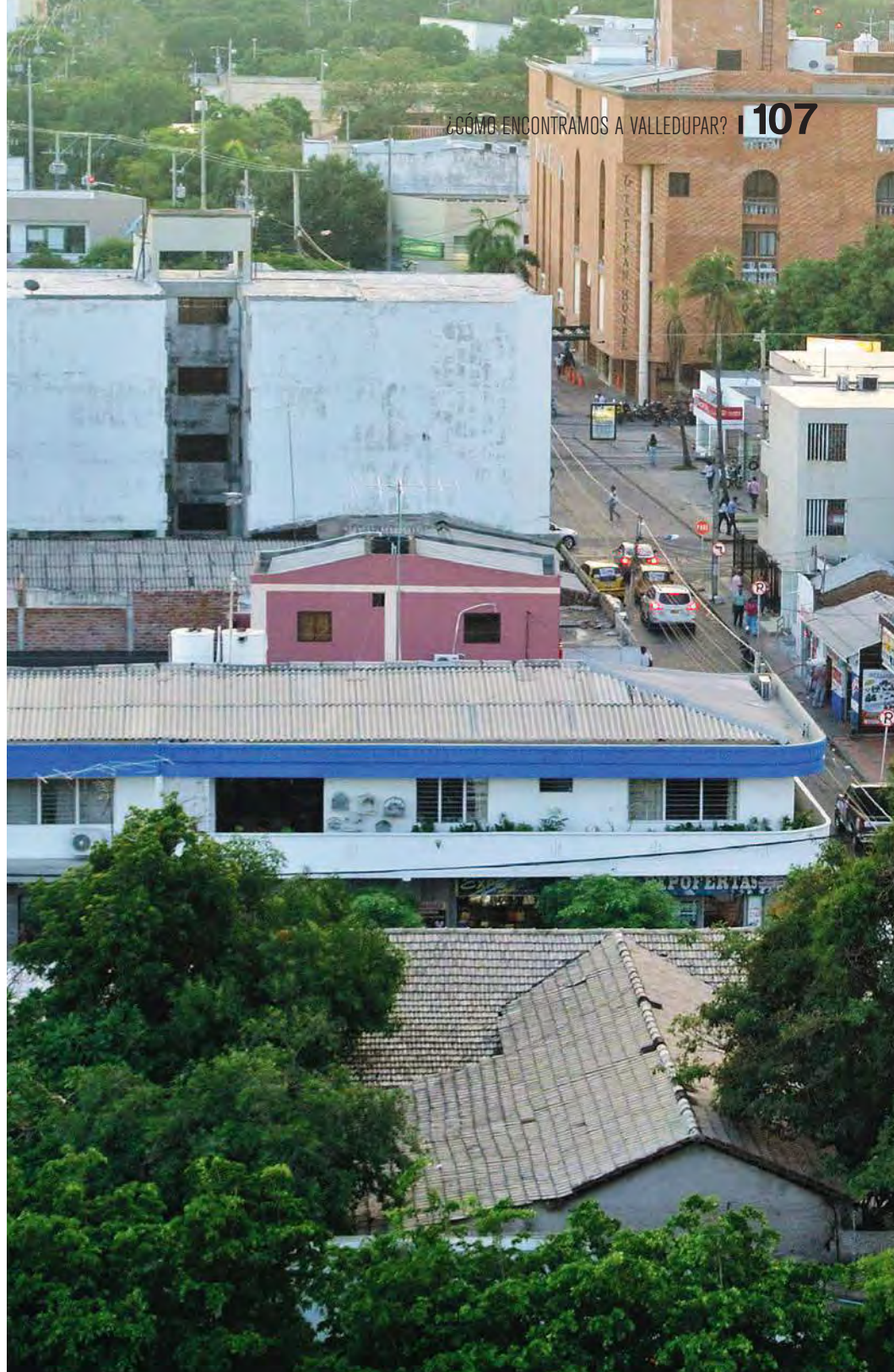
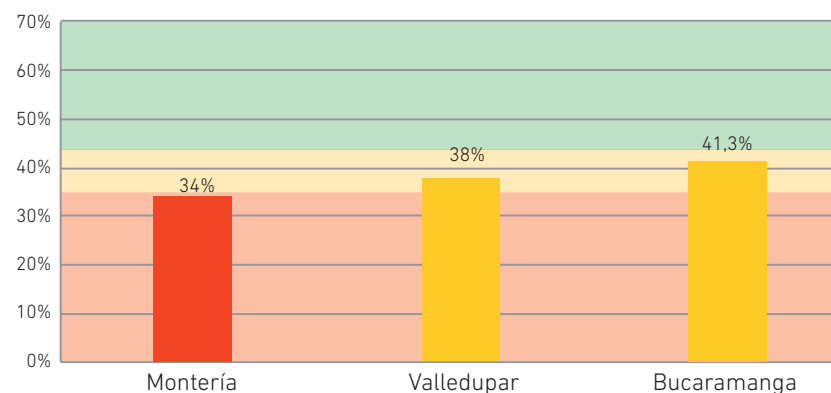




GRÁFICO 34. Porcentaje de hogares con computador



Fuente: Cálculos propios con información de DANE, GEIH, 2013.

Paralelamente, de acuerdo con la Gran Encuesta Integrada de Hogares del DANE para el 2013, la ciudad presentaba una brecha con respecto a suscripciones por TV cable o satelital, pues cerca del 53,04% de la población está suscrita a este servicio, lo que evidencia la necesidad de generar estrategias para mejorar el acceso a la información y a la comunicación de la población de Valledupar.

Educación

La ciudad de Valledupar busca generar oportunidades y condiciones óptimas para garantizar la formación de capital humano. A partir de

estas estrategias se busca incentivar el desarrollo científico, tecnológico y de innovación que se requiere para construir una ciudad competitiva y sostenible que a su vez genere bienestar social, en condiciones de equidad y de igualdad, respetando la diversidad étnica y la multiculturalidad.

La tasa de alfabetización de la población de 15 años y más en Valledupar para 2014 es de 96%, muy superior al promedio departamental (87,7%). Sin embargo, disminuir el analfabetismo por completo es indispensable para lograr niveles óptimos de bienestar social.

En lo que respecta a la cobertura del sistema educativo, se encuentra que, en los últimos años, la tasa de cobertura ha disminuido en 3,2 y 2,8 puntos porcentuales para los

niveles de educación básica (transición y primaria respectivamente), contrario al aumento en los niveles secundaria (+0,6) y media (+1,8) (Ver TABLA 6.)

Tabla 6. Comparación cobertura neta Valledupar y Colombia (2013-2014)

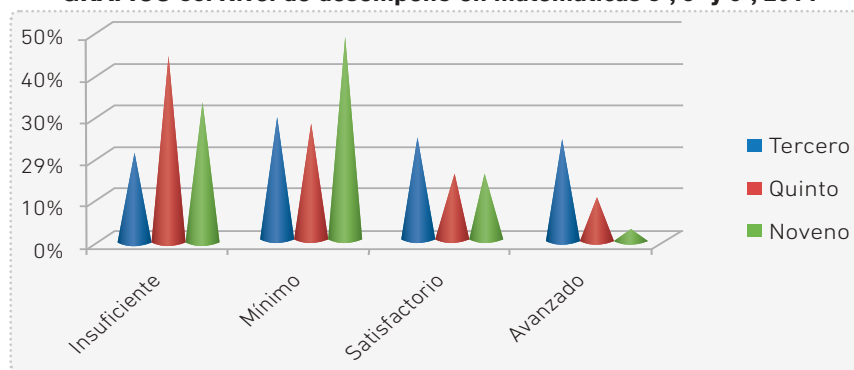
Nivel	2013		2014	
	Valledupar	Colombia	Valledupar	Colombia
Transición	51,6%	58,94%	58%	55,96%
Primaria	84,0%	85,39%	80%	84,14%
Secundaria	71,1%	72,14%	74%	71,87%
Media	40,2%	41,29%	55%	40,52%
Total	86,71%	87,55%	90%	86,22%

Fuente: Ministerio de Educación Nacional, 2015.

En cuanto a la calidad de la educación básica medida, se toman como referencia los resultados obtenidos en las pruebas nacionales Saber para el año 2014. Estas miden el desempeño de estudiantes de los cursos tercero, quinto y noveno pertenecientes a todos los planteles educativos del país en las

áreas de matemáticas y lenguaje. En esta área, solo el 16% de los estudiantes de quinto y el 16% de los de noveno, para el año de estudio, se encuentran en nivel satisfactorio, mientras que cerca del 73% de estudiantes de quinto y el 82% de noveno, están en los niveles de insuficiente y mínimo.

GRÁFICO 35. Nivel de desempeño en matemáticas 3°, 5° y 9°, 2014



Fuente: ICFES-SABER. Resultados pruebas, 2014

En cuanto a los resultados en el área de lenguaje, el 24% de los estudiantes de quinto y el 29% de los estudiantes de noveno lograron en 2014 el nivel satisfactorio, es decir que la mayoría de los estudiantes tienen un desempeño mínimo e insuficiente (66% para ambos grados), no obstante, la situación no es tan drástica como en el área de matemáticas, aun así se observa la necesidad de mejorar los resultados obtenidos (GRÁFICO 35).

En esta misma línea conviene tener en cuenta el análisis que arroja el Índice Sintético de Calidad, una nueva herramienta que el Ministerio de Educación Nacional ha implementado a partir de este año y con el cual se busca que las Entidades Territoriales Certificadas puedan comparar sus propios resultados con el promedio nacional y así implementar acciones tales como planes de mejoramiento, que les permitan elevar sus condiciones y alcanzar niveles de calidad y excelencia en materia educativa.

Respecto a la educación superior, la ciudad cuenta con una tasa de cobertura bruta del 63,12%, que representa una matrícula de 27.071 estudiantes (17 a 21 años), en la que la participación para el 2014 por nivel



técnico y tecnológico es de 23,10%, universitaria 75,03% y de posgrado 0,51%. Además de esto, Valledupar cuenta con una institución de educación superior pública y ocho privadas, con una oferta de 56 programas con registro calificado y solo un programa con acreditación de alta calidad (Secretaría de Educación Municipal, 2014).

Los resultados de la encuesta de opinión pública indican que el 73% de los encuestados manifiesta estar satisfecho con la educación que reciben los niños y jóvenes que asisten a un establecimiento educativo en la ciudad. Respecto al tema de calidad, el 51% de los encuestados califica como buena la educación primaria y básica, mientras que un 40% no la considera ni buena ni mala. De igual forma, el 43% percibe que la educación superior ofrecida en la ciudad es buena y el 46% no la considera ni buena ni mala.

Asimismo, se tiene que por cada profesor en la escuela primaria hay 31 estudiantes a su cargo. Esta proporción estudiantes-docentes representa una alta carga de trabajo para el docente que, a su vez, se traduce en una muy baja disponibilidad de atención para los

alumnos. Esto puede redundar en una disminución en la calidad de la educación en la ciudad de Valledupar.

Finalmente, una preocupación que se refleja en la encuesta de opinión es que las principales causas por las que los niños y niñas no asisten a la escuela o colegio en la ciudad de Valledupar responden a la falta de recursos económicos (40%) y a la poca importancia que sus padres le dan al tema (39%).

Industrias creativas y culturales

Dentro del componente de industrias creativas y culturales es importante tener en cuenta tres áreas importantes: i) la contribución económica de las actividades culturales y aquellas asociadas a la cultura al PIB municipal; ii) el empleo que se genera como consecuencia de la dinámica cultural; y, iii) la infraestructura cultural disponible.

En cuanto a la contribución de la cultura a la economía local, en Colombia las aproximaciones a la información de porcentaje de la contribución de las actividades culturales, privadas y formales al PIB municipal, es un dato por el momento inaccesible, ya que ni siquiera hay claridad en el cálculo a nivel nacional. Partiendo

de que los valores de referencia nacionales fueron proyectados con base en referentes internacionales, podemos establecer que hay un grupo de ciudades en Colombia con características demográficas y socioeconómicas semejantes que se encuentran en un proceso emergente y con intención de atender de manera más estratégica las iniciativas encaminadas al fortalecimiento del sector creativo, que las impulse a generar economías alternativas derivadas del talento de sus habitantes y los sectores culturales organizados, y aquellos cuyos servicios y/o productos son sujetos de propiedad intelectual.

De acuerdo con el estudio “Movilización de recursos e impacto socioeconómico del Festival de la Leyenda Vallenata” se concluyó que el Festival genera el 1,39% del PIB de la ciudad, y aunque los demás procesos creativos y culturales a lo largo del año no son registrados, no hay evidencia de que esta cifra tenga un incremento significativo, por cuanto la actividad cultural de Valledupar en los encadenamientos relacionados con la música, la danza, el diseño, el turismo y artesanías está circunscrita a la temporada del festival (Fundación Universitaria del Área Andina, 2013).

Con respecto a Montería, que apenas reporta una contribución del 1% de las actividades culturales al PIB municipal, Valledupar presenta una ligera ventaja de 0,39%, lo cual sigue siendo una contribución muy baja, aunque para el caso de Montería podría llegar a ser menos preocupante dado que se encuentra en fase final un Plan Maestro del Sector Creativo y Cultural que

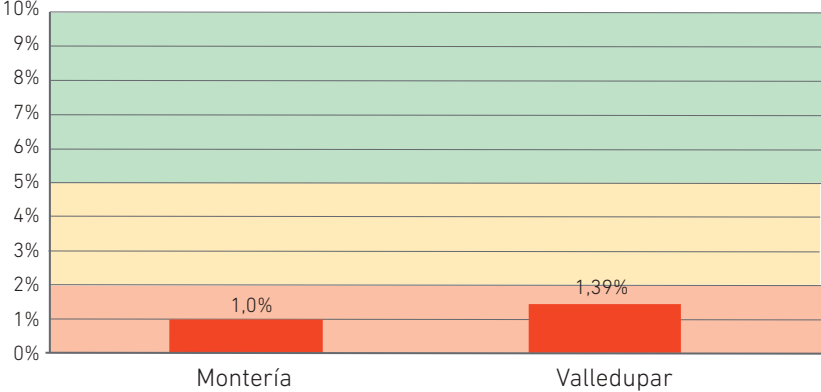
permitirá establecer las prioridades y las inversiones estratégicas de fortalecimiento del sector, encaminadas a la implementación de un proyecto de ciudad de economía creativa; por su parte, Valledupar debe empezar por superar la desarticulación institucional y coincidir en una perspectiva colectiva de desarrollo de las industrias creativas y culturales.

dupar, dado que busca la proyección socioeconómica de una identidad que tiene un potencial tan grande como en muy pocos otros lugares del territorio nacional. En torno a esa visión de cultura vallenata relacionada con la idiosincrasia, se plantea un reto inmenso para poder “dejar hacer” a cada uno de los creadores que pasan el año inéditos y sin ser reconocidos como componentes de una cadena productiva de la que el resto del país y el mundo quieren ser consumidores.

Si bien no es posible reportar el número de empleos generados por falta de disponibilidad de información, se observa un proceso de formalización gracias a algunos segmentos culturales como centros culturales, bibliotecas, eventos de mediana y gran envergadura (conciertos, festivales, etc.); sin embargo, la escasez de procesos asociados a estas cadenas permite hacer otro análisis simple y es que, a medida que se reconozca la riqueza cultural del territorio y se visibilicen y democratizen sus manifestaciones culturales y sus industrias creativas, se nutrirá la cadena productiva de cada subsector y requerirá un mayor número de empleados para atender demandas crecientes.

Montería reporta que el 1,5% de su población empleada trabaja en establecimientos dedicados a actividades

Gráfico 36. Valor agregado de las actividades culturales



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

En lo referente a la generación de empleo, tanto la ausencia de información sobre empleo cultural en el mismo estudio de “Movilización de recursos e impacto socioeconómico del Festival de la Leyenda Vallenata”, como la tradición de informalidad en las actividades relacionadas con la cultura, evidencian un desequilibrio en la oferta de empleo en áreas diferentes a las comerciales e industria-

les, que son las principales generadoras de trabajo formal en la ciudad, y refleja que el empleo cultural aún no está en la perspectiva de la política pública de generación de empleo y estímulo a nuevos emprendimientos.

La generación de política pública de emprendimiento cultural y creativo se configura como un importante contribuyente a la competitividad de Valle-

culturales, conforme lo reportado por la Oficina de Cultura del municipio que realizó un levantamiento parcial de esta información. Aunque con bases estadísticas aún precarias, y teniendo en cuenta que aún su sector creativo no tiene hitos que la determinen en el contexto nacional, como sí lo tiene Valledupar, los resultados ponen a Montería en una mejor condición. El Festival de la Leyenda Vallenata es una manifestación estacional en el calendario cultural de Valledupar, pero su impacto aún no ha sido capitalizado a favor del empleo de los vallenatos; es necesario ligar al criterio de aportación del valor agregado de las actividades creativas y culturales al PIB municipal para integrar sus variables en un proyecto competitivo.

Finalmente, la ciudad de Valledupar ha tenido un crecimiento importante a nivel de equipamientos culturales, la gran mayoría de ellos construidos para favorecer la demanda ciudadana en torno al Festival de la Leyenda Vallenata. Para el 2013, la afluencia de público a las diferentes actividades programadas durante el festival ha sido creciente, así como la llegada de visitantes foráneos a la ciudad con motivo de la realización de este evento ([Fundación Universitaria del Área Andina, 2013]. Esta oferta, concentrada en torno a una programación y que atiende un segmento

homogéneo, ha generado que la gran mayoría de los nuevos equipamientos se concentren en la Comuna 1 de la ciudad, lo que genera inequidad en la distribución de las infraestructuras culturales en función de la población y las unidades político-administrativas.

La Oficina de Cultura Municipal de Valledupar relaciona veinte equipamientos culturales dentro de la oferta cultural pública, lo que significa que, para una población de cuatrocientos cincuenta mil habitantes, hay un evidente déficit en infraestructura cultural. Este, sumado a la inequidad con que están distribuidos los equipamientos existentes, genera un panorama confuso, debido a que algunos de los nuevos escenarios construidos tienen una capacidad de aforo muy grande, lo que en ocasiones puede confundirse con acceso equitativo a la cultura en virtud de la capacidad de los equipamientos existentes. Sin embargo, esta tesis puede tener verificación favorable únicamente en la época del Festival de la Leyenda Vallenata, porque logran niveles de ocupación que, en primer lugar, justifican su construcción y dimensión, y, en segundo lugar, permiten el acceso de más ciudadanos a las actividades programadas durante el festival.

Por fuera de la semana del festival, hay sectores de la población que

quedan claramente marginados de la posibilidad de acceder a los espacios culturales, dada la inexistencia de esta clase de equipamientos en las zonas de la ciudad en las que esta población habita. Inclusive, en la semana del festival, uno de los argumentos que se esgrimen para la inasistencia del 42% de la población a las actividades del evento es la dificultad de desplazamiento desde su barrio hasta alguna de las tarimas y plazas programadas.

Montería tiene una deficiente infraestructura cultural, y el grado de equidad, en función de la población y de las unidades político-administrativas en las que esta reside, de la cobertura y repartición, de la vocación pública de los equipamientos e infraestructuras culturales, es muy bajo. Pero, al igual que Valledupar, también se encuentra en un proceso de cubrimiento de este déficit a través de la generación de espacios públicos con vocación cultural que buscan cerrar esa brecha en forma determinante, para contribuir, desde los equipamientos, con una política pública de cultura. En ese aspecto estas dos ciudades están en condiciones similares y se proyectan de manera similar hacia la superación de la inequidad y el mejoramiento de las condiciones de sus equipamientos con vocación cultural.

DIMENSIÓN FISCAL Y GOBERNABILIDAD

Una ciudad sostenible no es solo aquella que expresa una relación armónica o un balance entre el desarrollo económico y la naturaleza. Cualquier Entidad Territorial debe tener unas finanzas sólidas y sanas, así como una relación gobierno-ciudadano que sea positiva, continuada y creciente. De lo contrario, ¿de dónde han de salir los recursos para financiar todas las acciones que, como las anteriores, deben ser acometidas máxime en un contexto de autonomía municipal, que precisamente señala que los municipios son los dueños de su territorio?

Los resultados del diagnóstico para Valledupar en la dimensión fiscal y de gobernabilidad, aplicando la metodología propuesta por la Iniciativa ICES, dan cuenta de los aspectos más relevantes que deben ser ajustados o mejorados en la Administración Municipal para: i) crear un ambiente propicio para ejercer los principios del buen gobierno; y ii) aumentar la eficiencia y eficacia en la consecución de recursos y en la forma como éstos se invierten en la ciudad.

Fortalezas

Gestión pública moderna

Del análisis fiscal y de gobernabilidad realizado para Valledupar debe resaltarse positivamente la existencia y aplicación de herramientas fiscales y presupuestales de mediano y largo plazo, que permiten una gestión financiera moderna. En efecto, en cumplimiento de la Ley 819 de 2003, la Administración Municipal cuenta con herramientas que permiten una planificación presupuestal de mediano y largo plazo, como lo son el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Plan Plurianual de Inversiones (PPI), instrumentos, que bien formulados y gestionados permiten articular las anualidades y sus correspondientes fuentes de financiación a los objetivos estratégicos, metas, programas, subprogramas y proyectos que se ejecutarán en los Planes de Desarrollo cuatrienales.

De esta forma, el PPI de Valledupar estimó inversiones por COP\$1.163.476 millones para el periodo 2012-2015, los cuales se programaron y financiaron de la siguiente manera: 24% por medio de recursos propios, 63% con las transferencias del Sistema General

de Participaciones (SGP), 7% con recursos de la Nación, 4% con recursos del Departamento y 2% con recursos de crédito.

Transparencia

La adecuada vigilancia de la gestión fiscal en Valledupar también es un aspecto a resaltar. En efecto, dicha vigilancia la adelanta la Contraloría Municipal de forma autónoma y corresponde a un ejercicio de control posterior de las actividades, operaciones y procesos ejecutados por el Municipio y de los resultados obtenidos por el mismo. El control que se efectúa es de carácter selectivo, sobre una muestra representativa de recursos, cuentas, operaciones o actividades, para obtener conclusiones sobre el universo respectivo en el desarrollo del control fiscal. Así, las auditorías que se realizan a las cuentas municipales son desarrolladas por un tercero, lo que garantiza estándares adecuados de transparencia en la manera en la que se realizan los procedimientos de control fiscal.

Como resultado de las auditorías realizadas, en la Contraloría Municipal de Valledupar se pueden consultar los resultados de la

evaluación a la gestión de las finanzas públicas del sector central del Municipio de Valledupar, del Hospital Eduardo Arredondo Daza, de la Personería Municipal y del Concejo Municipal, así como a las entidades descentralizadas como lo son el Fondo de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana de Valledupar, la Comercializadora Mercabastos, el Instituto Municipal de Deporte y Recreación de Valledupar, la Terminal de Transporte de Valledupar y la Empresa de Servicios Públicos de Valledupar “Emdupar S.A.”.

En complemento al adecuado control fiscal que realiza la Contraloría, también es posible afirmar que, para el municipio de Valledupar, el cumplimiento de las normas estratégicas de anticorrupción es adecuado, dados los resultados del Índice de Gobierno Abierto (IGA) que elabora la Procuraduría General de la Nación. Al respecto, mientras que Montería y Bucaramanga obtuvieron una puntuación de 67,9 y 66,8 respectivamente, en una escala de 100 puntos, la ciudad de Valledupar alcanzó un puntaje de 75,1, superior en un 15% al promedio nacional (GRÁFICO 37).

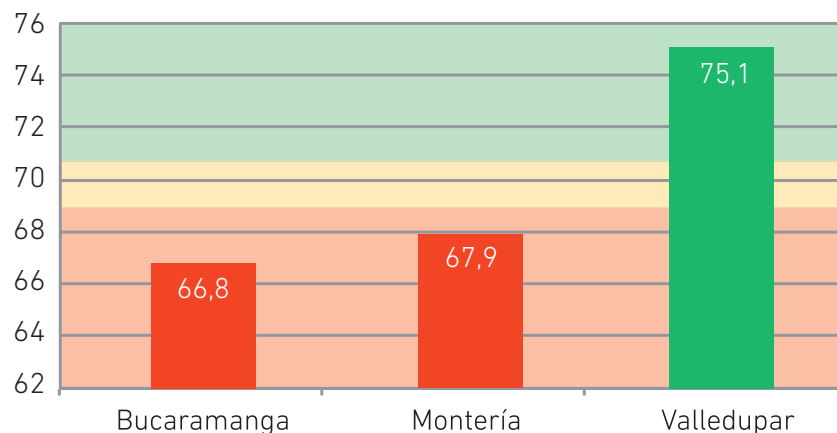
A pesar de lo anterior, la aplicación del filtro de opinión en el eje de transparencia a los ciudadanos de Valledupar arrojó resultados que merecen especial atención de parte de las autoridades de la administración central. Al respecto, se observa que el 47% de los encuestados considera que la administración central de Valledupar es poco transparente, mientras que solo el 15% de la muestra aseguró que ha sido muy transparente en sus actuaciones.

Retos

Gestión Pública Participativa

El diagnóstico realizado para la ciudad de Valledupar permitió identificar temas de trabajo para seguir fortaleciendo la gobernabilidad de la ciudad. Uno de los aspectos que más llamó la atención, bajo el análisis de la metodología de CSC, fue que Valledupar no cuenta con un esquema institucional para que la ciudadanía participe activamente en la definición del presupuesto, lo cual constituye un reto para la Administración Municipal, dado que dicha participación permite no solo una gestión de la inversión más eficiente y eficaz, sino mayor legitimidad del gobierno municipal ante la ciudadanía en general.

GRÁFICO 37. Índice de Gobierno Abierto, 2014



Fuente: Procuraduría General de la Nación



No obstante lo anterior, el diagnóstico permitió concluir que la administración ha surtido los procesos necesarios para que la ciudadanía participe activamente en la planificación del municipio. Al respecto se identificó que existe un marco legal que permite que la sociedad civil, el sector privado y el sector académico intervengan en la planeación municipal y que sus recomendaciones sean incorporadas al Plan de Desarrollo Municipal. De este modo, al igual que en Montería y en Bucaramanga, se cuenta con la existencia de un proceso de planificación participativa que permite a los actores involucrados en dicho proceso incidir sobre el quehacer municipal.

Es importante subrayar que los procesos de rendición de cuentas públicas se realizan adecuadamente dado que existe un marco institucional de rendición de cuentas que permite a los ciudadanos hacer seguimiento a las metas definidas en el Plan de Desarrollo Municipal y al presupuesto destinado para el cumplimiento de las mismas.

No obstante lo anterior, de acuerdo con la opinión de los ciudadanos respecto a la participación que tienen ellos sobre las actuaciones de

la administración central, se percibe un desconocimiento generalizado respecto a las herramientas con que cuenta el municipio para llevar a cabo sus procesos de cara a la ciudadanía: i) el 58% de los encuestados aseguró no conocer un sistema de consulta relacionado con la contratación pública; ii) el 50% de la muestra dice no conocer un sistema de información donde pueda consultar las metas de la ciudad; y, iii) el 56% no sabe si se pueden consultar y realizar trámites en las entidades vía internet.

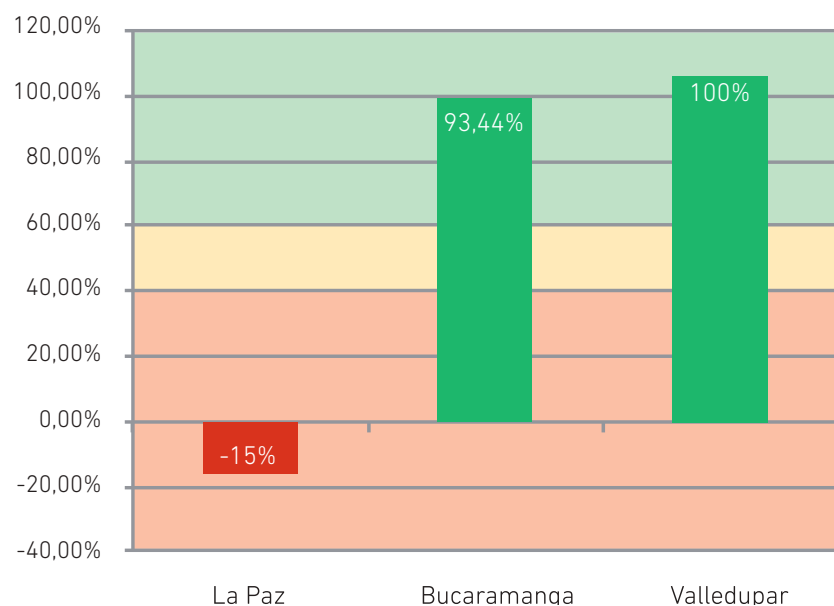
En igual sentido, el 70% de los vallenatos aseguró no conocer los canales institucionales de participación dispuestos por la entidad territorial para hacer parte de las decisiones del gobierno. De igual forma, al ser indagados respecto a la rendición de cuentas por parte del gobierno, el 28% de los encuestados aseguró no saber de la existencia de informes de rendición de cuentas, mientras que el 46% dijo no saber por medio de qué canales consultar dichos informes. En este mismo sentido, el 78% de los encuestados consideró que las opiniones de los ciudadanos no son tenidas en cuenta por la administración central para adelantar estrategias y procesos que incidan en el desarrollo del municipio.

Gestión del gasto

Uno de los temas que debe revisarse y ajustarse a futuro está relacionado con la gestión del gasto del municipio. Al respecto, se identificaron aspectos positivos respecto al nivel de inversión del municipio en bienes de capital y, además se evidenciaron bajos niveles del gasto corriente de la ciudad, lo que indica

que los montos destinados a temas operativos (sueldos, servicios, materiales, etc.) son adecuados. Por otro lado, cabe destacar que el porcentaje del costo de la provisión de servicios públicos que es recuperado a través de tarifas exhibe que los costos asociados a la dotación de servicios públicos se recuperan en un 93,44% (Ver GRÁFICO 38).

GRÁFICO 38. Recuperación de costos de empresas municipales de provisión de servicios



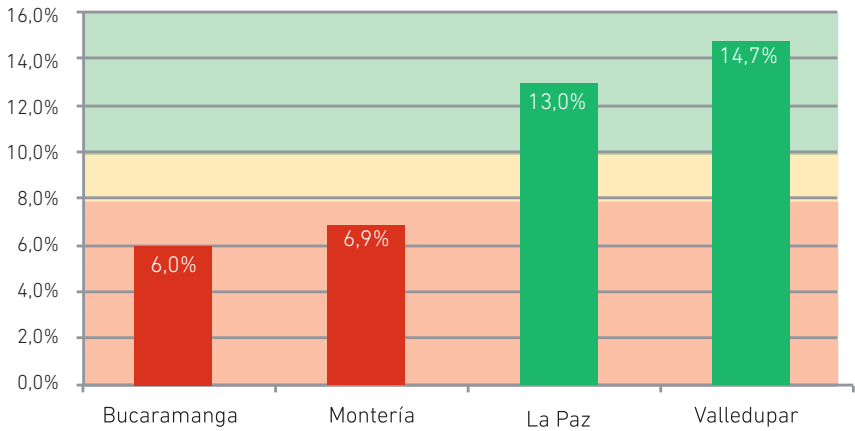
Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.



A pesar de lo anterior, la ciudad deberá estar alerta respecto al aumento de los gastos corrientes. En efecto, mientras que la variación promedio del gasto corriente durante el periodo 2010-2014 en Montería y en Bucaramanga denota un aumento controlado del gasto de

esa naturaleza (6,9% y 6%, respectivamente), en Valledupar el aumento de los gastos corrientes alcanzó un promedio de 14,7%, cifra ligeramente superior a la presentada por La Paz, México, cuyo aumento fue del 13% (Ver GRÁFICO 39).

GRÁFICO 39. Tasa de crecimiento anual promedio del gasto corriente, 2010-2014



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

Al comparar los resultados del *benchmark* propuesto por la metodología de CSC en algunos indicadores, se observa que Valledupar todavía no cuenta con las herramientas necesarias para tener un sistema de seguimiento y control del gasto, moderno y participativo. Prueba de

esta situación es la inexistencia de indicadores de desempeño y metas para el seguimiento a la ejecución del presupuesto por parte de la autoridad municipal. Al respecto, mientras que los resultados para Bucaramanga y Montería son positivos, tanto las autoridades munici-

pales de La Paz, México, como las de Valledupar indican no contar con tal sistema, lo que dificulta la medición en eficiencia y eficacia en la gestión del gasto.

El filtro de opinión realizado para la ciudad de Valledupar respecto a la forma en la que se invierten los recursos de la entidad territorial da cuenta de un sentimiento generalizado de inconformidad en la gestión del gasto del municipio. Al ser indagados respecto a si consideraban que las obras necesarias para la ciudad son planeadas y priorizadas, el 52% de los vallenatos aseguró que dichos procesos no se surtían en la formulación de los proyectos de inversión. Por otro lado, resultan inquietantes los siguientes resultados: i) 62% de los ciudadanos consideran que el pago de sus impuestos no se ve reflejado en las obras y programas que se desarrollan en la ciudad; y, ii) el 66% de los vallenatos aseveran que las obras de inversión adelantadas en la ciudad no se ejecutan adecuadamente. Por último, al ser indagados por la satisfacción respecto a la forma en que la alcaldía invierte los recursos de la ciudad, solo el 18% de los ciudadanos considera estar satisfecho, mientras que el 49% dice estar insatisfecho respecto del tema.

Deuda

Los indicadores para Valledupar alrededor del tema de deuda dan cuenta de diversas ventajas y desventajas respecto a la gestión fiscal de la entidad. Al respecto, en septiembre de 2014, el Municipio de Valledupar suscribió con sus acreedores un acuerdo de reestructuración de pasivos en el cual se reconocieron acreencias por COP \$270.056 millones, con compromisos de pagos pactados hasta la vigencia de 2028. Este acuerdo de reestructuración permitirá a la entidad territorial sa-

near sus finanzas y evitar situaciones de impago que pongan en riesgo su adecuado funcionamiento.

Además de lo anterior, cabe resaltar que el coeficiente del servicio de la deuda del municipio, es decir, la relación entre la sumatoria del abono a capital y el pago de intereses, sobre el gasto total presenta un nivel de 1,78%, lo que indica que el Acuerdo de Reestructuración de Pasivos ha dotado a la ciudad de una buena herramienta para cumplir con sus obligaciones financieras pendientes.

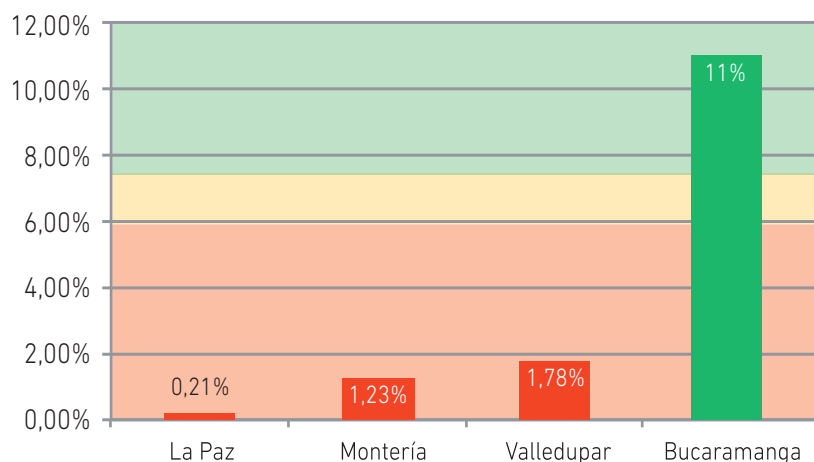
En contraste con los resultados positivos obtenidos en el indicador relativo al coeficiente de deuda, el crecimiento de las obligaciones de la entidad territorial durante el periodo 2012-2014 exhibe un resultado preocupante. En efecto, durante las dos últimas vigencias fiscales las obligaciones del municipio aumentaron 106,8%, en promedio. De este modo, el crecimiento reciente de la deuda del municipio es altamente crítico, de acuerdo con los valores de referencia de la metodología de CSC.

Temas urgentes

Impuestos y autonomía financiera

Durante los últimos 12 años, los ingresos totales de Valledupar aumentaron a una tasa anual promedio de 10,1% en términos reales, pasando de COP \$182.424 millones en 2003 a COP \$576.515 millones en la vigencia de 2014. En términos comparativos, se observa que los ingresos totales en las ciudades de Montería y Bucaramanga aumentaron a una tasa anual promedio de 10,8% y 9,2%, respectivamente, lo que indica un buen comportamiento fiscal de la ciudad de Valledupar durante la última década. De igual manera, cabe destacar que mientras en el periodo 2003 – 2008 los ingresos totales de Valledupar aumentaron a una tasa anual promedio del 6,7%, dicho indicador se situó en 11,8% para el periodo 2009 – 2014 (Ver GRÁFICO 41).

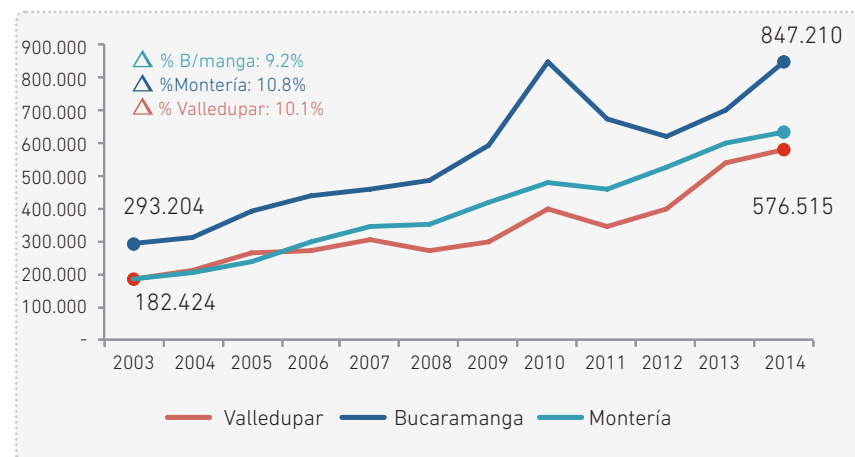
GRÁFICO 40. Coeficiente del servicio de la deuda, última vigencia fiscal disponible



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.



GRÁFICO 41. Ingresos totales 2003-2014



Fuente: CHIP – FUT INGRESOS. Cifras en miles de pesos constantes. Base 2014=100

No obstante lo anterior, al desagregar el total de recursos disponibles según la fuente de ingreso, se observa que los ingresos tributarios de la ciudad de Valledupar totalizaron en 2014 COP \$101.492 millones de pesos, cifra bastante inferior a la reportada por Bucaramanga, que en el mismo año

recaudó un total de COP \$266.206 millones (Ver Tabla 7). A esta situación debe sumarse el hecho de que los ingresos totales de Valledupar dependen en gran medida de los ingresos no tributarios, entre los que se cuentan, fundamentalmente, las transferencias destinadas por la Nación al municipio.

Tabla 7. Desagregación de los ingresos totales 2003-2014

Año Municipio	Valledupar			Bucaramanga			Montería		
	Tributarios	No tributarios	Capital	Tributarios	No tributarios	Capital	Tributarios	No tributarios	Capital
2003	31,410	139,421	11,593	76,813	175,442	40,950	31,615	150,169	3,368
2004	37,347	158,936	14,695	89,801	187,035	33,763	46,050	151,855	6,306
2005	42,650	172,231	43,020	127,221	210,995	53,666	50,264	185,173	5,025
2006	42,868	173,266	58,253	129,527	210,391	97,066	47,899	230,559	20,861
2007	39,830	203,587	59,205	143,167	200,417	114,701	50,345	230,681	65,712
2008	38,789	211,867	19,038	150,650	233,873	99,995	56,816	226,918	68,510
2009	39,127	215,837	40,933	181,002	254,079	155,104	58,655	274,800	86,203
2010	54,436	238,224	107,286	188,954	235,767	419,498	67,829	307,831	104,916
2011	45,481	245,396	52,023	198,403	239,692	235,194	55,298	297,073	108,580
2012	74,434	305,862	20,784	205,029	243,890	167,813	69,876	342,299	116,558
2013	91,348	362,195	85,524	245,464	265,269	191,031	74,726	429,534	91,857
2014	101,492	366,481	108,542	266,206	338,008	242,996	89,015	409,000	136,631
Δ% anual 2003 - 2008	3.6%	7.2%	8.6%	11.9%	4.9%	16.0%	10.3%	7.1%	65.2%
Δ% anual 2009 - 2014	17.2%	9.2%	17.6%	6.6%	4.9%	7.8%	7.2%	6.9%	8.0%
Δ% anual 2003 - 2014	10.3%	8.4%	20.5%	10.9%	5.6%	16.0%	9.0%	8.7%	36.1%

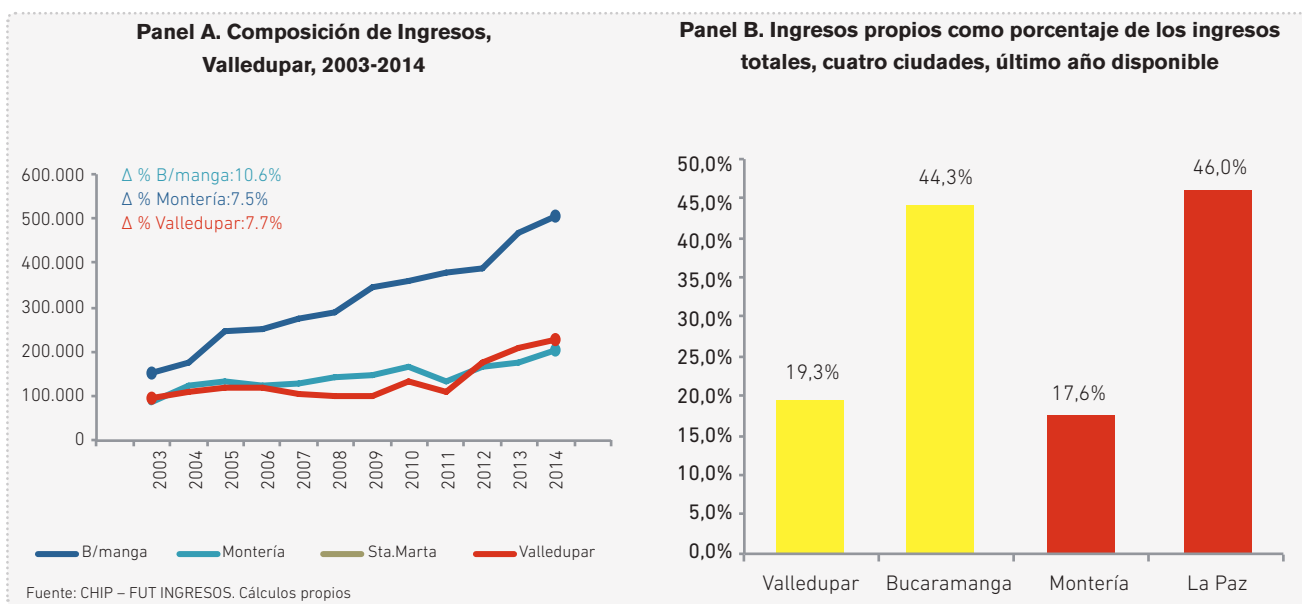
Fuente: CHIP – FUT INGRESOS. Cifras en miles de pesos constantes.

Un análisis más detallado al respecto permite identificar una débil gestión tributaria. En efecto, mientras que en el año 2003 los ingresos tributarios de la ciudad representaron el 17,2% de los ingresos totales, esta

cifra se ubicó en 17,6% para el año 2014, pasando prácticamente inalterada su participación en el período de estudio (Ver GRÁFICO 42, Panel A). De igual forma, para la última vigencia fiscal, el volumen de ingresos

propios como porcentaje del total de ingresos de la ciudad fue de 19,3%, cifra que resulta ser muy inferior al ser comparada con Bucaramanga y La Paz, México (44,3% y 46%, respectivamente).

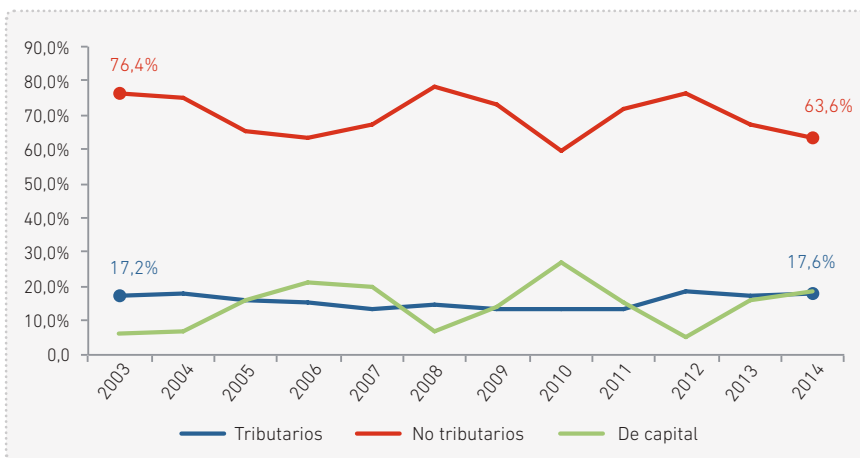
GRÁFICO 42. Composición de los Ingresos y Participación de los ingresos propios



Con la información procesada fue posible indagar acerca de las fuentes de ingresos tributarios de Valledupar, en términos comparativos, a lo largo del tiempo. De

este análisis, se encuentra que el recaudo tributario per cápita, a pesar de haberse incrementado a una tasa anual del 7,7% durante el período 2003-2014, todavía es un 54%

más bajo que el de ciudades como Bucaramanga, que para el año 2014 recaudó COP \$504.702 pesos en impuestos por habitante.

Gráfica 42. Recaudo tributario per cápita 2003-2014

Fuente: CHIP – FUT INGRESOS. Cifras en pesos constantes. Cálculos propios.

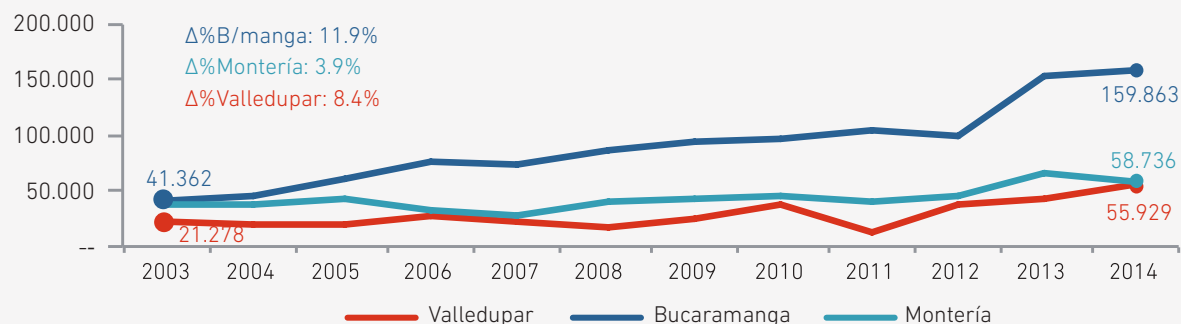
Al desagregar los ingresos tributarios por tipo de impuesto se observa que Valledupar no ha logrado un fortalecimiento de sus finanzas debido a la débil gestión tributaria que ha desarrollado alrededor de los dos impuestos más representativos: i) el Impuesto Predial Unificado (IPU); y, ii) el Impuesto de Industria y Comercio (IICA). Al respecto se encuentra que, mientras el incremento promedio del primero fue del 8,4% durante el periodo 2003-2014 y totalizó un recaudo de COP \$55.929 per cápita para el último

año, el IICA creció a una tasa promedio del 13,2% y totalizó un recaudo per cápita de COP \$72.860. En términos comparativos, se encuentra que, a diferencia de Valledupar, las tasas de recaudo tributario per cápita en Bucaramanga han sido más elevadas, ya que para el año 2014 la capital de Santander percibió ingresos por concepto de IPU del orden de COP \$84.400 millones de pesos, lo que representó una tasa de recaudo per cápita de COP \$159.863 pesos por habitante para el año 2014 (Ver GRÁFICO 43).

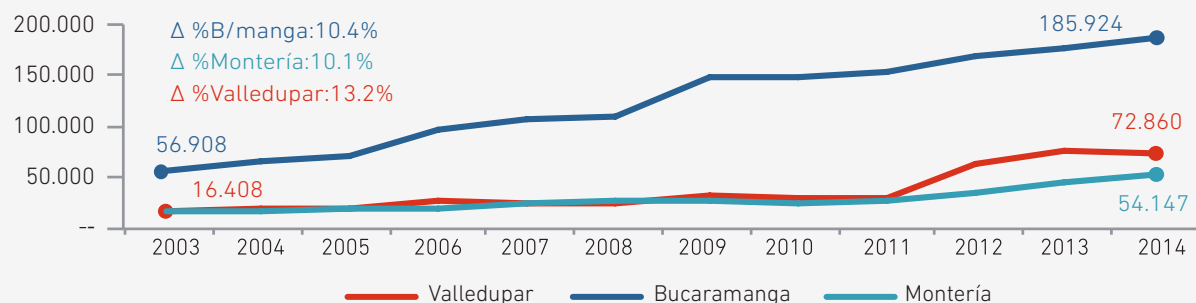


GRÁFICO 43. Recaudo per cápita de principales impuestos, 2003 – 2014

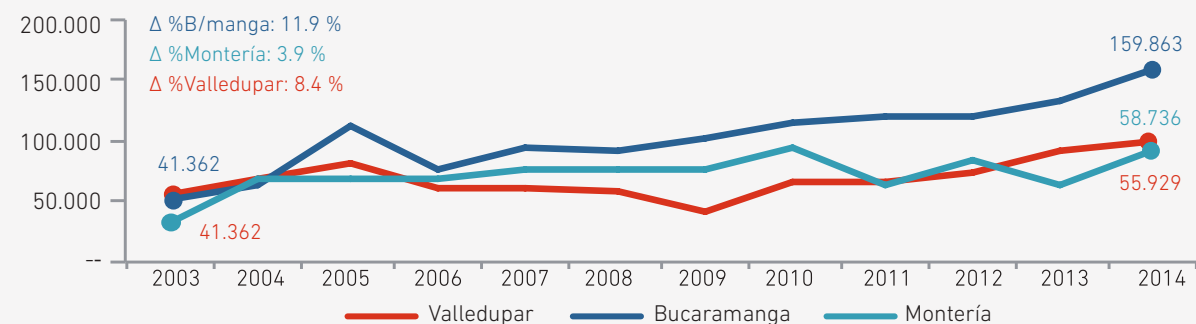
1. Impuesto Predial Unificado, 2003 – 2014



2. Impuesto de Industria y Comercio, 2003 – 2014



3. Otros Ingresos Tributarios, 2003 – 2014



Fuente: CHIP – FUT INGRESOS y DANE. Cálculos FINDETER. Cifras en pesos constantes

Valledupar necesitará crear herramientas que permitan una gestión de ingresos más eficiente. Prueba de lo anterior es el balance fiscal presentado por la ciudad durante las últimas vigencias, donde se evidencia que, a pesar de presentar un balance superavitario durante los últimos años, esta situación podría tender a debilitarse dado que, como se observa en la Tabla 8, mientras que los gastos totales del municipio han crecido a una tasa promedio de 12,6% durante las últimas cinco vigencias, aquella variación ha sido de 9,4% para los ingresos totales. De manera similar, destaca el hecho de que, mientras los gastos de inversión crecieron en 3,7% entre la vigencia 2013 y la vigencia 2014, los gastos de funcionamiento tuvieron un aumento de 7,9% durante el mismo periodo.

Tabla 8. Balance Fiscal Valledupar, 2010-2014

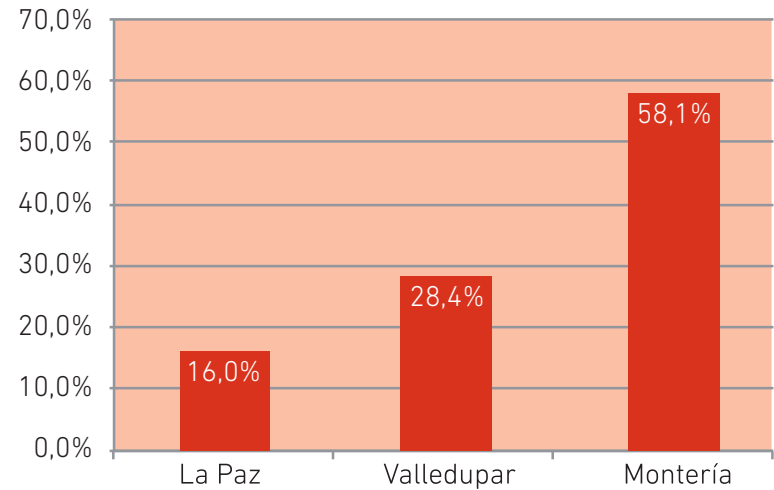
Concepto	Valores a precios constantes 2014 = 100					Variación 2014 / 2013	Variación Promedio de 2010 a 2014	Participación 2014	Promedio de Participación de 2010 a 2014
	A 2010	A 2011	A 2012	A 2013	A 2014				
I. Ingresos Totales (A+B+C)	\$421,926.19	\$362,345.10	\$417,744.99	\$551,973.26	\$576,515.19	4.4%	9.4%	100.0%	100.0%
A. Ingresos Propios (a+b+c+d+e)	\$65,661.44	\$54,772.01	\$85,923.64	\$100,794.94	\$111,316.11	10.4%	17.0%	19.3%	17.8%
1. Ingresos tributarios (a+b+c+d)	\$54,000.49	\$45,481.37	\$74,434.48	\$91,348.47	\$101,491.81	11.1%	20.4%	91.2%	86.7%
a. Predial	\$15,071.30	\$5,280.69	\$16,330.52	\$18,323.99	\$24,788.44	35.3%	47.9%	22.3%	18.4%
b. Industria y comercio	\$12,515.56	\$12,642.45	\$26,906.69	\$32,750.43	\$32,292.47	-1.4%	33.5%	29.0%	27.0%
c. Sobretasa a la gasolina	\$10,435.18	\$3,044.81	\$2,406.54	\$2,474.50	\$2,813.06	13.7%	-18.8%	2.5%	5.8%
d. Otros ingresos tributarios	\$15,978.46	\$24,513.41	\$28,790.74	\$37,799.54	\$41,597.85	10.0%	28.1%	37.4%	35.5%
e. Ingresos no tributarios propios	\$11,660.94	\$9,290.64	\$11,489.15	\$9,446.48	\$9,824.30	4.0%	-2.6%	8.8%	13.3%
B. Transferencias	\$254,450.48	\$255,550.50	\$311,037.27	\$365,654.33	\$356,657.04	-2.5%	9.3%	61.9%	66.7%
C. Recursos de Capital	\$101,814.27	52,023	\$20,784.09	\$85,523.99	\$108,542.04	26.9%	57.4%	18.8%	15.6%
II. Total de gastos (D+E+F)	\$320,174.60	\$337,324.81	\$344,358.62	\$485,431.69	\$498,426.66	3,2%	12,6%	100,0%	100,0%
D. Funcionamiento	\$25,076.10	\$29,142.91	\$33,427.95	\$38,787.51	\$41,214.63	7,9%	14,7%	8,2%	8,3%
E. Inversión	\$290,577.85	\$308,181.90	\$301,122.80	\$441,429.64	\$451,092.57	3,7%	13,0%	91,5%	90,2%
F. Servicio de la deuda	\$4,520.65	N.D.*	\$9,807.87	\$5,214.54	\$6,119.46	-74,0%	-0,6%	0,3%	1,5%
Déficit o superávit total (I+II)	\$101,751.59	\$25,020.30	\$73,386.37	\$66,541.58	\$78,088.53	17.4%	-5.2%	100.0%	100.0%

Fuente: CHIP. Categoría: FUT_INGRESOS, FUT_GASTOS. Formulario: REPORTE_INFORMACION. Periodo: OCT A DIC – 2010 a 2014. Cálculos propios.

Otro tema que merece especial interés, y para el que deberá desarrollarse una estrategia adecuada que permita su pronta solución, es la baja eficiencia en el recaudo de impuestos. En términos comparativos, mientras que Montería exhibe una

eficiencia en el recaudo del 58,1%, este indicador se ubica en 28,4% en Valledupar, lo que indica que menos de un tercio de los impuestos facturados por la administración de la ciudad son recaudados efectivamente.

GRÁFICO 44. Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados



Fuente: Elaboración propia basada en Planes de Acción de estas ciudades.

Un análisis más detallado de la situación de recaudo del predial permitió identificar que la gestión en torno a dicho impuesto ha sido muy débil en la capital del Cesar. En efecto, se observa que de los COP \$103.147 millones de pesos facturados por concepto de impuesto predial en

Valledupar para las últimas tres vigencias fiscales, solamente se ha recaudado el 33,7% de aquel valor⁹. En cuanto al recaudo del Impuesto Predial Unificado de vigencias anteriores, de los COP \$157.678 millones de pesos facturados por aquel concepto, se observa que solo

se recaudó el 8,97% de ese valor, lo que muestra una muy baja eficiencia en el nivel de recaudo de este tributo (Ver Tabla 9)¹⁰.

Tabla 9. Eficiencia en el recaudo del IPU, 2012-2014

Año	Valor facturado en la vigencia 1=(2+4)	Recaudo vigencia 2	Recaudo vigencias anteriores 3	Cuentas por cobrar de la vigencia 4	cuentas por cobrar vigencias anteriores 5	Eficiencia en el recaudo de la vigencia 6=(2/1)	Eficiencia en el recaudo de vigencias anteriores 7=(3/(5+3))
2012	26,637	8,793	5,029	17,844	45,326	33.00%	10.00%
2013	22,065	10,488	5,021	11,577	55,029	47.50%	8.40%
2014	54,445	15,486	5,495	38,959	57,333	28.40%	8.70%
Total	103,147	34,767	15,545	68,380	157,688	33.71%	8.97%

Valores en millones de pesos constantes.
Fuente datos: CHIP FUT ingresos, información contable saldo final. Construcción propia

⁹ Recaudo total = Recaudo sobre la vigencia + Recaudo vigencias anteriores
¹⁰ Recaudo vigencias anteriores = Recaudo_{t-1} + Recaudo_{t-2} ... Recaudo_{t-n}



An aerial photograph of a tropical city, likely in Latin America, showing a dense canopy of green trees interspersed with various buildings. In the foreground, there are several multi-story buildings with light-colored facades and flat roofs. A prominent red gate is visible in the lower center. The background shows a vast expanse of green forest under a clear blue sky with some light clouds.

5

ESTUDIOS
BÁSICOS



5 ESTUDIOS BÁSICOS

Como ya se expresó, el ejercicio analítico del programa CSC incluye la realización de tres estudios básicos acerca del territorio, los cuales abarcan tres aspectos relevantes del desarrollo propio de las ciudades que incluyen Gases Efecto Invernadero (inventario y hoja de ruta), Vulnerabilidad y Riesgo y el Crecimiento Urbano. Esto buscando la integración de los mismos en el planteamiento de un escenario de crecimiento “inteligente” en el cual, a partir de una adecuada planificación ambiental y territorial, se pueda realizar mejor uso de las infraestructuras existentes generando mayor eficiencia y calidad de vida y promoviendo prácticas que contribuyan a mitigar los efectos del cambio climático.

ESTUDIO DE EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (GEI)

El estudio de emisiones GEI tiene como objetivos:

1. Realizar un diagnóstico cualitativo y cuantitativo de las emisiones de GEI, totalizadas a toneladas de dióxido de carbono equivalente (CO₂e) por actividades antropogénicas para Valledupar. El diagnóstico cuantitativo, que se basa en un inventario de GEI que sigue la metodología GPC Basic+ (versión 2014), se ha realizado para el año base 2013 y para el año 2010.
2. Establecer el escenario tendencial con emisiones de GEI para los años 2030 y 2050 para Valledupar, con base en el inventario de emisiones de GEI (año base 2013). Este escenario irá en coordinación con el resto de estudios base.
3. Seleccionar 15 medidas de reducción de GEI.
4. Establecer un escenario de crecimiento inteligente desde el punto de vista de emisiones de GEI como combinación del escenario inteligente y la selección de medidas de reducción de GEI para 2050 para Valledupar. Este escenario irá en coordinación con el resto de estudios base.

5. Análisis de costos y beneficios netos de las medidas de mitigación.

Metodología aplicada

El estudio base consta de dos partes, una de diagnóstico y otra de desarrollo de una hoja de ruta de mitigación.

El diagnóstico de emisiones se plantea desde dos puntos de vista: un diagnóstico cuantitativo, basado en un inventario de emisiones y un diagnóstico cualitativo. El diagnóstico cuantitativo indica el “qué”, permitiendo identificar las principales fuentes de emisión; mientras que el diagnóstico cualitativo indica el “por qué”, permitiendo identificar las causas de las emisiones.

El inventario se plantea con base en el Protocolo Global de Emisiones a Escala de Comunidad, en su versión 2.0 (GPC por sus siglas en inglés - Global Protocol for Community Scale Greenhouse Emissions). Se ha realizado el inventario para el año 2010 y para el año 2013. Para ello se han seguido los siguientes pasos:

1. Definición de los límites: selección del área de estudio, de los límites temporales y selección de los límites operativos o fuentes de emisión a considerar.

2. Identificación de las fuentes de emisión.

3. Levantamiento de información y cálculo de emisiones con base en datos de
- actividad y factores de emisión.

4. Reporte de emisiones de acuerdo al formato GPC.
- El marco del inventario planteado se detalla en la Tabla 10:

Tabla 10: Marco del estudio

MARCO DEL ESTUDIO	
Estándar o protocolo aplicado	GLOBAL PROTOCOL FOR COMMUNITY-SCALE GREENHOUSE GAS EMISSIONS (GPC) - Version 2.0 –2014 (ICLEI, C40, WRI)
Alcance	Basic +
Límites geográficos	Municipio de Valledupar (ver detalles más adelante)
Límites operativos	• Todas las emisiones relevantes de alcance 1 y alcance 2 de: • unidades estacionarias, • unidades móviles, • residuos, • procesos industriales y usos de productos, • así como de agricultura, silvicultura y otros usos de la tierra (AFOLU). • Todas las emisiones relevantes de alcance 3 del sector residuos • Todas las emisiones relevantes de alcance 3 de unidades móviles y de unidades estacionarias
Año del inventario	2013 y 2010

El diagnóstico cualitativo consta de dos componentes: la revisión de la documentación existente y entrevistas con agentes clave. En ambos casos se sigue una estructura sectorial, analizando cada uno de los sectores emisores. Finalmente, para completar el diagnóstico, se desarrolló un escenario tendencial, es decir, la proyección de la evolución natural de

las emisiones de GEI a 2030 y 2050 a partir de las tendencias históricas observadas.

La Hoja de Ruta de Mitigación se define como una planificación estratégica adecuada a las competencias municipales para limitar o reducir la emisión de gases de efecto invernadero en el ámbito de aplicación. Esta

Hoja de Ruta, incluye 16 acciones a corto, medio y largo plazo, con un horizonte temporal máximo de 2050. Las acciones seleccionadas son medidas específicas aplicables al área de estudio para reducir emisiones y para cada una de ellas se ha realizado un análisis costo beneficio, aplicando una tasa de descuento del 6,36%.



DIAGNÓSTICO DE EMISIONES

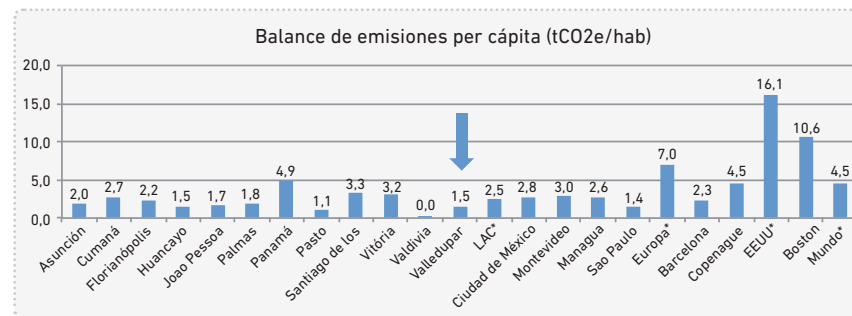
Emisiones totales

Los resultados que arroja el inventario de emisiones de GEI indican que el balance de emisiones per cápita en la ciudad de Valledupar es bajo, en comparación con otros territorios e incluso con el resto de Colombia, tal y como puede observarse en el GRÁFICO 45. El balance de emisiones per cápita de Valledupar a fecha de 2013 asciende a 1.5 t de CO₂e, valor inferior a la media de ciudades de América Latina, y sig-

nificativamente inferior a los países más industrializados. En términos absolutos, las emisiones del municipio de Valledupar de 2013 resultaron 1.326.253 t de CO₂e. Parte de estas emisiones se contrarrestan con las absorciones, que ascienden en 2013 a -669.460 t de CO₂e, resultando en un balance de emisiones de 656.793 t de CO₂e.

Asimismo, la emisión de CO₂ de origen biogénico (procedente de la combustión de biomasa), que no se encuentra incluida en los valores anteriores, asciende a 51.702 t de CO₂.

GRÁFICO 45. Comparativa de emisiones per cápita (t CO₂e)



(*) Solo incluye emisiones por energía y por producción de cemento

Las principales emisiones se producen en el sector de Agricultura, Silvicultura y otros Usos de la tierra (AFOLU por su sigla en inglés), que representa un 49% de las emisiones totales, principalmente

asociadas a la ganadería vacuna, seguido de las emisiones en el sector movilidad con un 28% de las emisiones, debidas al consumo de diésel y gasolina. A continuación se encuentra el uso

de la energía en el sector residencial, con un 8%, debido mayoritariamente al consumo de electricidad. El sector residuos presenta una emisión del 5% de las emisiones totales, generadas esencialmente por el relleno sanitario de Los Corazones. El resto de sectores se encuentra por debajo del 5% del total.

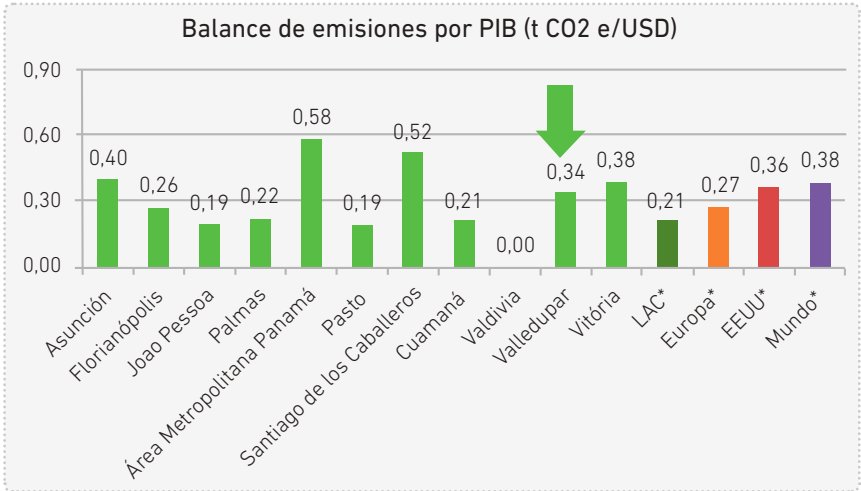
El sector AFOLU incluye también sumideros de carbono, gracias a los

bosques y a las plantaciones de cultivos perennes como la palma, en el municipio.

Si el análisis se realiza por PIB, en el GRÁFICO 46 se aprecia cómo el valor para Valledupar se encuentra algo por encima de la media de América Latina y Caribe, con un valor de 0,34 t CO₂ e/PIB.

- AFOLU: por ser el sector que presenta la mayor emisión, así como el único sector con capacidad de efecto sumidero.
- Movilidad: por ser el segundo sector emisor y presentar un alto potencial de reducción de emisiones de GEI y de otras mejoras ambientales.
- Residuos: por presentar un alto potencial de reducción de emisiones de GEI, ya que la mayor parte de las emisiones se encuentra concentrada en fuentes puntuales (relleno sanitario de los Corazones).
- Energía estacionaria: por representar en conjunto un 15% de las emisiones, y por incluir el sector institucional que, aunque representa un porcentaje de emisiones inferior al 1%, debe establecer una actitud ejemplarizante.

GRÁFICO 46. Comparativa del balance de emisiones per cápita por PIB



Fuente: IDOM, datos de datos macro y Agencia Internacional de la Energía

(*) Solo incluye emisiones por energía y por producción de cemento

En la siguiente fase del proyecto se identifican y priorizan medidas para la reducción de las emisiones

de GEI. En ese sentido, se consideran como sectores prioritarios para actuar:

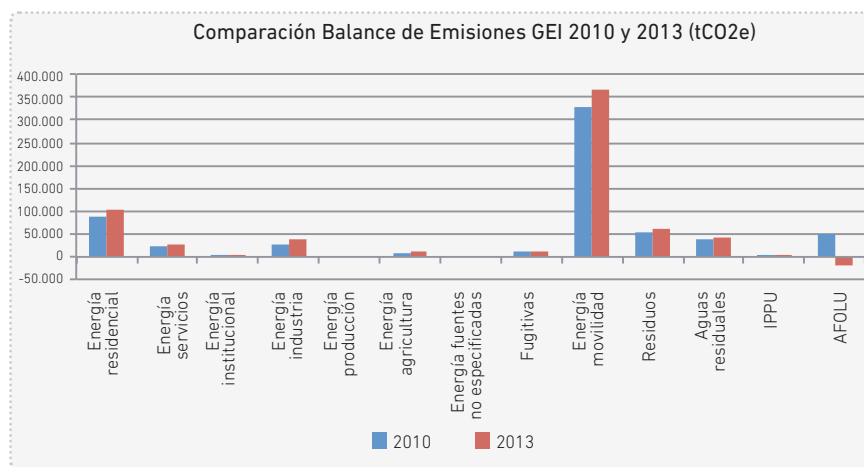
Comparación del inventario de emisiones de GEI para el municipio de Valledupar 2013 y 2010

En este apartado se analizan de forma comparativa los resultados del inventario de GEI del año 2013 y 2010 por sectores desagregados. Las emisiones totales de GEI del año 2013 ascendieron al valor de 656.793 t CO₂e mientras que en el año 2010 alcanzaron el valor de 629.871 t CO₂e, lo que implica un aumento de un 4% aproximadamente.

El sector que más aumentó sus emisiones en 2013 con respecto a 2010, fue el sector de agricultura, ganadería y pesca, con un 56%, debido al aumento del consumo eléctrico. Le sigue en importancia, el sector institucional y el sector industria que

tuvieron un incremento en torno al 44%. El sector servicios tuvo un aumento en sus emisiones en torno al 30% y el resto de sectores tuvieron un aumento algo menos notorio, residuos un 20%, residencial un 19%, fugitivas 17% y movilidad un 12%.

**GRÁFICO 47. Comparación año 2010 vs 2013
por sectores desagregados**



El sector que más varió sus emisiones en estos dos años fue AFOLU, debido principalmente a dos causas. En el año 2013, las emisiones de ganadería fueron algo menores, motivadas por un menor número de cabezas de ganado y, además, las absorciones debidas al cambio de uso de suelo agrícola fueron algo

mayores. La combinación de estos factores ha supuesto que, en el año 2013, el sector AFOLU sea netamente absorbente, mientras que en el año 2010 sea netamente emisor.

Sin embargo, si se analiza la comparativa por sectores agregados, la categoría de energía de fuentes es-

tacionarias es la que mayor aumento lleva asociado entre los dos años de estudio, concretamente un 27%, seguido de cerca por residuos, con un aumento del 20%.

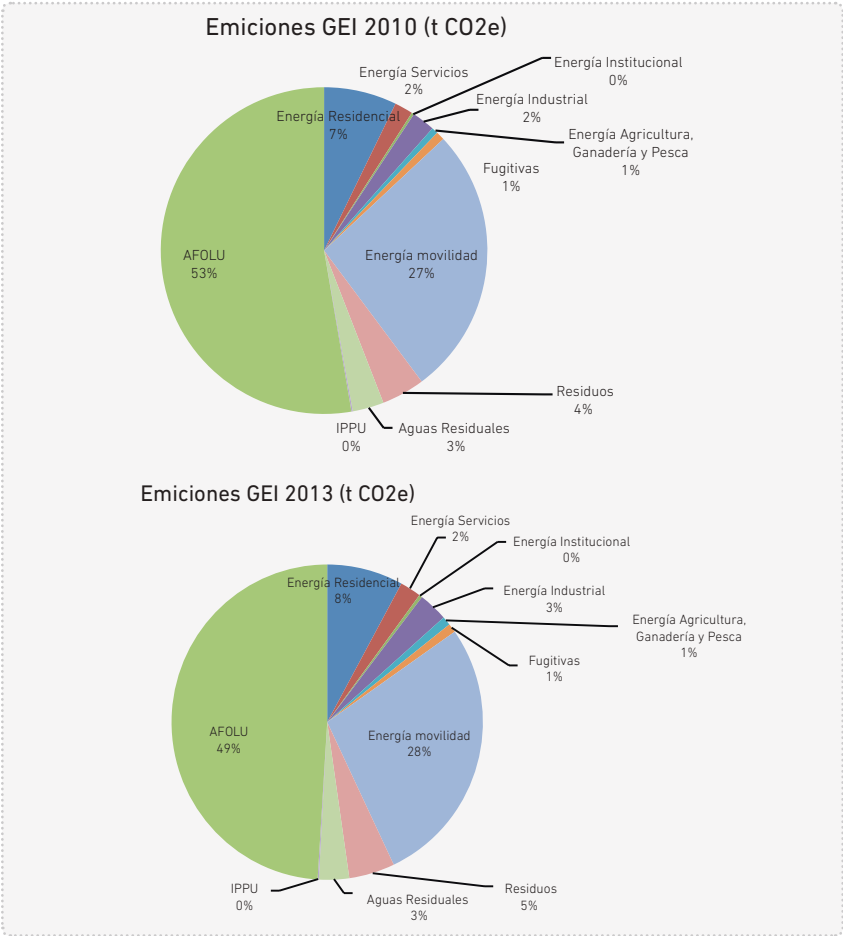
En términos per cápita, en el año 2010 se emitieron 1,56 toneladas de CO₂e por habitante, mientras que en el año 2013 disminuyeron hasta las 1,52 toneladas, un decremento en torno al 3%. A pesar de que las emisiones en el año 2013 aumentaron en torno a un 4% con respecto a las del año 2010, la población tuvo un aumento mayor en esos dos años, en torno al 5%, lo que ha supuesto un menor valor de las emisiones per cápita en el año 2013.

Por último, la contribución por sectores se puede apreciar en el GRÁFICO 48, donde se observa que en ambos años la contribución de cada sector es muy parecida. En el año 2010, el sector que tiene una mayor contribución a las emisiones GEI es AFOLU, con un 53%, mientras que en el año 2013 la contribución es del 49%. Le sigue en importancia el sector movilidad con una contribución en el año 2010 del 27% y del 28% en el año 2013. El tercer sector en importancia es el sector residencial con una representación del 7% al total de las emisiones GEI en el

año 2010 y del 8% en el año 2013. El resto de sectores tienen la misma contribución en ambos años, a excepción del sector industria, que

en el año 2010 es del 2% mientras que en el año 2013 es del 3% y del sector residuos que es de 4% y 5% respectivamente.

GRÁFICO 48. Emisiones por sector años 2010 y 2013 (% de t CO₂e)

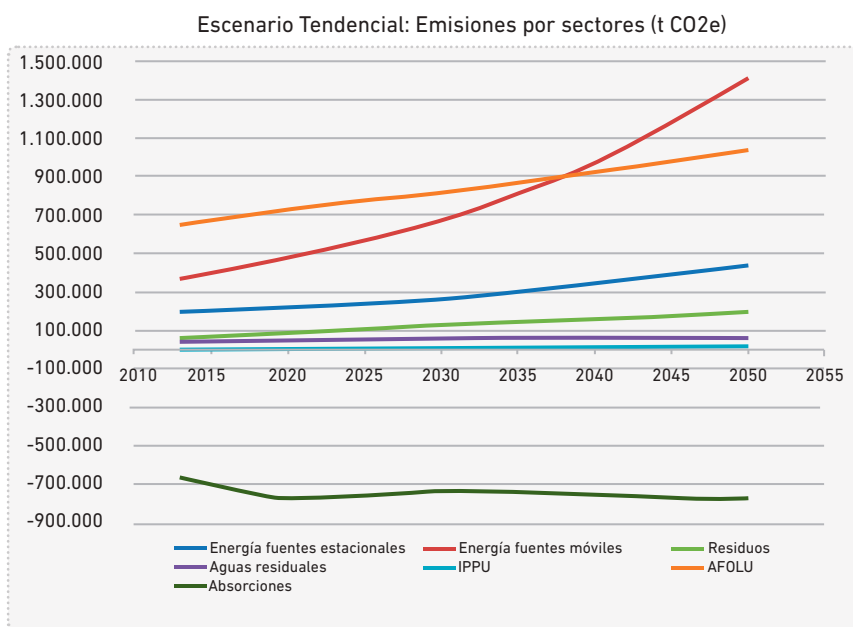


Escenario tendencial

Se plantea un escenario tendencial a 2050 con una población que crece hasta los 730.433 habitantes –un 68,6% más que en 2013– y que mantiene las tendencias de los últimos años en cuanto a consumo de energía, producción de residuos, desarrollo industrial, etc.

En este escenario, las emisiones per cápita alcanzarían las 3,25 t de CO₂e, es decir, un 115% más que en 2013. En términos absolutos, las emisiones totales de 2050 serían 2.376.351 t de CO₂e, lo que implica un aumento del 262% respecto a 2013, tal y como se puede observar en el GRÁFICO 49.

GRÁFICO 49. Escenario tendencial por sectores



Dos de los sectores que presentan un mayor aumento de emisiones son el sector energía en fuentes móviles, con un incremento en 2050 de 284% respecto a los valores de emisión de 2013 y el sector residuos con un incremento del 200%.

ESCENARIO DE CRECIMIENTO INTELIGENTE

En 2050, el área de estudio en el escenario inteligente podría reducir un total de 1.710.199 t CO₂e y supondrían un ahorro energético de 185.152 TEP¹¹, con la adopción de las 16 acciones específicas planteadas en torno a los ejes de eficiencia energética, energías renovables y optimización de los recursos que se muestran a continuación.

1. Sector Energía y fuentes estacionarias

Subsector energía Residencial.

- Normativa municipal de sostenibilidad energética en edificios.
- Refrigeración
- Aprovechamiento energético en el relleno sanitario de Los Corazones
- Educación ambiental y sensibilización ciudadana

Subsector energía institucional.

- Sustitución del alumbrado público
- Auditorías y buenas prácticas en Alcaldía

¹¹ TEP Tonelada equivalente de petróleo

2. Sector Energía y fuentes móviles

Subsector energía movilidad

- Reducción de las necesidades de movilidad
- Implantación del sistema integrado de transporte
- Fomentar el uso de modos de desplazamiento no motorizados
- Limitar el contrabando de combustible a través de una estrategia integrada que incluya regulación y sanciones (lado de la oferta) y concienciación (lado de la demanda)
- Educación ambiental y sensibilización ciudadana

3. Sector Residuos

- Fomento del compostaje de residuos orgánicos
- Aprovechamiento energético en el relleno sanitario de Los Corrales
- Desarrollo de un programa de capacitación de residuos

4. Sector AFOLU

- Mejora genética del ganado bovino
- Sistemas silvopastoriles y agroforestales
- Restauración de áreas degradadas y estratégicas con bosques

Nota: Las acciones marcadas en azul en el cuadro significan que son acciones que, sin ser específicas del sector, reducen emisiones en el mismo.

La adopción de estas acciones supone, en el año 2050, una reducción de las emisiones del 72% sobre el escenario tendencial en ese mismo año. Ello implica, que el balance de emisiones total del área de estudio en el año 2050 en este escenario inteligente,

sea de 666.152 t CO₂e frente a las 2.376.351 t CO₂e del escenario tendencial. En términos per cápita, el balance de emisiones de este escenario sería de 0,91 t CO₂e frente a las 3,25 t CO₂e en el escenario tendencial, tal y como se puede observar en los gráficos 50 y 51:

GRÁFICO 50. Emisiones totales en los escenarios

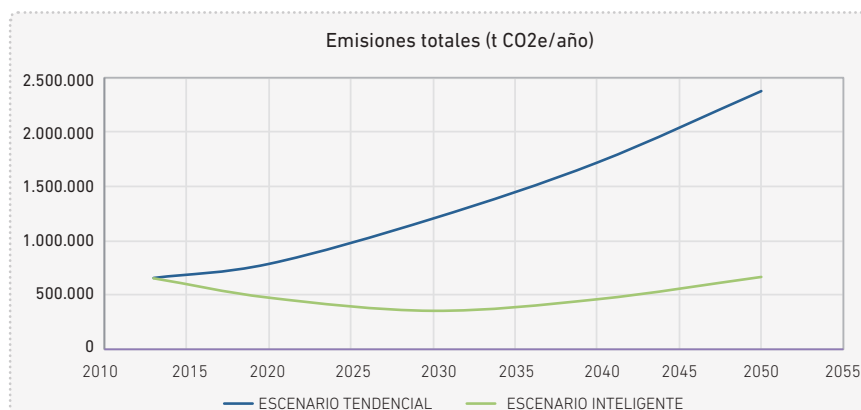
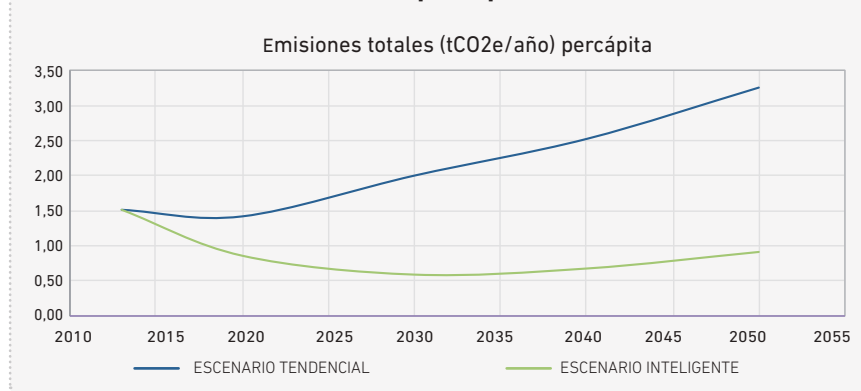


GRÁFICO 51. Emisiones per cápita en los escenarios



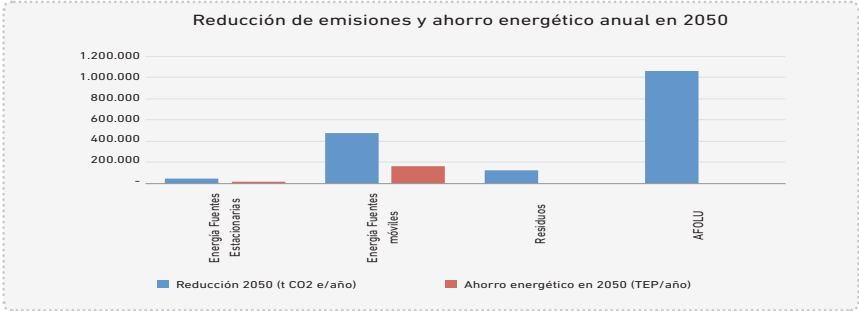
La principal reducción de emisiones se produce en el sector AFOLU, que reduce 1.057.033 t de CO₂e, es decir un 45 % de las emisiones totales. En segundo lugar, se encuentran el sector energía fuentes móviles que reduce 477.815 t de CO₂e, un 20 % de las emisiones totales, y en tercer lugar se posiciona el sector residuos que reduce 127.232 t de CO₂e, representando una reducción del 5% sobre las emisiones totales (ver Gráfico 27).

Por acción, la que más reduce es la A.3 de “Restauración de áreas degradadas y estratégicas con

bosques” con una contribución a las reducciones totales del 26%, seguida de la acción A.2 de “Sistemas silvopastoriles y agroforestales” con un 20%.

En cuanto al ahorro energético, tal como se puede observar en el GRÁFICO 52 el sector que produce mayor ahorro en el año 2050, es el de energía de fuentes móviles (88% sobre el ahorro total). El segundo sector energía fuentes estacionarias (11% sobre el ahorro total), seguido de lejos del sector residuos con un 1% sobre el ahorro total.

GRÁFICO 52. Reducción de emisiones y ahorro energético, 2050



Para garantizar la aplicación de las acciones, se recomienda convertir esta Hoja de Ruta en un Plan Maestro de Cambio Climático. Se recomienda que adicionalmente a las acciones de mitigación, el Plan sea integral, e incluya asimismo acciones de adaptación al cambio climático.

CO-BENEFICIOS

La Hoja de Ruta de Mitigación a 2050 se ha planteado desde un punto de vista de sostenibilidad integral. Por ello, además de la reducción de emisiones (beneficios directos), existen otro tipo de beneficios que se obtie-

nen paralelamente en el área social, ambiental y económica asociados a la implementación de las acciones, los cuales son llamados co-beneficios.

Entre los co-beneficios ambientales es necesario destacar la reducción de la contaminación atmosférica, especialmente a través de las acciones asociadas a la movilidad. Estas acciones, que fomentan los modos de transporte no motorizados, o el transporte público, reducirán las emisiones de contaminantes criterio asociados al funcionamiento de los vehículos (monóxido de carbono (CO), dióxido de azufre (SO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x), material particulado).

Respecto a los co-beneficios sociales y económicos, el más significativo es el ahorro energético, que contribuye a la seguridad energética de Valledupar y, por lo tanto, a una economía más competitiva.

CONCLUSIONES GENERALES

Inventarios de emisiones de GEI

1. Las emisiones per cápita de Valledupar a fecha de 2013 ascienden a 1,49 t de CO₂e, valor inferior a la media de ciudades de América

Latina, y significativamente inferior a los países más industrializados.

2. En términos absolutos, las emisiones del municipio de Valledupar de 2013 resultaron 1.314.121 t de CO₂e. Parte de estas emisiones se contrarrestan con las absorciones, que ascienden en 2013 a -669.460t de CO₂e, resultando en un balance de emisiones de 644.661 t de CO₂e.
3. El principal sector emisor es el sector AFOLU, que representa el 50% de las emisiones de GEI, principalmente por el ganado bovino. Dada la baja productividad de las vacas lecheras, se trata de un sector con un gran potencial de reducción de emisiones.
4. Otros sectores clave son el sector movilidad, segundo mayor emisor y uno de los sectores que más aumenta sus emisiones en el período de estudio; el sector residuos, que aunque solo representa el 5% de las emisiones de Valledupar, presenta un alto potencial de reducción de emisiones, y el sector de energía estacionaria, donde se incluye al propio sector institucional.

Línea de base, escenarios y medidas de mitigación

1. La Hoja de Ruta de Mitigación de Valledupar plantea 16 acciones basadas en las energías renovables, la eficiencia energética, una correcta gestión de los recursos y la coordinación, educación y participación.
2. Estas acciones suponen una reducción total, en el año 2050, de 1.710.199 t CO₂e y un ahorro energético de 185.152 tep.
3. Con la adopción de las acciones propuestas, el balance de emisiones total del área de estudio en el año 2050 en el escenario inteligente es de 638.637 t CO₂e frente a las 2.348.835 t CO₂e del escenario tendencial. En términos per cápita, el balance de emisiones de este escenario sería de 0,87 t CO₂e frente a las 3,22 t CO₂e en el escenario tendencial, lo que supone una reducción del 73%.
4. El sector con un mayor potencial para reducir emisiones es el sector AFOLU, que reduce un 45% de las emisiones totales, especialmente a través de la acción "A.3 "Restauración de áreas degradadas y estratégicas con bosques".

5. Se recomienda convertir esta Hoja de Ruta en un Plan de Cambio Climático.

Estudio de amenazas naturales, riesgos y vulnerabilidad

Para el desarrollo de esta sección se seleccionaron las tres amenazas principales a tener en cuenta en el presente estudio. Para ello se realizó un análisis multi-criterio, y así facilitar la comparación y la priorización de ellas.

Se tuvieron en cuenta distintos criterios principales a la hora de definir las amenazas a estudiar, dándoles distintos pesos en función a su importancia relativa en la toma de decisión de las amenazas.

En la Tabla 11 se muestran los resultados de este análisis, siendo la siguiente la posición relativa de las amenazas clasificadas:

1. Inundaciones
2. Vendaval
3. Sequía

Tabla 11. Análisis multi-criterio para la selección de las amenazas a estudiar

AMENAZA \ VARIABLE	Frecuencia	Área afectada	Impactos potenciales	Calidad datos de partida	Nivel de análisis	Puntuación total	Posición relativa
Peso	1.5	1	1	1	2		
Vendaval	2	3	2	2	3	16	2
Inundaciones	3	2	3	3	2	16.5	1
Remoción en Masa	1	1	1	3	3	12.5	4
Incendios Forestales	1	1	1	2	3	11.5	5
Sequía	2	2	3	2	2	14	3

Fuente: Elaboración propia

Para la toma de decisión sobre las amenazas a estudiar se tuvo en cuenta el criterio del municipio y de las autoridades responsables del riesgo, así como de todos los actores que han participado en las distintas reuniones mantenidas en Valledupar.

Análisis probabilístico de la amenaza de inundación fluvial

Estudio hidrológico

Pluviometría:

Los datos analizados para el presente estudio del clima, se utilizaron los datos diarios de la cantidad de precipitación en milímetros (mm), correspondientes a 3 estaciones meteorológicas del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales –IDEAM–, situadas en un radio de 10 km alrededor de la ciudad de Valledupar y que disponen de informa-

ción de por lo menos 30 años para el periodo 1981-2010, cumpliendo con el mínimo de extensión del registro recomendado por la Organización Meteorológica Mundial (OMM, 2007), para obtener estadísticas confiables.

En las actuales se muestran las precipitaciones máximas diarias para cada periodo de retorno en las tres estaciones estudiadas, para el clima presente y para los escenarios de cambio climático A2, B2 y A1B:

Tabla 12. Precipitaciones máximas diarias (mm) para el clima actual

Estación	Periodo de Retorno (años)			
	3	25	50	100
Aeropuerto Alfonso López	42	95	111	127
El Descanso	43	102	120	138
París de Francia	52	115	134	153

Fuente: Elaboración propia

Tabla 13. Precipitaciones máximas diarias (mm) para el escenario A2

Estación	Periodo de Retorno (años)			
	3	25	50	100
Aeropuerto Alfonso López	48	93	107	120
El Descanso	52	99	113	128
París de Francia	41	79	90	102

Fuente: Elaboración propia

Tabla 14. Precipitaciones máximas diarias (mm) para el escenario B2

Estación	Periodo de Retorno (años)			
	3	25	50	100
Aeropuerto Alfonso López	49	93	106	119
El Descanso	56	106	121	136
París de Francia	65	123	141	158

Fuente: Elaboración propia

Tabla 15. Precipitaciones máximas diarias (mm) para el escenario A1B

Estación	Periodo de Retorno (años)			
	3	25	50	100
Aeropuerto Alfonso López	35	67	77	87
El Descanso	50	96	111	125
París de Francia	44	86	98	111

Fuente: Elaboración propia

Método de abstracciones. Cambio en los usos del suelo:

Esta metodología pretende obtener la lluvia eficaz o neta, es decir, la parte de la precipitación total del aguacero que realmente contribuye a la generación de caudales, contemplándose los fenómenos de intercepción, retención e infiltración.

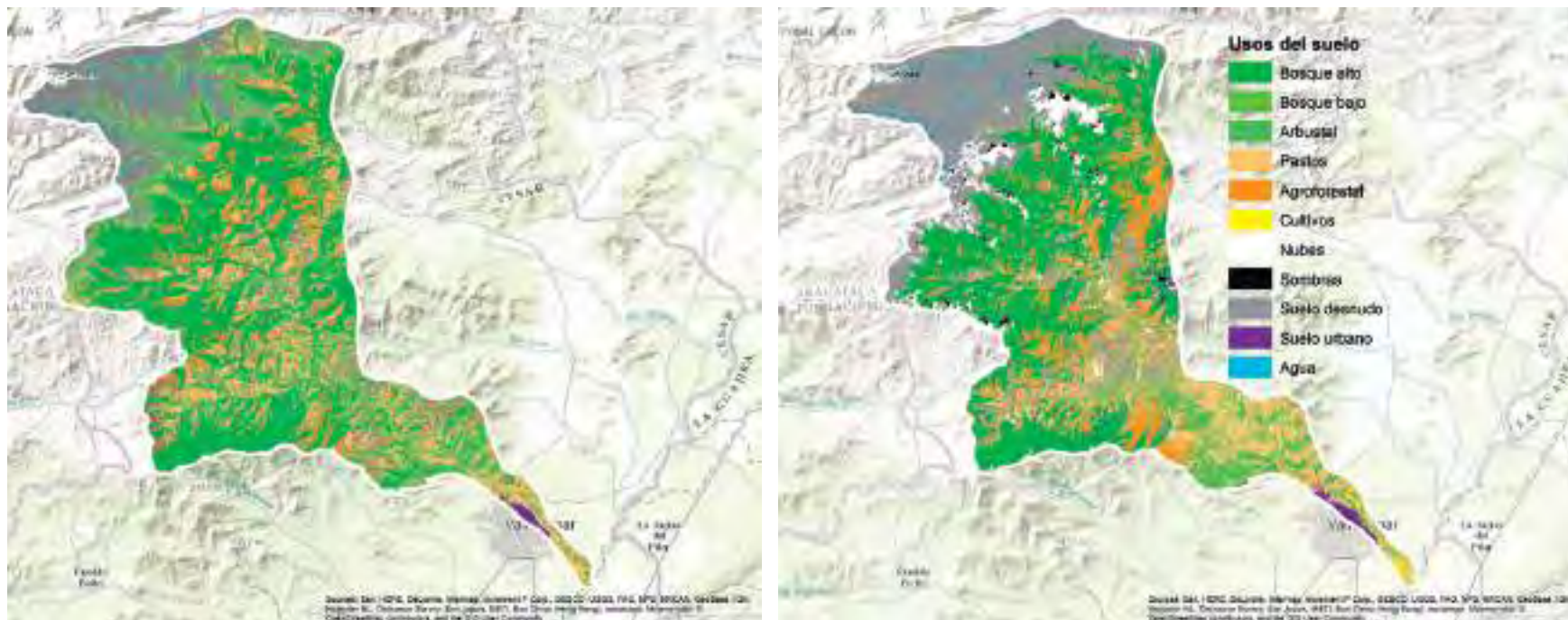
Unos de los principales factores que influyen en la cantidad de lluvia que

no se convierte en escorrentía es la cobertura vegetal del suelo, cuanto más densa es ésta, menor es la escorrentía.

Se ha detectado un proceso de deforestación, especialmente en la parte alta de la cuenca, para poder determinarla se ha analizado la cobertura del suelo en la misma época del año con imágenes satelitales LANDSAT.



FIGURA 6. Imagen Landsat enero de 1989 (izda) y enero de 2015 (derecha)



Fuente: Elaboración propia

En la FIGURA 6 se muestra el avance del suelo desnudo a costa de la reducción del resto de usos con un índice mayor de abstracción de la lluvia: bosque, arbustal, pastos y agroforestal.

Se ha proyectado la variación observada en los usos del suelo de la

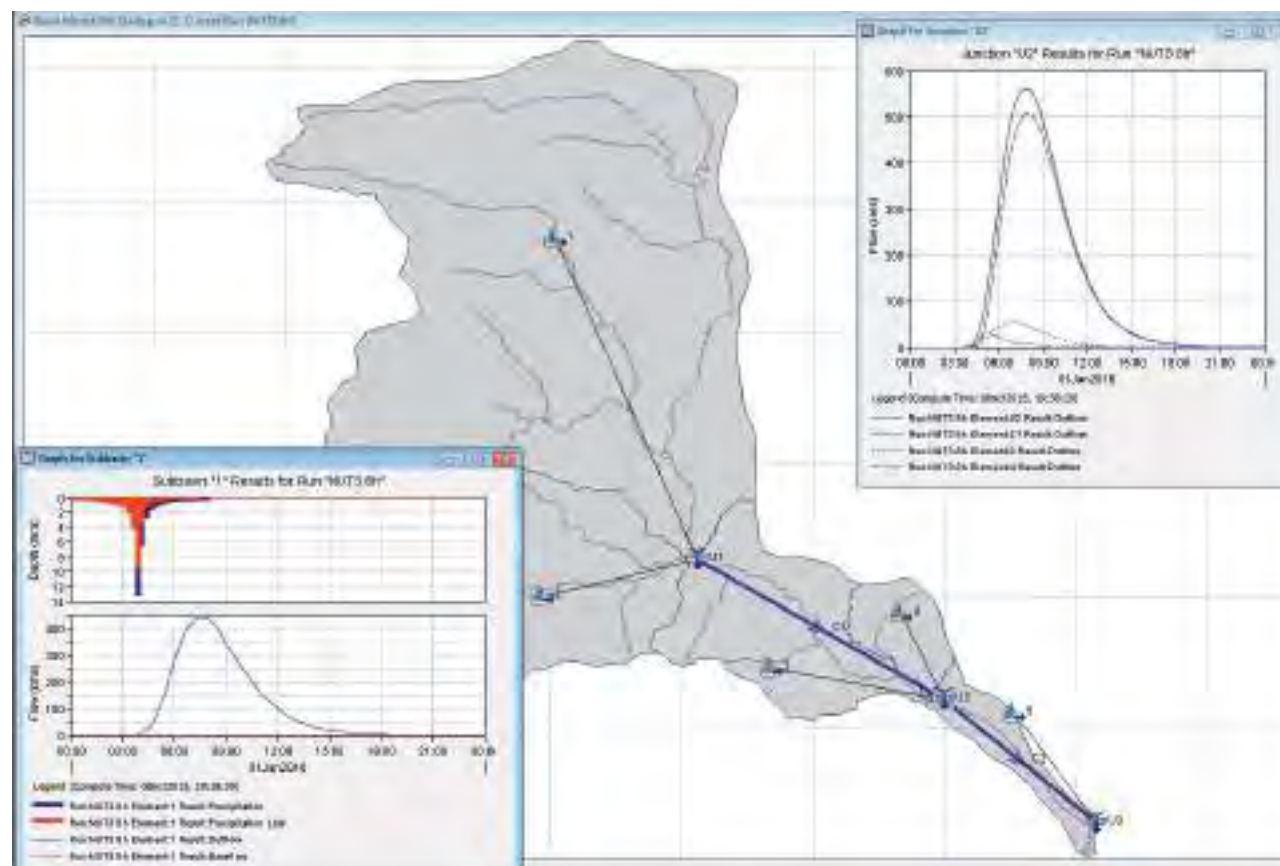
cuenca al año 2050, obteniéndose un aumento del suelo desnudo en la parte alta de la cuenca de casi 7 puntos porcentuales de 2015 a 2050.

Modelo hidrológico:

Se han planteado para el estudio, un total de 5 sub-cuencas y 2 interconexiones para la propagación

de caudales entre unas sub-cuencas y otras, y por último los puntos de unión, de control o estudio, donde podemos conocer los resultados del hidrograma de salida (FIGURA 7).

FIGURA 7. Esquema del modelo hidrológico HEC-HMS para la cuenca del Guatapurí



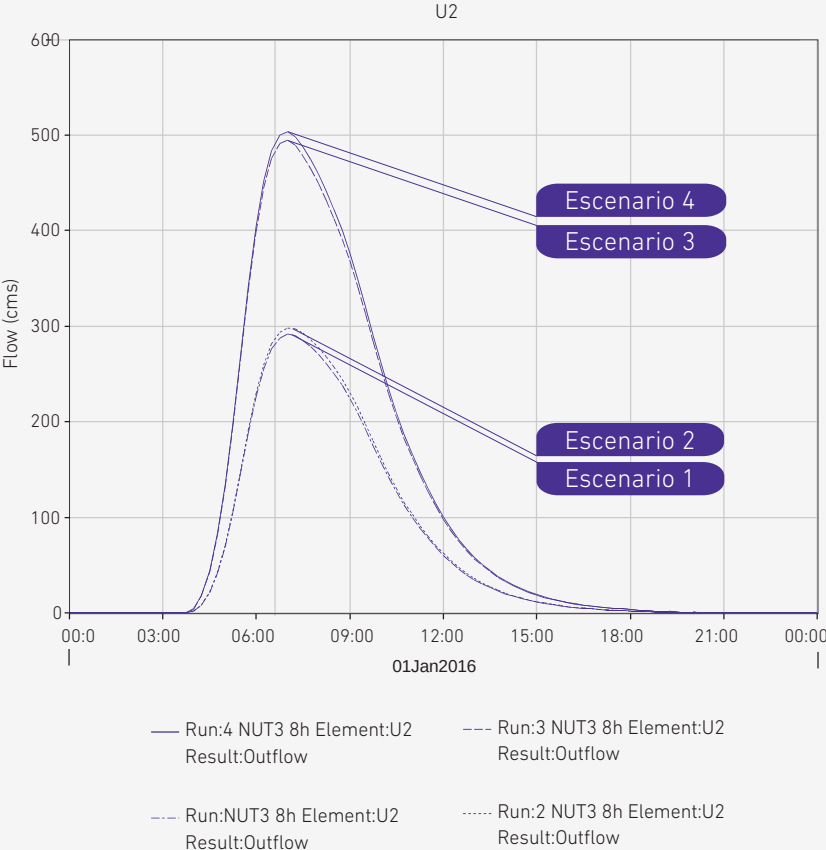
Fuente: Elaboración propia

Escenarios considerados:

El estudio hidrológico se ha hecho considerando diferentes combinaciones de usos del suelo y cambio climático (GRÁFICO 53 y GRÁFICO 54):

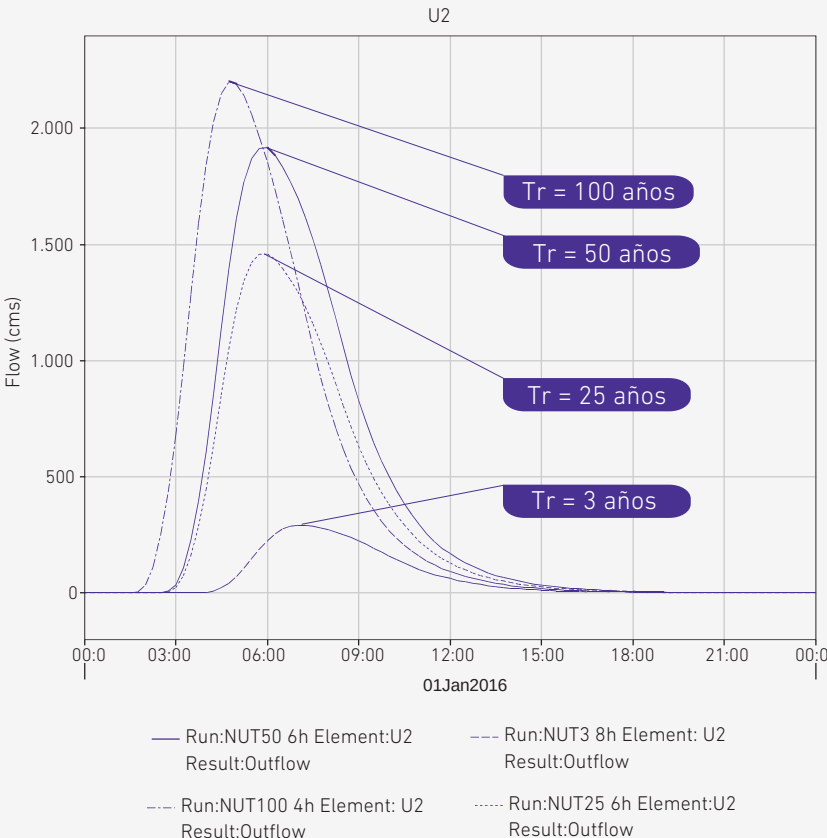
1. Clima actual y usos del suelo 2015
2. Clima actual y usos del suelo proyectado a 2050
3. Clima proyectado en el escenario pésimo del cambio climático a 2050 y usos del suelo 2015
4. Clima proyectado al escenario pésimo de cambio climático a 2050 y usos del suelo proyectado a 2050.

GRÁFICO 53. Hidrogramas para 3 años de periodo de retorno para cada escenario.



Fuente: Elaboración propia

GRÁFICO 54. Hidrogramas para el escenario 1 y para cada periodo de retorno



Fuente: Elaboración propia

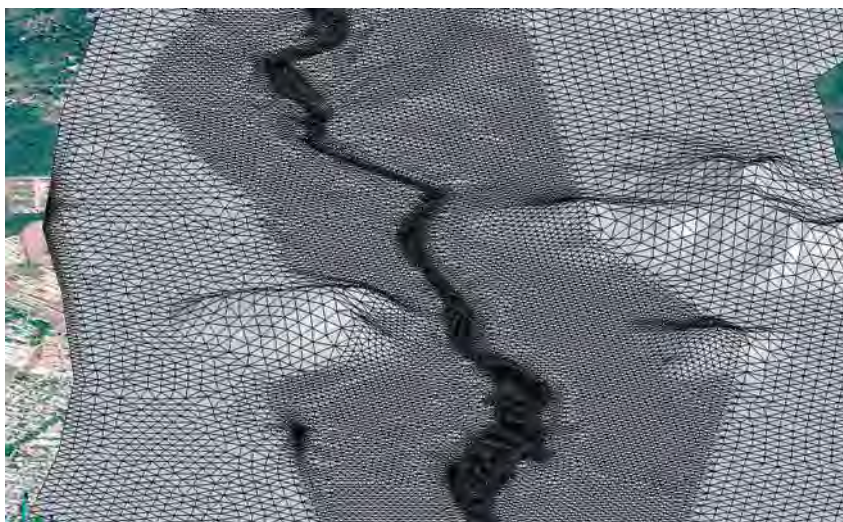
Estudio hidráulico

Para la simulación del flujo en lámina libre se ha usado el modelo IBER desarrollado por la Universidad Politécnica de Catalunya y la Universidad de La Coruña en el marco de un Convenio entre el Centro de Estudios y Experimenta-

ción de Obras Públicas (CEDEX) y la Dirección General del Agua del Gobierno de España.

El modelo trabaja sobre una malla no estructurada de volúmenes finitos formada por elementos triangulares o cuadriláteros (FIGURA 8).

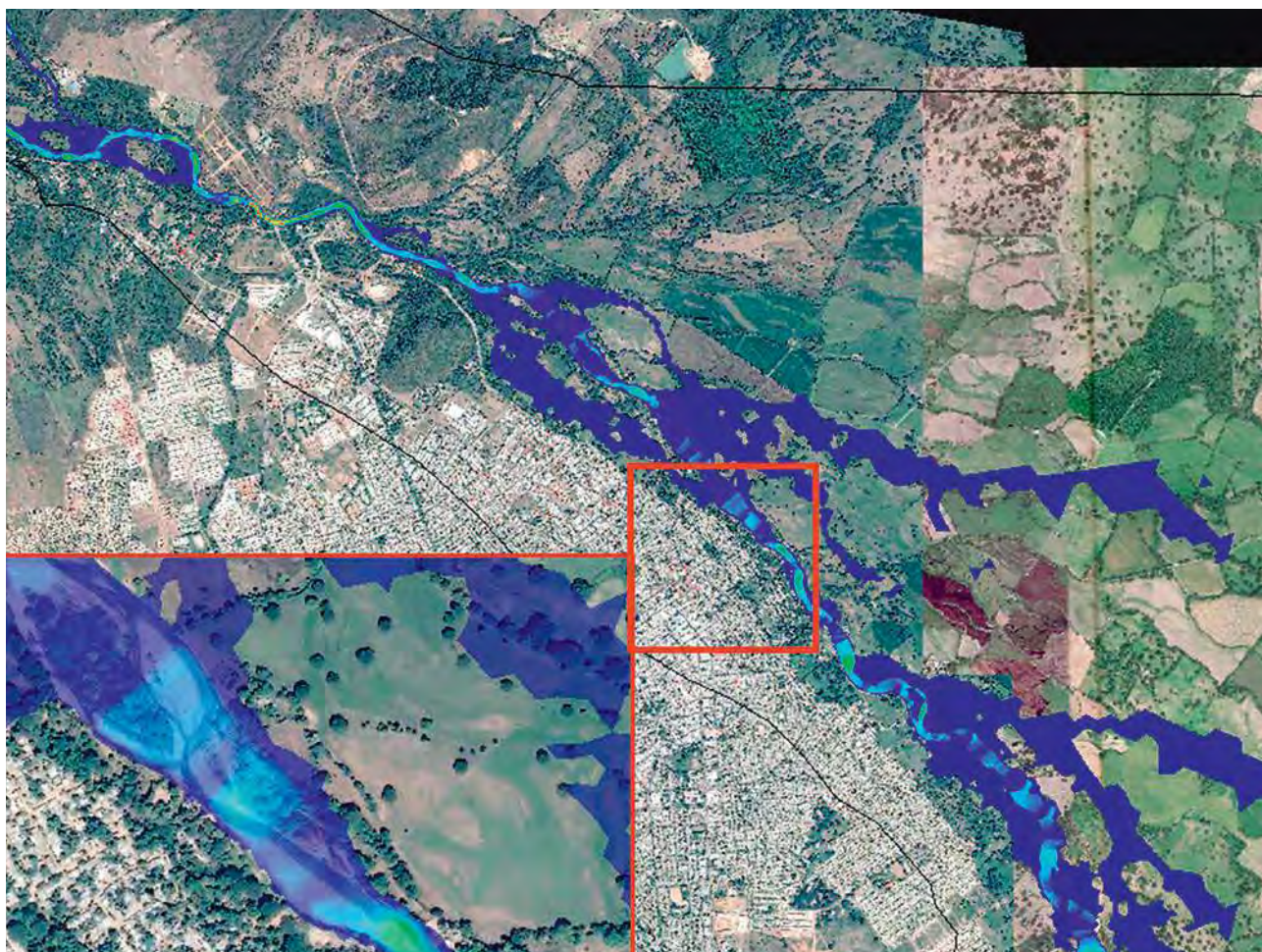
FIGURA 8. Malla de cálculo no estructurada desarrollada para el cálculo hidráulico de río Guatapurí



Fuente: Elaboración propia



FIGURA 9. Calados máximos para 3 años de periodo de retorno

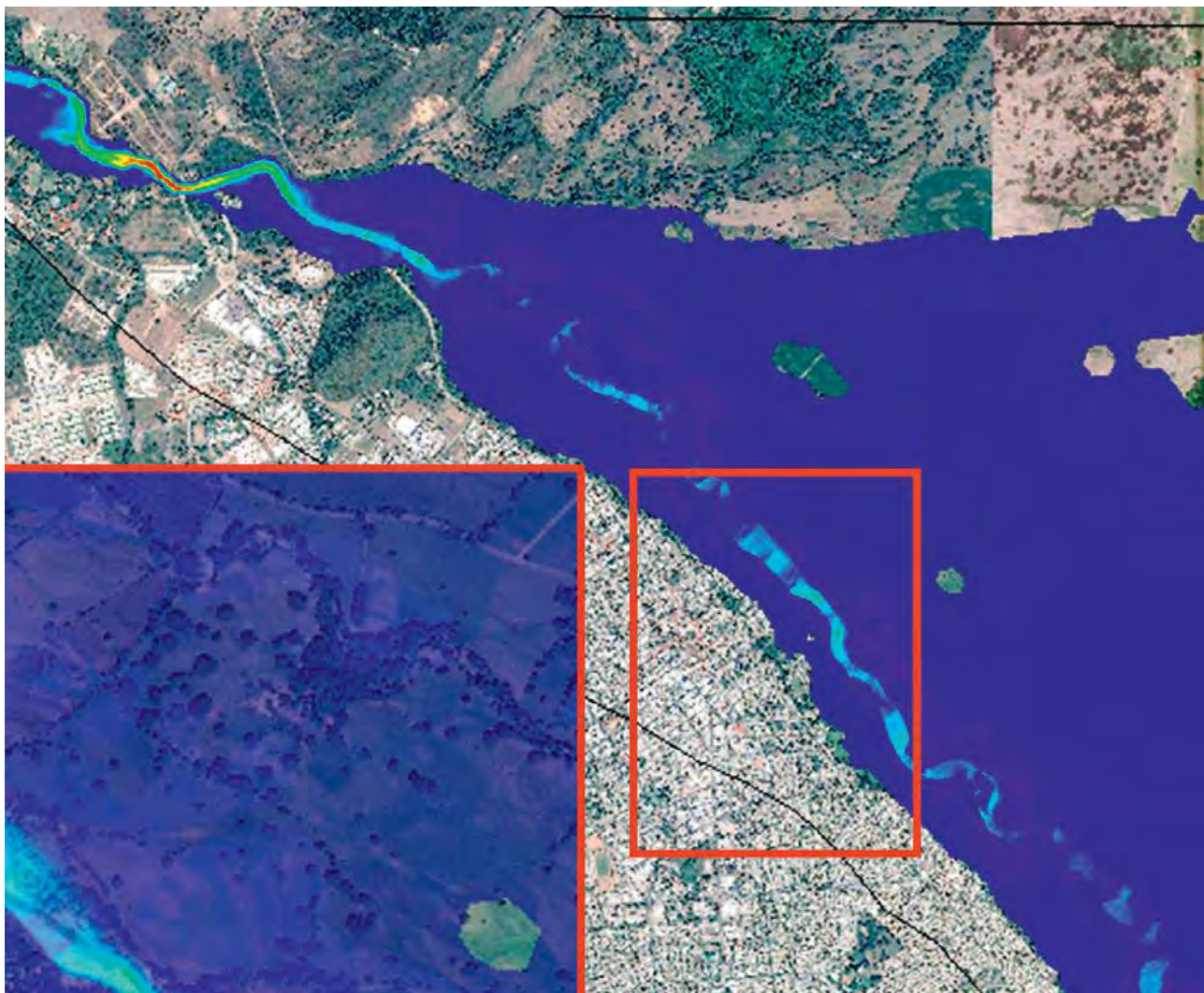


Fuente: Elaboración propia

Se muestran a continuación las cotas de inundación máximas alcanzadas para 3 y 100 años de periodo de retorno. Es la envolvente de los máximos calados alcanzados durante la simulación.

En la FIGURA 9 se muestra la inundación para 3 años de periodo de retorno, el caudal se queda contenido en el cauce principal, provocando muy pequeñas afecciones en la margen derecha del río.

FIGURA 10. Calados máximos para 100 años de periodo de retorno



Fuente: Elaboración propia

En la FIGURA 10 se muestra la inundación para 100 años de periodo de retorno, con importantes afecciones a las comunidades situadas en la margen derecha del río, “El Pescaíto” y “Zapato en Mano”. La inundación supera la cuenca del río. Pasando a ocupar la llanura de inundación del río Cesar, es una inundación de calados y velocidades muy bajas pero con una gran superficie implicada en el desagüe.



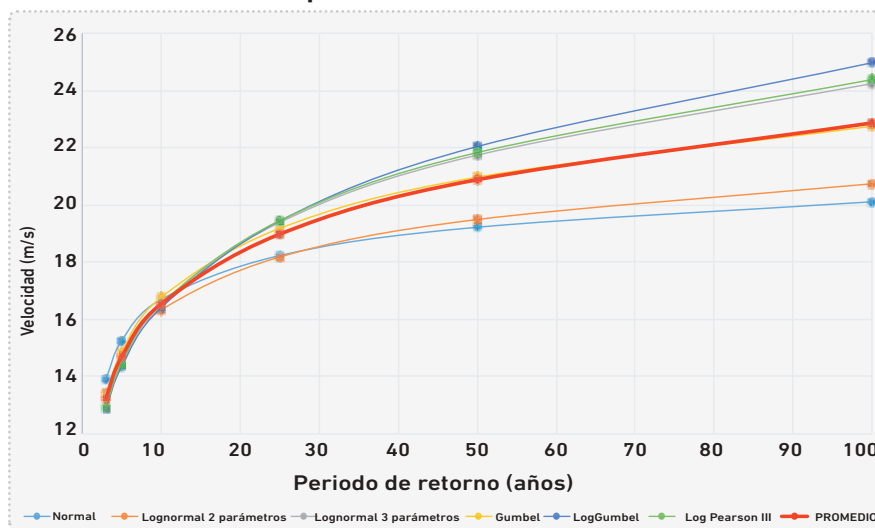
Análisis probabilístico de la amenaza por vientos extremos

Para el análisis del riesgo por vendaval se hizo necesario el análisis de los vientos extremos, para poder determinar la frecuencia de que éste alcance una determinada velocidad (ver GRÁFICO 55). Para ello se han analizado los datos de velocidad máxima horaria de la estación Aeropuerto Alfonso López desde 1978 a 2014, equivalente

a 315,360 datos horarios. Sin embargo, no todos los datos estaban disponibles, no existiendo datos para los años 1979, 1985, 1989, 1990, 1997 y 1998.

Para determinar el valor máximo anual se eliminaron aquellos valores fuera de escala, con errores en la toma de la dirección o con datos inexistentes en las horas inmediatamente anterior o posterior.

GRÁFICO 55. Curvas Velocidad Máxima – Frecuencia obtenida a partir de la serie 1978-2014



Fuente: Elaboración propia

Análisis del balance hídrico. Amenaza de sequía

Según CORPOCESAR es el recurso hídrico el que advierte mayor problemática y niveles de intervención,

por contar con una errada manera de contemplar el territorio, su oferta ambiental y la vocación de uso del mismo.

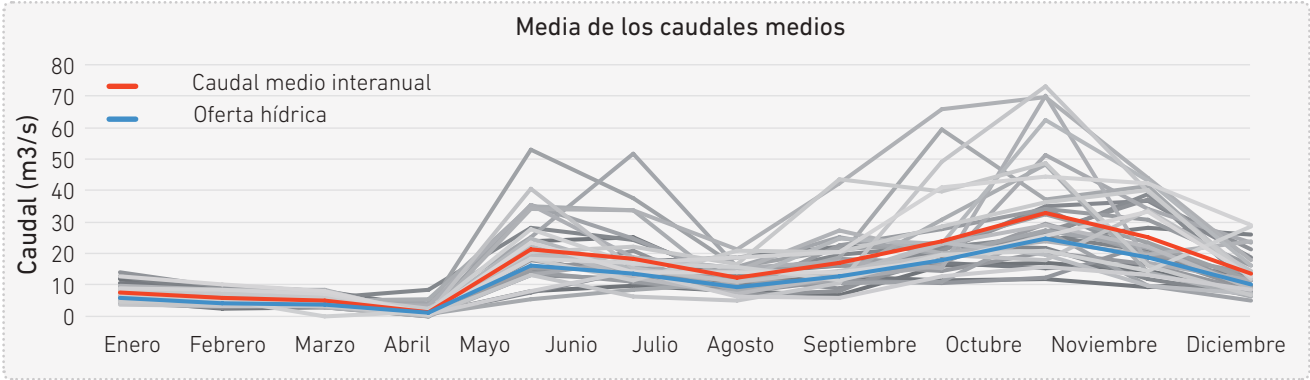
Oferta hídrica

Se ha definido la oferta hídrica como los caudales medios mensuales de

la serie histórica reducida un 25% como consecuencia de la calidad del agua, siendo éste un limitan-

te de la disponibilidad del recurso (GRÁFICO 56).

GRÁFICO 56. Caudal medio interanual y oferta hídrica para Valledupar



Fuente: Elaboración propia

Demandas

Caudal ecológico

El caudal ecológico se puede definir como aquel que contribuye a alcanzar el buen estado o buen potencial ecológico en los ríos o en las aguas de transición y mantiene, como mínimo, la vida piscícola que de manera natural habitaría o podría habitar en el río, así como su vegetación de ribera.

Demandas antrópicas

En la actualidad, el curso del río Guatapurí, en su parte baja, está afectado por una fuerte demanda antrópi-

ca, para uso doméstico, comercial, industrial agrícola y pecuario.

Se han analizado las adjudicaciones de derivación del caudal del río Guatapurí de CORPOCESAR reflejadas en el documento mencionado anteriormente, con un total de 98 derivaciones. La adjudicación concedida a EMDUPAR de 2.500 l/s se ha reducido a efectos del cálculo del balance hídrico a 591 l/s, siendo éste el caudal medio de consumo de agua potable del municipio. La suma de todas las derivaciones alcanza los 7,3 m³/s, que se ha ajustado a 5,4 m³/s teniendo en cuenta

el consumo medio de acueducto de EMDUPAR.

Para el año 2050 se tuvo en cuenta el aumento poblacional de 386.684 en el año 2015 a 642.883 habitantes, lo que supone un consumo de 983 l/s en vez de los 591 l/s actuales.

Índice de escasez:

Se registra escasez de agua cuando la cantidad del recurso tomada de las fuentes existentes es tan grande que se suscitan conflictos: de acuerdo con la Evaluación General de los Recursos de Agua Dulce del Mundo (UN et al, 1997), ver Tabla 16, Tabla 17 y Tabla 18.

Tabla 16. Categorías del índice de escasez

Categoría	Índice de escasez	Definición
No significativo	< 1	Demanda no significativa con relación a la oferta
Mínimo	1 - 10%	Demanda muy baja con respecto a la oferta
Medio	11 - 20%	Demanda baja respecto a la oferta
Medio alto	21 - 50%	Demanda apreciable
Alto	> 50	Demanda alta con respecto a la oferta

Fuente: Estudio Nacional del Agua, IDEAM 2000

Tabla 17. Índice de escasez en Valledupar

	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Derivaciones (m3/s)	5.4	5.4	5.4	5.4	5.4	5.4	5.4	5.4	5.4	5.4	5.4	5.4
Caudal ecológico (m3/s)	3.1	2.9	2.7	0.7	3.9	3.8	3.5	3.7	4.5	5.1	4.7	3.7
Demanda (m3/s)	8.5	8.3	8.1	6.1	9.3	9.2	8.9	9.1	9.9	10.5	10.1	9.1
Oferta hídrica (m3/s)	5.7	4.3	3.9	1.0	16.1	13.7	9.1	12.8	18.0	24.6	18.9	10.1
le (%)	150%	194%	212%	610%	58%	67%	97%	71%	55%	43%	53%	90%

Fuente: Elaboración propia

Tabla 18. Índice de escasez en Valledupar para el año 2050

	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Derivaciones (m3/s)	5.79	5.79	5.79	5.79	5.79	5.79	5.79	5.79	5.79	5.79	5.79	5.79
Caudal ecológico (m3/s)	2.9	2.7	2.6	0.7	3.7	3.7	3.3	3.6	4.3	4.9	4.5	3.5
Demanda (m3/s)	8.7	8.5	8.4	6.5	9.5	9.5	9.1	9.4	10.1	10.7	10.3	9.3
Oferta hídrica (m3/s)	5.7	4.3	3.9	1.0	16.1	13.7	9.1	12.8	18.0	24.6	18.9	10.1
le (%)	154%	200%	218%	649%	59%	69%	100%	73%	56%	44%	55%	92%

Fuente: Elaboración propia

CONCLUSIONES:

El índice de escasez en Valledupar es realmente preocupante, las derivaciones son excesivas impidiendo en muchos casos mantener un caudal ecológico aceptable.

Por otro lado, la falta de obras de regulación no permite aprovechar los meses con superávit para almacenar agua que permita suplir la demanda en los meses más secos, incluido el caudal ecológico.

Independientemente de la necesidad de una obra de regulación aguas arriba del municipio, siempre es conveniente revisar las concesiones en las derivaciones mediante un análisis costo beneficio desde el punto de vista de la sociedad en su conjunto, pudiendo, en algunos casos, buscar usos y actividades más sostenibles.

Una vez establecidas las derivaciones más rentables, se deben instalar mecanismos de regulación que permitan fijar el caudal derivado. En la actualidad éste se hace en lámina libre, de forma que el caudal de la derivación depende de la profundidad del agua en el cauce principal, tal y como se detalla en el capítulo 0.

Cálculo de la vulnerabilidad

De acuerdo con la definición reflejada en el programa “Aproximación holística para la evaluación probabilística del riesgo” (*Central America Probabilistic Risk Assessment CAPRA*, 2005) la vulnerabilidad es la predisposición de un sistema, elemento, componente, grupo humano o cualquier grupo, biológico o no, a sufrir afectación ante la acción de una situación de amenaza específica.

En el GRÁFICO 57 se muestran los distintos elementos expuestos a la

inundación en la margen derecha del río Guatapurí, como las zonas de vivienda precaria altamente vulnerables a esta amenaza en color cian o viviendas unifamiliares de alta calidad constructiva en naranja.

En el GRÁFICO 58 se muestra la vulnerabilidad de los elementos expuestos al viento, siendo el menos vulnerable el hecho de concreto (verde) y el más vulnerable el hacho con lámina de zinc (rojo).

GRÁFICO 57. Vulnerabilidad de los elementos expuestos (la zonas de vivienda precarias altamente vulnerables a la inundación en color cian, naves industriales en amarillo y vivienda unifamiliar de alta calidad constructiva en naranja).



Fuente: Elaboración propia



GRÁFICO 58. Vulnerabilidad de los elementos expuestos al viento, de menor vulnerabilidad (forjado de concreto) al más vulnerable (lámina de zinc)



Fuente: Elaboración propia

Riesgo de inundación

Previo al cálculo del riesgo económico por inundación, se ha calculado el valor expuesto de las viviendas coincidentes dentro de las manchas de inundación para los cuatro períodos de retorno manejados, 3, 25, 50 y 100 años. Para este cálculo se ha asignado a cada tipo de vivienda carac-

terístico de la zona de inundación un precio de reposición estimado. En la Tabla 19 se presentan estos tipos de edificación junto al coste de reposición asignado. Se entiende por coste de reposición el coste de sustitución del elemento expuesto, nave industrial o vivienda, sin contar el precio de la tierra.

Tabla 19. Valor de reposición según tipo constructivo

Tipo Constructivo	Valor Reposición (USD\$/m2)
Naves (Industrias/Agroindustrias)	600
Vivienda precaria (Ladrillo/Hormigón - 90%)	350
Vivienda precaria (Madera/Chapa- 10%)	200
Vivienda unifamiliar clase media	750

Fuente: Elaboración propia

En la Tabla 20 se presenta la relación de valores expuestos para los cuatro períodos de retorno indicados, incluyendo las superficies de construcción estimadas.

Tabla 20. Superficie y valor expuesto a la inundación en Valledupar

Periodo de Retorno (años)	Superficie Expuesta (m2)	Valor Expuesto (USD\$)
3	5.043	2.895.052
25	49.271	19.808.835
50	76.386	30.017.050
100	90.912	35.075.225

Fuente: Elaboración propia

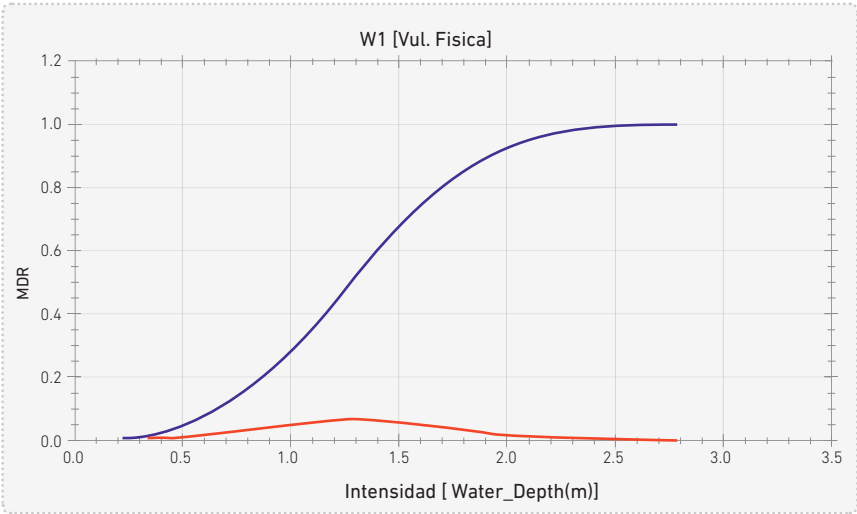
Asimismo, se han seleccionado una serie de curvas de vulnerabilidad de la plataforma CAPRA, que se han considerado como potencialmente representativas de los cuatro tipos de edificación identificados. A título

ilustrativo se muestra una de estas curvas en el GRÁFICO 59, en donde el eje vertical corresponde al porcentaje de daño de la vivienda en relación al coste completo de reposición y el eje vertical representa la profundidad del

agua en metros con el porcentaje de daño respecto al valor de reposición del elemento expuesto. La línea roja representa la desviación estándar de los puntos utilizados en la obtención de la función de vulnerabilidad.



GRÁFICO 59. Curva de vulnerabilidad para viviendas de madera



Fuente: CAPRA

De acuerdo a estas curvas se ha realizado el cálculo de riesgo monetario al extrapolar el porcentaje de daño (MDR) ocasionado a los distintos tipos de estructura según las profundidades de agua alcanzadas para cada período de retorno (ver Tabla 21).

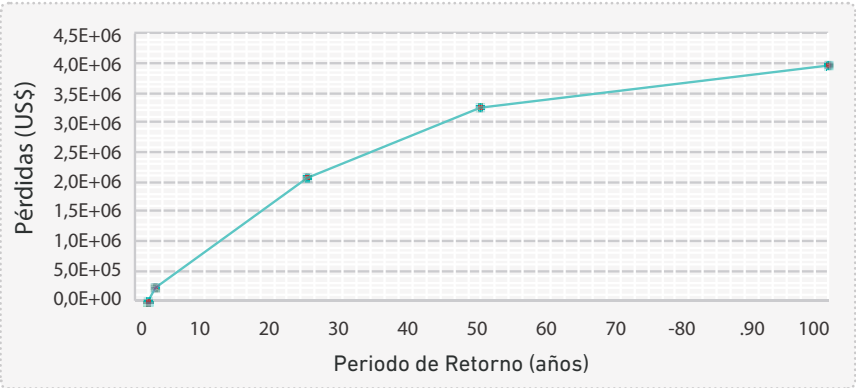
Tabla 21. Pérdidas económicas para cada periodo de retorno analizado para clima actual

Periodo de Retorno (años)	Riesgo (USD\$)	Porcentaje respecto al Valor Expuesto (%)
3	236.667	8,2
25	2.087.195	10,5
50	3.243.044	10,8
100	3.957.755	11,3

Fuente: Elaboración propia

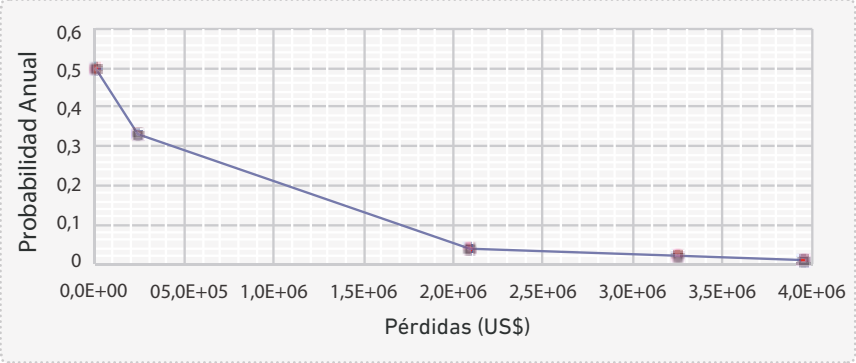
A continuación se presentan los gráficos de pérdida máxima esperada (GRÁFICO 60) y curva de excedencia (Ver GRÁFICO 61) Correspondientes a este cálculo.

GRÁFICO 60. Curva de PML para el escenario del clima actual



Fuente: Elaboración propia

GRÁFICO 61. Curva de Excedencia para el escenario del clima actual



Fuente: Elaboración propia

La pérdida anual esperada (PAE) que corresponde al área bajo la curva de excedencia se ha calculado en COP\$1,29 billones.

El mismo procedimiento se ha seguido considerando los potenciales efectos del cambio climático proyectados para la zona. Los datos correspondientes a este escenario hipotético se presentarán en el informe del estudio. Estos valores alcanzarían para el peor escenario de cambio climático en el año 2050 el valor de COP \$1,6 billones.

Viento

El proceso seguido para el cálculo de daños y costes de reparación asociados a los vientos que se producen periódicamente en la zona de estudio se basa en los mismos pasos descritos para la inundación. Si bien al final, tras considerar el resultado como excesivo, se ha optado por calibrar las curvas de vulnerabilidad seleccionadas de acuerdo a los datos de daños documentados en la plataforma DESINVENTAR para algunas de las tormentas registradas en los aproximadamente 20 años de cobertura del registro. A continuación se describe el proceso de forma resumida.

Previamente al cálculo del riesgo monetario por vientos fuertes, se ha calculado el valor expuesto de los edificios, centrado en este caso en la superficie de cubiertas y teniendo en cuenta que los daños que se pueden producir para el rango de vientos que se registren en el área de Valledupar se centra en esta parte de las edificaciones. Por otro lado, para esta amenaza la huella de afección coincide con la huella urbana de la ciudad en su totalidad. Para este cálculo se ha asignado a cada tipo de cubierta característico un precio de reposición estimado. En la Tabla 22 se presentan estos tipos de cubierta junto al coste de reposición asignado.

Tabla 22. Valor de reposición según tipo de cubierta

Tipo de Cubierta	Valor Reposición cubierta (USD\$/m²)
Forjado	60
Forjado-Placas	30
Forjado-Teja	25
Lamina de zinc (dentro y fuera Catastro)	15

Fuente: Elaboración propia

En la Tabla 23 se presenta la relación entre superficie y valores expuestos de acuerdo con las superficies específicas de los cuatro tipos de cubierta característicos identificados. Al igual que para la inundación, el grado de daño asociado a una intensidad de viento concreta se ha

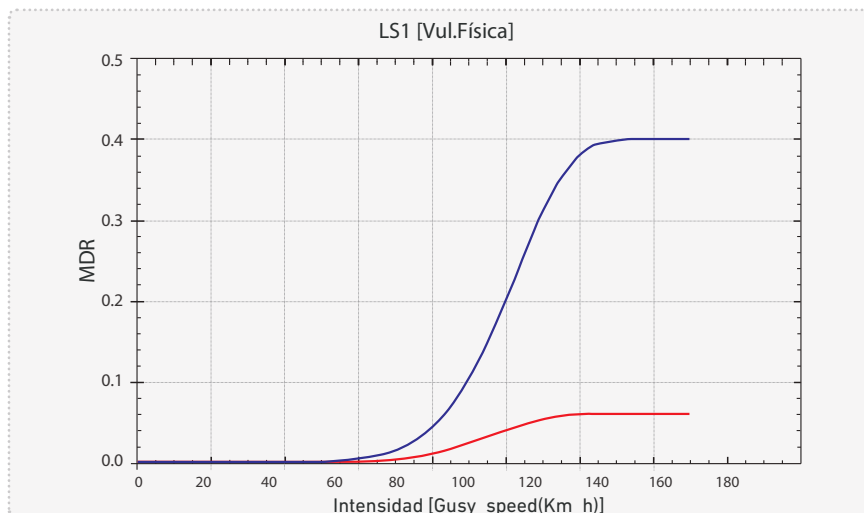
Tabla 23. Superficie y valor expuesto a la amenaza de vientos en Valledupar

Área	Superficie Expuesta (m²)	Valor Expuesto (USD\$)
Huella urbana Valledupar	7.616.962	227.998.089

Fuente: Elaboración propia

proyectado de las curvas de vulnerabilidad seleccionadas de la misma plataforma CAPRA para esta amenaza. Concretamente se eligieron tres curvas; en el Gráfico 62 se muestra una de las curvas seleccionadas, donde la curva azul representa la función de vulnerabilidad que relaciona la velocidad del viento en km/h con el porcentaje de daño respecto al valor de reposición de la cubierta expuesta. La línea roja representa la desviación estándar de los puntos utilizados en la obtención de la función de vulnerabilidad.

GRÁFICO 62. Curva de vulnerabilidad LS1 - Cubierta ligera fachada en mampostería 1 piso



Fuente: CAPRA

De acuerdo con estas curvas, se efectuó el cálculo de riesgo monetario mediante la extrapolación del porcentaje de daño (MDR) ocasionado a los distintos tipos de cubierta de acuerdo a las intensidades de viento establecidas para los cuatro periodos de retorno. Sin embargo, el resultado obtenido para este cálculo, con una pérdida anual esperada de más de 300.000 dólares, se consideró excesivo, razón por la cual se llevó a cabo una calibración de las curvas con base en varios valores de daño documentados en la plataforma DESINVENTAR.

Lo que llama la atención de estos datos es su relativo bajo valor. Concretamente, el daño máximo registrado en el año 1998 asciende, recalculado a precios actuales, a unos 15.000 dólares. Por otro lado, de acuerdo al periodo de registro cubierto en la plataforma, de unos 20 años, se ha considerado que este daño se podría asociar a un periodo de retorno de 25 años (PR25).

Por lo tanto, se ha buscado un ajuste a la baja de las curvas de vulnerabilidad seleccionadas, llevando la aproximación del riesgo con PR25



hasta la cantidad indicada. Posteriormente se aplicó la misma corrección para las curvas en los otros periodos de retorno.

En la Tabla 24 se presentan los resultados de daños para los periodos de retorno modelizados, en donde se incluye el porcentaje de daño respecto al valor total expuesto.

Tabla 24. Pérdidas económicas para cada periodo de retorno analizado.

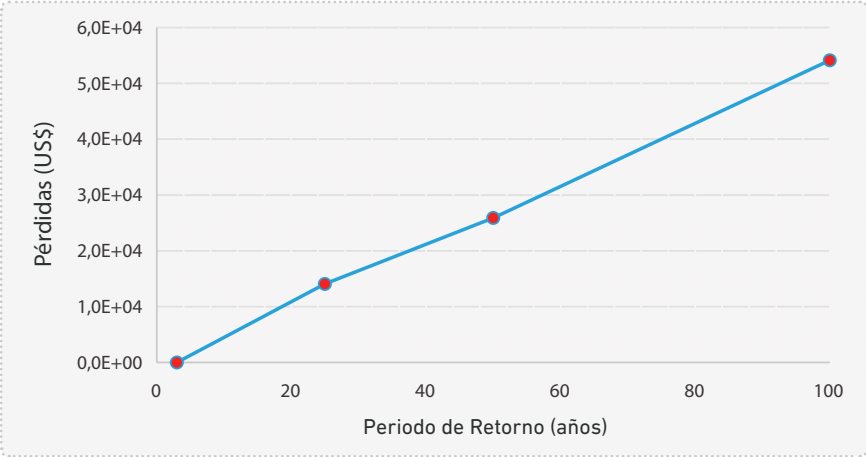
Periodo de Retorno (años)	Riesgo (USD\$)	Porcentaje respecto al Valor Expuesto (%)
3	0	0,0
25	14.067	0,006
50	25.911	0,011
100	54.145	0,024

Fuente: Elaboración propia

A continuación se presentan los gráficos de pérdida máxima esperada (PML) (GRÁ-

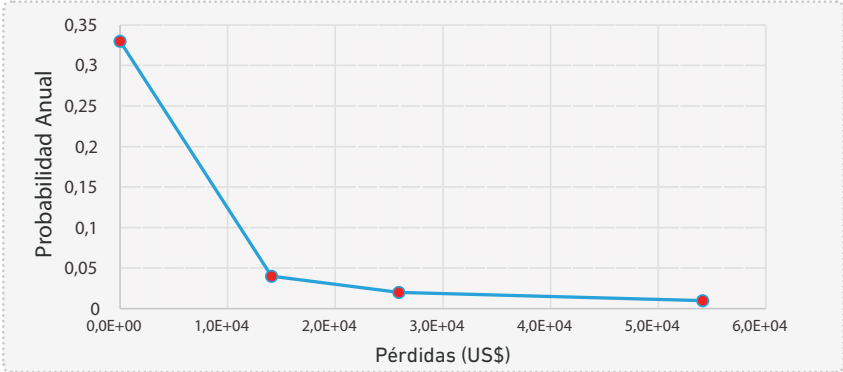
FICO 63) y curva de excedencia (GRÁFICO 64) correspondientes a este cálculo.

GRÁFICO 63. Curva de PML para vientos fuertes



Fuente: Elaboración propia

GRÁFICO 64. Curva de Excedencia para vientos fuertes



Fuente: Elaboración propia

La pérdida anual esperada (PAE) para la amenaza de vientos fuertes, corresponde al área bajo la curva de excedencia, la cual se calculó en COP \$10 millones. Por lo tanto, en comparación a la amenaza de inundación, el nivel de riesgo económico sería poco significativo.

Medidas de mitigación

Las medidas de mitigación propuestas se dividen en medidas estructurales y no estructurales o de gestión. Las primeras conllevan la ejecución de una obra civil con el objeto de eliminar un problema ya producido y tienen un efecto inmediato sobre él. Las actuaciones no estructurales son aquellas que necesitan una planificación previa, una visión de largo plazo y la coordinación de diferentes organismos públicos para que éstas sean

factibles. A continuación se enumeran algunas recomendaciones que representan el insumo para el desarrollo de estrategias, programas y proyectos clave.

Dentro de las medidas estructurales se plantean:

- 1. Inundación y sequía. Obra de regulación (Presa): con el objetivo de laminar los caudales de avenida y limitar el caudal a un valor máximo que mitigue las inundaciones y homogenice la oferta hídrica a lo largo del año mediante el almacenamiento de agua durante los meses de superávit.
- 2. Inundación. Reubicar a la población de la margen derecha del río Guatapurí: La mejor op-

ción desde el punto de vista medioambiental y urbanístico es reubicar a la población afectada, mediante la estructuración de programas integrales que eliminen completamente los riesgos, que consoliden la relación de la comunidad con su territorio y su ambiente, y que manejen el impacto que traen consigo el desarraigo, el alejamiento y el desconcierto.

3. Inundación y sequía. Control de las derivaciones del río: en general, las derivaciones en el Guatapurí no tienen ningún tipo de control, siendo éstas en lámina libre sin compuerta, por lo que, independientemente del caudal asignado a cada una de estas derivaciones, éste dependerá de la profundidad que lleve el Guatapurí en cada momento, no permitiendo así la optimización del recurso.

Dentro de las no estructurales:

4. Zonificación legal del cauce: En las zonas de ribera que aún no están desarrolladas se propone ordenar de manera racional el uso del territorio, de forma que las áreas más expuestas a las inundaciones se destinen a actividades en las que los daños

potenciales no sean muy importantes.

5. Vientos extremos. Inventario de árboles: Los principales problemas se dan por la caída de elementos no estructurales mal amarrados o en mal estado de mantenimiento y por la caída de ramas de árboles sobre vehículos y demás objetos situados bajo ellos. Por ello es fundamental realizar un inventario de todos los árboles que hay en el municipio, en el que aparezcan sus características, su estado fitosanitario y evaluación de potenciales daños, para poder planificar podas preventivas y acciones correctivas.
6. Medidas de alerta temprana de avenidas: Se recomienda establecer un Sistema de Alertas en el río Guatapurí, para alertar a la población en el evento de presentarse una creciente súbita.
7. Estrategias de compromiso y difusión: El proceso de comunicación en la gestión de riesgo de desastre, visto desde la óptica de que no solo es necesario informar a la población sino también formarla, es dinámico, intersectorial, interinstitucional e interdisciplinario y requiere de una estrecha interrelación y coordinación entre todos los actores que son parte del proceso, para

lograr una estrategia efectiva de comunicación para la reducción de los riesgos a todo nivel.

Estudio del crecimiento urbano

El plano más antiguo de Valledupar corresponde al año 1578. En este plano se aprecia la extensión del trazado del manzanario fundacional, conformado por 8 cuadras (10,9 ha). Éstas permanecen en la actualidad y hacen parte del Centro Histórico de la ciudad, declarado como bien de interés cultural del ámbito nacional.

El crecimiento de Valledupar en los siguientes 4 siglos es de tan solo 167 ha, pero en los siguientes 45 años la huella urbana aumenta 1.684 ha, multiplicándose por 10 en tan solo 4 décadas. La población de Valledupar empieza a aumentar significativamente a partir de 1940. Antes de esto su crecimiento, tanto demográfico como de su huella urbana, es desacelerado debido a su ubicación aislada en el territorio colombiano. La ciudad empieza a crecer hacia el costado sur oeste del río Guatapurí, elemento que ha determinado siempre hacia dónde se ha desarrollado la ciudad.

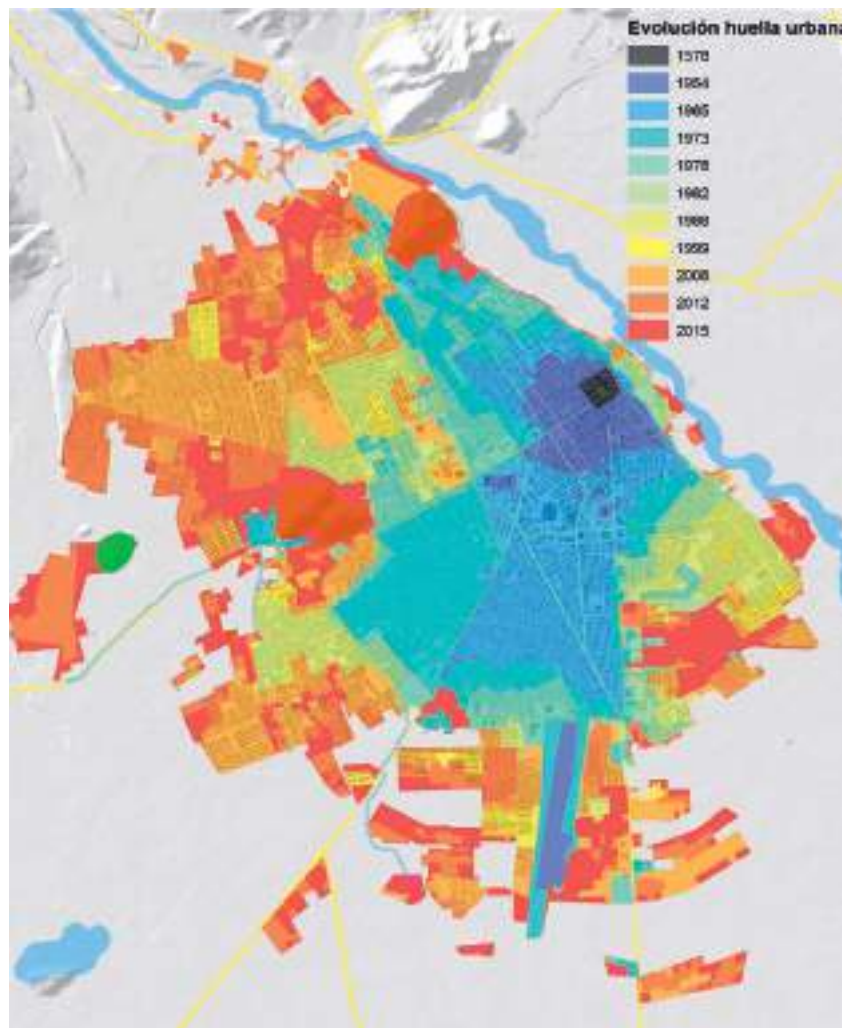
Hacia 1960, la escasez de vivienda en el municipio genera las primeras urbanizaciones piratas en la ciudad, de manera que se crean barrios como el

Primero de Mayo. En el año 1965 la tendencia del crecimiento comienza a ser hacia el sur, claramente jalado por la localización del aeropuerto y la falta de barreras naturales a este costado de la ciudad.

Entre 1988 y 1999 la densidad de la ciudad aumenta notablemente, esto se explica por el fenómeno de desplazamiento forzoso, consecuencia del conflicto armado. La necesidad de nuevo suelo para esta población vulnerable empieza a generar asentamientos informales al costado occidental de la Acequia las Mercedes y al margen derecho del río Guatapurí. Estos desarrollos informales se dan desarticulados de la malla vial de la ciudad, sin ningún tipo de continuidad o planeación.

Entre 2012 se alcanzan las 3.046 ha y 2015 se llega a 3.762 ha; la ciudad trata de mantenerse compacta y la buenas prácticas de planeación detienen la desconfiguración de la huella, llenando la mayoría de los vacíos existentes. Sin embargo, para este periodo comienza el Programa de Viviendas 100% Subsidiadas del Gobierno Nacional; estos proyectos se localizan al sur-occidente del aeropuerto, completamente segregados tanto espacial como socialmente. En la FIGURA 11 se puede observar la evolución periódica antes mencionada.

FIGURA 11. Crecimiento de la huella urbana para los años disponibles



Fuente: IDOM a partir de imágenes satelitales

Características de la huella urbana actual

Para el análisis espacial del crecimiento, se plantea una división del territorio o sectorización de la huella por “clases de análisis homogéneas”; se trata de una división de Valledupar en segmentos o sectores que presentan cierta homogeneidad del hábitat, considerando para ello la morfología, densidad, grado de consolidación, usos del suelo, tipología edificatoria, presencia de áreas verdes y segmento social, entre otros.

Este análisis por sectores homogéneos, que difiere del de barrios (cada barrio es único pero en las clases se repiten ciertos patrones), sirve para caracterizar la ciudad, sirviendo para realizar una lectura socioespacial del territorio, es decir, saber dónde se ubica la gente y en qué condiciones vive.

Finalmente, este análisis se usa en el diagnóstico y en el diseño de escenarios, considerando la proyección de las clases o segmentos en el futuro, considerando la tendencia, o una renovación y/o reordenamiento de algunas en los escenarios óptimo e intermedio o de consenso, en el caso que ello proceda.

Este análisis nos arroja las primeras conclusiones sobre las características de la huella urbana actual. Encontramos una ciudad con una baja mezcla de usos del suelo, un déficit importante de zonas verdes, principalmente en los estratos bajos, una tendencia de crecimiento a través de conjuntos cerrados en todos los niveles socioeconómicos y una alta segregación social, en donde los estratos menos favorecidos se han localizado a través de los años en la periferia de la ciudad y los de mayor poder adquisitivo se localizan en los anillos más cercanos al centro de la ciudad, con unas características urbanas de mayor calidad que aquellas de los barrios de estratos bajos.

El análisis se realiza más a fondo en las áreas de uso residencial; encontramos que la clase media alta representa el 14% del uso residencial y ocupa el 9% de la huella urbana. Se localiza principalmente en el norte de la ciudad y en algunas zonas al sur, dentro de conjuntos de viviendas campestres.

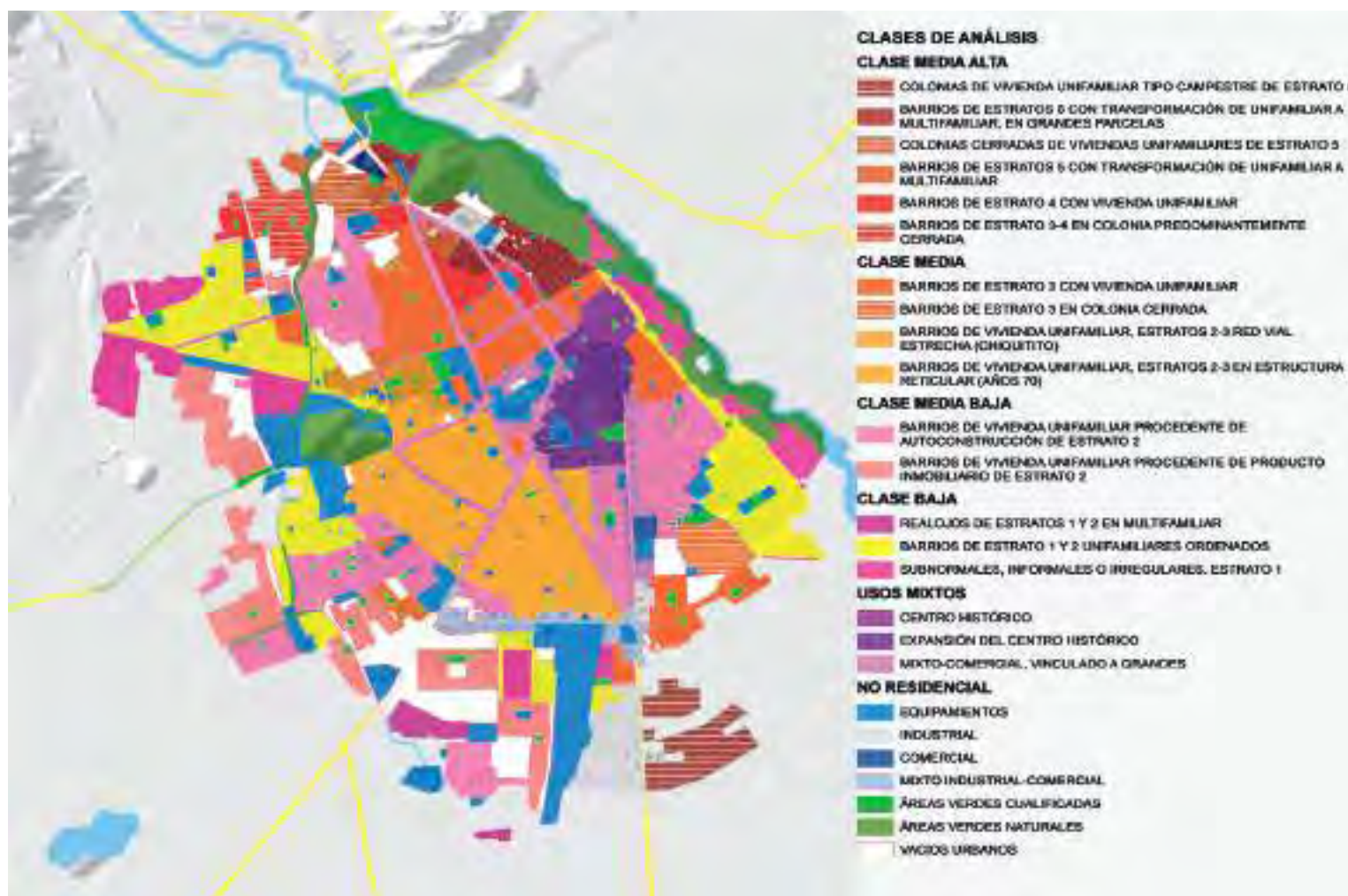
Las clases medias de Valledupar se localizan en su mayoría dentro del primer círculo predominantemente

residencial, según aumenta la distancia desde el Centro Histórico y el centro económico, ocupa el 20% de la huella urbana y representa el 33% del uso residencial.

La clase media baja se compone de barrios de estrato 2, algunos de crecimiento progresivo y otros procedentes de un producto inmobiliario planificado. Esta clase ocupa el 16% de la huella urbana y representa el 26% del uso residencial, se localiza al sur y al occidente de la ciudad, principalmente en la periferia del casco urbano. Son barrios con un porcentaje de su huella aún en construcción.

Las clases consideradas en el nivel socioeconómico bajo son las más extensas y aglutinan casi el 40% de la población, se distribuyen en las zonas más alejadas del centro urbano de Valledupar (ver FIGURA 12 y Tabla 25).

FIGURA 12. Plano zonas homogéneas



Fuente: IDOM

Tabla 25. Las clases de análisis de Valledupar son las siguientes

USO PRINCIPAL	CÓD.	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE EN HAS	% SOBRE TOTAL	% SOBRE USO DEL SUELO	% SOBRE ESTRATO SOCIAL
RESIDENCIAL	1	Colonias de vivienda unifamiliar tipo campestre de estrato 6	80	2%	4%	14%
	2	Barrios de estratos 6 con transformación de unifamiliar a multifamiliar, en grandes parcelas	72	2%	3%	
	15	Colonias cerradas de viviendas unifamiliares de estrato 5	29	1%	1%	
	3	Barrios de estratos 5 con transformación de unifamiliar a multifamiliar	29	1%	1%	
	5	Barrios de estrato 4 con vivienda unifamiliar	50	1%	2%	
	4	Barrios de estrato 3-4 en colonia predominantemente cerrada	63	2%	3%	
	16	Barrios de estrato 3 con vivienda unifamiliar	298	8%	13%	33%
	17	Barrios de estrato 3 en colonia cerrada	39	1%	2%	
	6	Barrios de vivienda unifamiliar, estratos 2-3 red vial estrecha (chiquitito)	43	1%	2%	
	7	Barrios de vivienda unifamiliar, estratos 2-3 en estructura reticular (años 70)	373	10%	16%	
	18	Barrios de vivienda unifamiliar procedente de producto inmobiliario de estrato 2	235	6%	10%	26%
	8	Barrios de vivienda unifamiliar procedente de autoconstrucción de estrato 2	369	10%	16%	
	9	Realojos de estratos 1 y 2 en conjuntos multifamiliares	22	1%	1%	27%
	10	Barrios de estrato 1 y 2 unifamiliares ordenados	386	10%	17%	
	11	Subnormales, informales o irregulares. Estrato 1	200	5%	9%	

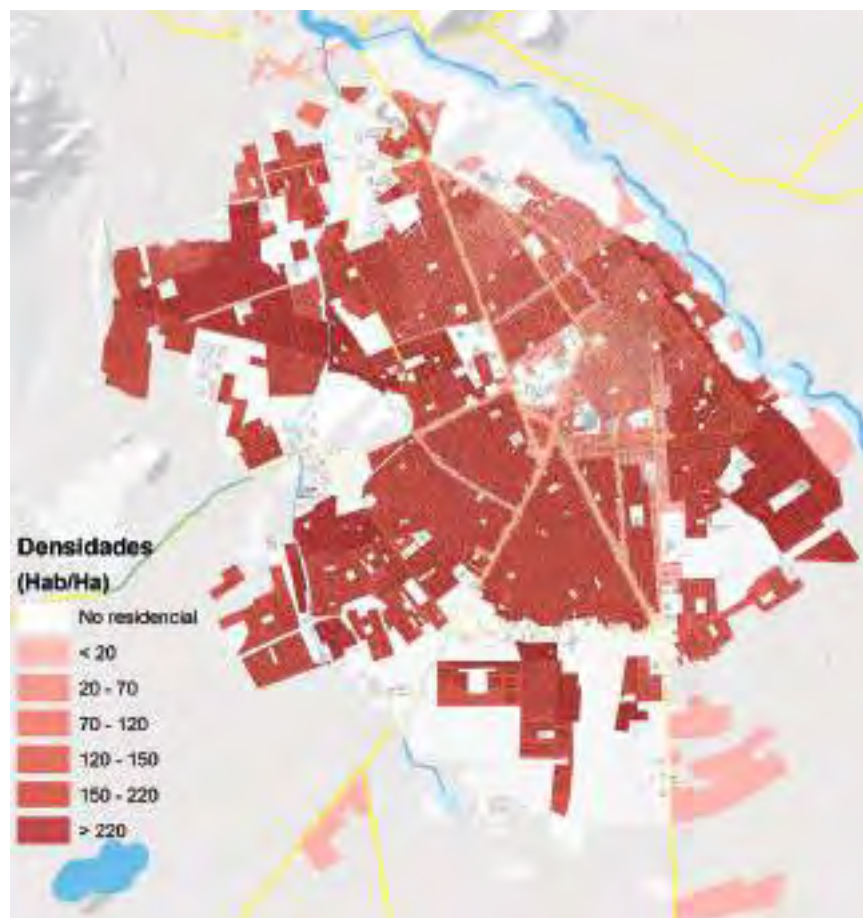
USO PRINCIPAL	CÓD.	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE EN HAS	% SOBRE TOTAL	% SOBRE USO DEL SUELO
SUBTOTAL RESIDENCIAL			2.290	59%	100%
USOS MIXTOS	12	Centro histórico	32	1%	10%
	14	Expansión del centro histórico	105	3%	31%
	13	Mixto-comercial, vinculado a grandes avenidas	197	5%	59%
SUBTOTAL USOS MIXTOS			334	9%	100%
NO RESIDENCIAL	211	Áreas verdes cualificadas	112	3%	11%
	212	Áreas verdes naturales	314	8%	32%
	22	Equipamientos	380	10%	39%
	23	Comercial	16	0%	2%
	24	Industrial	97	3%	10%
	26	Mixto industrial-comercial	52	1%	5%
SUBTOTAL NO RESIDENCIAL			971	25%	100%
VACANTE	25	Vacios urbanos	275	7%	100%
TOTAL			3.870	100%	100%

ASPECTOS CLAVES DEL DIAGNÓSTICO

Al analizar a profundidad la ciudad, se concluye que los aspectos más representativos para estudiar en detalle son: la densidad, la segregación social, los asentamientos informales en la periferia de la ciudad y en la margen derecha del río Guatapurí, la desarticulación de la ciudad en las nuevas zonas de expansión, la presencia de algunos vacíos urbanos en la mayoría de las comunas y el déficit de zonas verdes y espacio público.

Densidad: La densidad urbana de Valledupar es similar a la media de otras ciudades internacionales y es algo superior en comparación con otras ciudades de la ICES (ver FIGURA 13), caracterizada por ser una ciudad compacta, con un buen nivel de consolidación, con menor presencia de vacíos urbanos, edificios abandonados y desocupados; todo ello a pesar de que la predominancia de tipología de vivienda es unifamiliar.

FIGURA 13. Distribución de densidad según clases de análisis



Fuente: IDOM

La densidad bruta de Valledupar es de 99,5 hab/ha (ocupa el número 3 de catorce ciudades estudiadas), está por encima de la media de las ciudades.

La densidad neta de Valledupar es de 147 hab/ha, que está por encima de la media de las ciudades de la ICES y la densidad neta construida es de 43 viviendas/ha. Además, la densidad normalmente no se distribuye de forma homogénea en la ciudad. Por lo tanto, además del análisis global de la densidad, interesa también una lectura espacial.

En Valledupar, exceptuando las áreas mixtas que obviamente presentan una menor densidad (ya que en las mismas existe predominancia de otros usos diferentes a los residenciales), y el segmento social alto (4, 5 y 6), que es menos representativo (25 mil habitantes ubicados en 294 ha, lo que supone una densidad neta de 85 hab/ha, por debajo de los 147 de media de la ciudad), se presenta una distribución de la densidad relativamente homogénea: el resto de segmentos (1, 2 y 3) presentan densidades por encima de la media, entre 159 y 236 hab/ha, y acogen la mayoría de población de la ciudad.

Segregación socioespacial: Valledupar es una ciudad que presenta síntomas de injusticia y segregación social. Una de las causas principales es la estratificación socioeconómica. Esta división espacial del territorio ha condicionado el desarrollo de las ciudades según el estrato, donde los más pobres deben ubicarse a la periferia, en sectores de bajas calidades urbanas o en zonas de alto riesgo y los más ricos en las mejores zonas de la ciudad. Esto genera abismos cada vez más grandes entre una clase social y otra, haciendo más difícil acabar con la desigualdad que abarca todo el territorio colombiano.

Para entender la segregación social en Valledupar se considera el análisis de las clases urbanas homogéneas, que se usan para caracterizar la segregación e injusticia social en la ciudad, ya que existen sectores más desfavorecidos que corresponden con los segmentos y estratos más pobres, que presentan un hábitat urbano no cualificado, caracterizado por un alto porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares mínimos de habitabilidad definidos por el país, déficit cuantitativo de viviendas, un alto porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos precarios e informales, y presencia de importantes áreas residenciales

ocupadas exclusivamente por estratos sociales bajos en un hábitat urbano no cualificado.

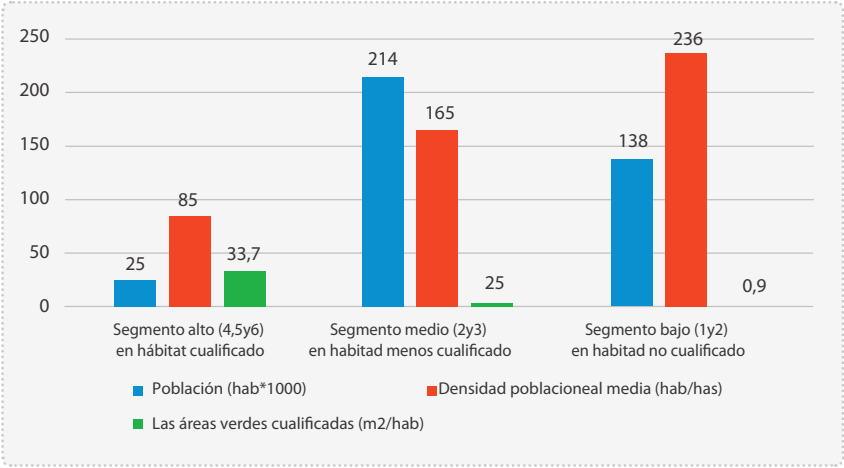
Existen unos 138 mil habitantes en Valledupar que se localizan en barrios de estratos 1 y 2 en un hábitat menos cualificado, equivalente al 36% de la población urbana, de los cuales, unos 30 mil habitantes, correspondiente al 8% de la población urbana, son asentamientos informales; estas áreas se caracterizan por estar en la periferia,

conformando importantes sectores de la ciudad, algunos cercanos a los “guetos”, estos cuentan con una baja dotación de espacio público inferior a 0,9 m²/hab, cuando la media para la ciudad es 2,9m²/hab (ver GRÁFICO 65. Densidad y áreas verdes por estratos sociales), y adicionalmente una densidad muy alta y muy consolidada de 236 hab/ha para el segmento bajo y algo menor para los informales con 149 hab/ha ya que hay una menor consolidación.

esto, sumando al déficit de vivienda para los estratos menos favorecidos, ha impulsado el desarrollo de asentamientos informales a lo largo de los años. La falta de proyectos VIS y VIP subsidiados por el Estado promueve estos desarrollos, que terminan generando sobrecostos para la ciudad y barrios con bajas condiciones de habitabilidad y un alto índice de vulnerabilidad. Para el caso de los barrios ubicados sobre la margen derecha del río Guatapurí, también ha influido la falta de control e intervenciones, por parte de los entes ambientales, sobre la ronda hidráulica y la zona de manejo y preservación ambiental del mismo.

Desarticulación de la ciudad en las nuevas zonas de expansión: A pesar de ser una ciudad relativamente compacta con un límite urbano bien definido, Valledupar presenta una descontextualización de los nuevos desarrollos hacia la periferia de la ciudad. A raíz de la falta de control y bajo nivel de respuesta por parte de la administración, la ciudad, con el paso del tiempo, fue buscando espacios para suplir las necesidades de vivienda. Esta suma de factores permitió que los urbanizadores piratas, en conjunto con la población más vulnerable, generaran barrios ilegales y de invasión, sin ningún tipo de

GRÁFICO 65. Densidad y áreas verdes por estratos sociales



Fuente: IDOM

Una de las consecuencias de esta segregación socioespacial son los asentamientos informales en la periferia de la ciudad y en la margen

derecha del río Guatapurí. Como se mencionó anteriormente, la ciudad de Valledupar es un importante receptor de población desplazada;

infraestructura, desarticulados de la ciudad y en zonas de alto riesgo. En los últimos años también se han venido desarrollando conjuntos de vivienda de interés prioritario bajo la iniciativa del Programa de Viviendas 100% Subsidiadas del Gobierno Nacional, estas viviendas se encuentran completamente segregadas, tanto espacial como socialmente, y serán un problema en el futuro próximo de la ciudad.

Vacíos Urbanos: La expansión no planificada, asociada a la necesidad de tierra de fácil desarrollo que cubra el déficit de vivienda, ha generado múltiples vacíos dentro de la huella urbana. En algunos casos son territorios carentes de edificaciones pero completamente rodeados de zonas edificadas, por lo cual su vocación queda vinculada a las dinámicas urbanas (FIGURA 14). En total se considera que existen cerca de 275 ha de suelos vacantes en la ciudad, estos se localizan en forma dispersa, heterogénea e irregular, predominando algunos sectores en la periferia, principalmente en las comunas 2, 3, 4 y 5.

Estos terrenos no se desarrollan por diversos motivos: en ocasiones por desinterés o incapacidad de los propietarios, y en otras ocasiones

por especulación, donde los propietarios están esperando un aumento en el precio del suelo para la venta o el desarrollo de los mismos. También influye la falta de voluntad política por parte de la administración, ya que la normativa que rige

los predios en tratamiento de desarrollo, sobre todo aquellos que deben desarrollarse a través de Plan Parcial, es compleja y formularlos toma a los promotores años de negociaciones con los entes ambientales y municipales.

FIGURA 14. Localización vacíos dentro de la huella urbana

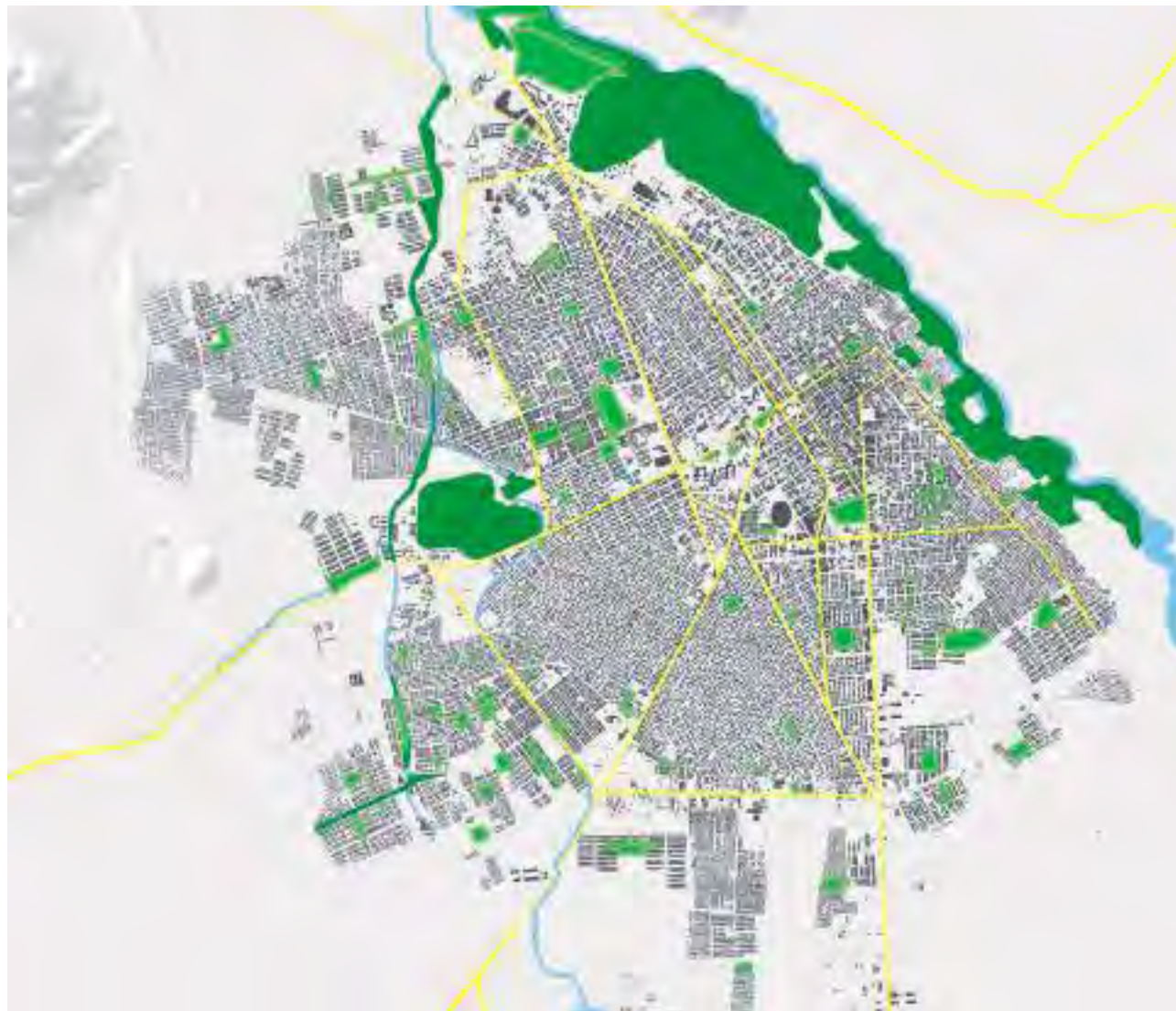


Fuente: IDOM

Áreas verdes y espacio público:

El entorno de la ciudad de Valledupar es privilegiado; la ciudad se ubica en el valle del río Cesar entre la Sierra Nevada de Santa Marta y Perijá, en un sistema de ciudades binacional; lo que le confiere un entorno de gran valor productivo, ecológico y paisajístico. No obstante, la dotación de áreas verdes y espacio público en la ciudad es deficitaria (FIGURA 15).

La dotación de áreas verdes totales en Valledupar es de 11 m²/hab, lo que corresponde a un valor medio, en comparación con otras ciudades ICES; este valor se divide en una dotación de áreas verdes cualificadas de 2,9 m²/hab, lo que representa un valor muy bajo para los estándares colombianos e internacionales, y no cualificadas de 8,1 m²/hab; estas áreas no cualificadas corresponden con importantes parajes naturales forestados en la ciudad, pero que no se constituyen como espacios de esparcimiento y uso público de la población vallenata. En conclusión, la dotación de espacio público en Valledupar es baja, con un valor de 3,5 m²/hab.

FIGURA 15. Vista de las áreas verdes consideradas

Fuente: Elaboración propia IDOM





Escenarios de crecimiento urbano

Luego de realizar los distintos análisis multisectoriales y obtener un diagnóstico claro de la situación actual, se procede al diseño de los Escenarios de Crecimiento. El primer paso es establecer los criterios para el desarrollo futuro de Valledupar, los que se dividen en 2 categorías para los 3 escenarios:

- Consolidación y Densificación de la Huella Urbana Actual
- Nuevas Zonas de desarrollo

En primera medida se calcula cuánta población ocuparía las zonas dentro del perímetro urbano actual, luego cuánta población entrará en las zonas de expansión y de desarrollo propuestas por el POT y, finalmente, se estima cuánta población requerirá aún más suelo nuevo en estos horizontes temporales.

- **Escenario Tendencial:** Se pronostica un proceso de densificación muy limitado por el alto costo del suelo urbano y la baja tendencia al desarrollo integral y planificado del suelo de expansión y rural. Se pronostica un crecimiento explosivo de la huella urbana y una baja en las densidades construidas y

de población. La huella urbana crecería un 106% en el período 2014-2050, llegando a casi 7,9 km² (comparados con los actuales 3,8 km²).

- **Escenario Óptimo:** Fuerte proceso de consolidación, renovación urbana y densificación principalmente en las comunas 5 y 6. Relocalización de la población ubicada en la margen derecha del río Guatapurí. Mejoramiento de barrios en el entorno de Bello Horizonte y al costado occidental del aeropuerto. Ampliación de los usos mixtos asociados a la malla vial principal, creación de 4 nuevas centralidades en la periferia de la ciudad y trasladado de la industria fuera del perímetro urbano. Se plantea un anillo verde de contención al occidente de la ciudad, conectándose tanto al sur como al norte con el parque lineal del río Guatapurí, paralelo a la circunvalar propuesta. De igual forma se incorporan nuevas áreas verdes y algunos ejes cívicos que las conectan. La huella urbana crece de modo planificado en zonas sin limitantes para el crecimiento. La huella crecería un 28%, llegando a 4,9 km² el 2050.

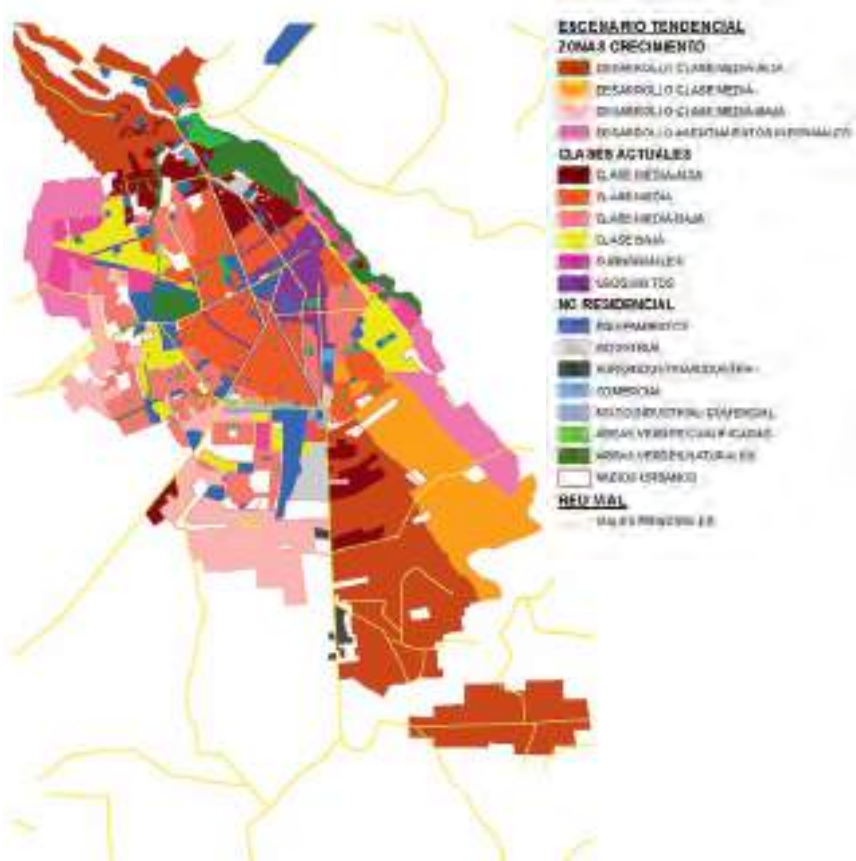
• **Escenario Intermedio:** Corresponde a un Escenario factible de implementar, basado en los mismos objetivos y propuestas urbanas planteadas en el escenario óptimo, pero incorporando variables de dificultad de disponibilidad de recursos, tendencias inmobiliarias y limitantes burocráticos. El crecimiento en este escenario busca también la mayor consolidación posible

de la huella urbana actual, y un crecimiento planificado en las nuevas zonas de expansión del POT, modificando un poco su geometría al sur de la ciudad y manteniendo concentrada la industria al sur del aeropuerto. La huella urbana crecería un 53% respecto a la huella urbana actual, llegando a los 5,9 km² en el año 2050 (Ver Tabla 10, FIGURA 16, FIGURA 17 y FIGURA 18).

A continuación se pueden apreciar 3 mapas correspondientes a los 3

escenarios de crecimiento de la ciudad:

FIGURA 16. Escenario Tendencial - Mapa de Escenario horizonte 2050

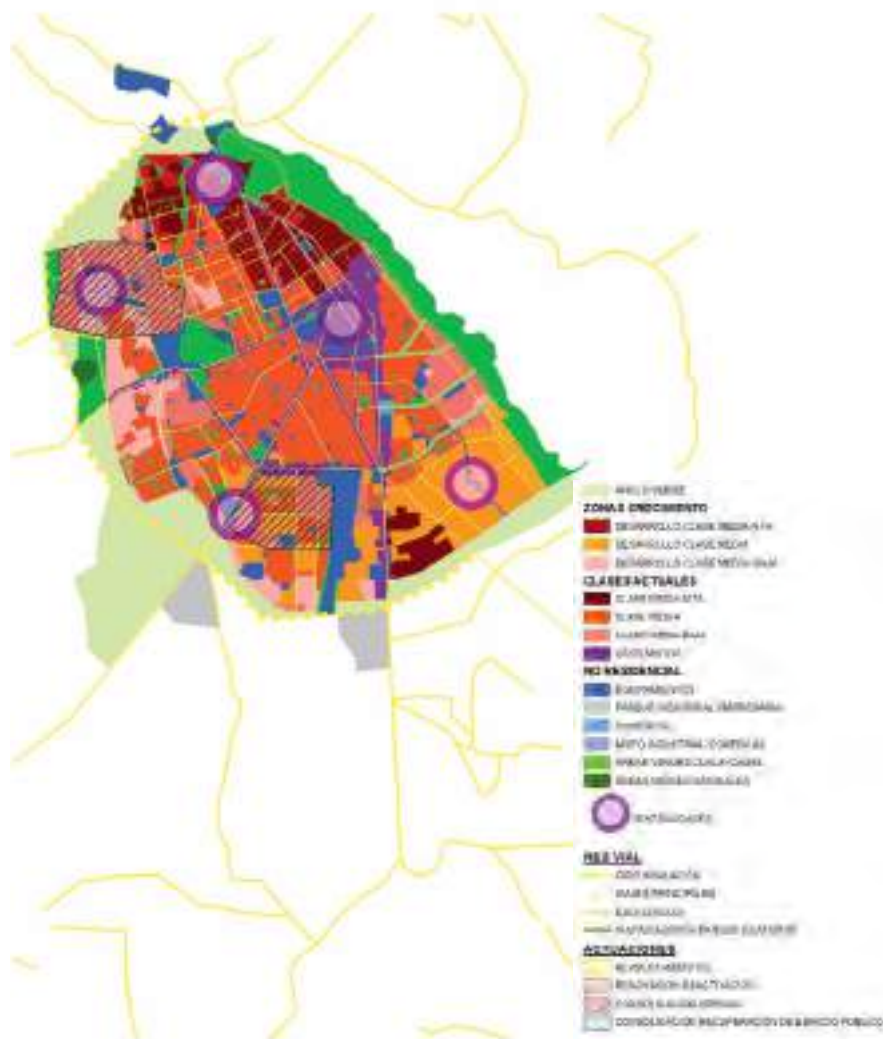


Fuente: IDOM

Tabla 27. Comparación de Crecimientos Huellas Urbanas y Densidades por Escenarios al 2050

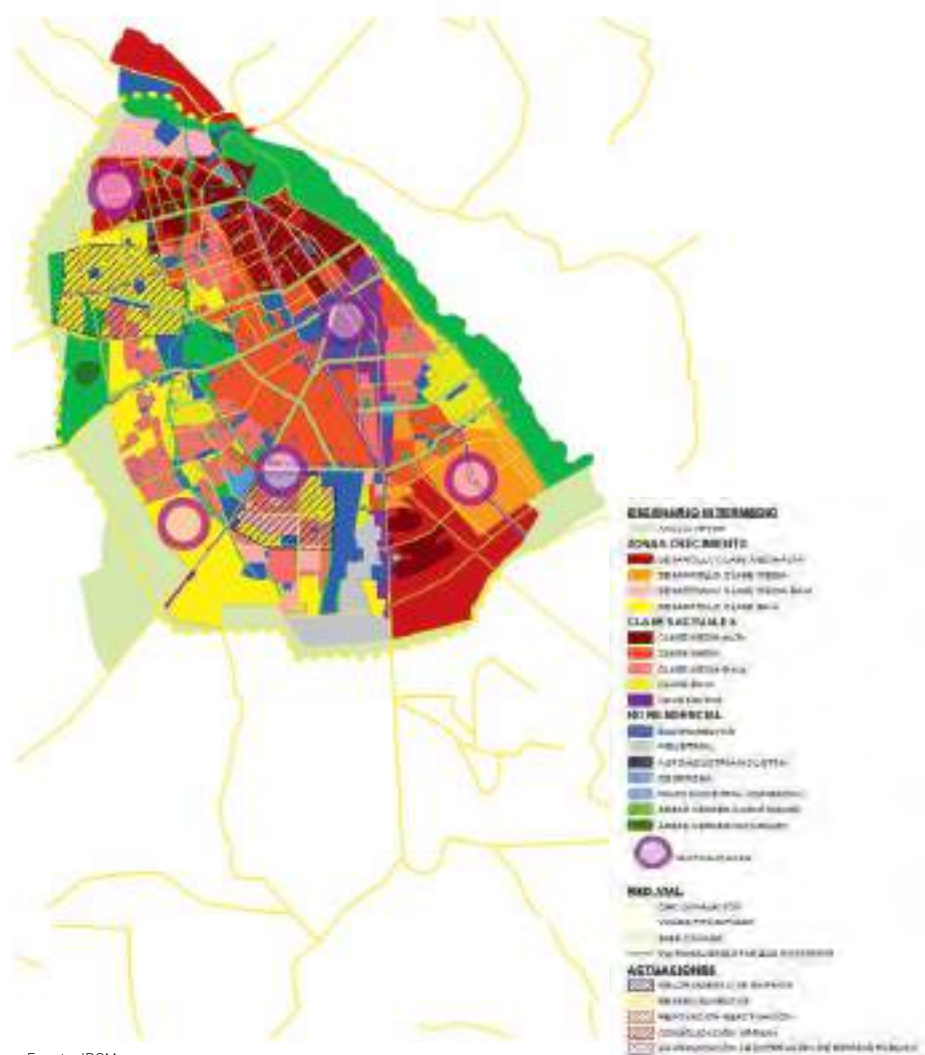
		ACTUAL	TENDENCIAL	ÓPTIMO	INTERMEDIO
SUPERFICIE HUELLA URBANA	Ha	3.877	7.985	4.951	6.031
POBLACIÓN	hab	386.684	642.883	642.883	642.883
DENSIDAD URBANA MEDIA BRUTA	Hab/ Ha	100	81	130	107
DENSIDAD URBANA MEDIA NETA	Hab/ Ha	147	95	173	143
VIVIENDAS	Viv/ Ha	112.426	233.601	284.757	242.146
DENSIDAD URBANA MEDIA CONSTRUIDA BRUTA	Viv/ Ha	29	30	58	40
ÁREAS VERDES CUALIFICADAS	m2	1.115.501	1.115.501	7.779.540	9.754.266
ÁREAS VERDES CUALIFICADAS	m²/Hab	2,9	1,7	12,1	15,2
POBLACIÓN EN RIESGO	hab	3.197	38.458	0	0
Superficie Actual contruida	Ha	3.155	3.379	3.261	3.257
Sup vacios intersticiales contruidos	Ha	-	83	296	296
Sup vacios contíguos contruidos (Expansión)	Ha	-	3.675	694	1738

FIGURA 17. Escenario óptimo - Mapa de Escenario horizonte 2050



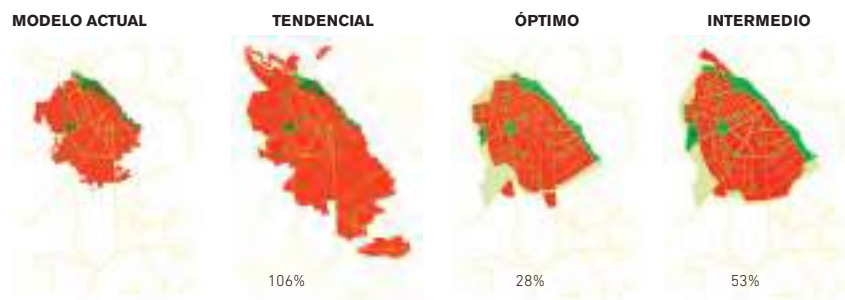
Fuente: IDOM

FIGURA 18. Escenario intermedio - Mapa de Escenario horizonte 2050



Fuente: IDOM

FIGURA 19. Comparativo entre escenarios de crecimiento
(% de crecimiento de la huella urbana hasta 2050)



Fuente: IDOM

Recomendaciones generales para el desarrollo urbano de Valledupar

Las recomendaciones acá presentadas están orientadas hacia el poder cumplir con los objetivos trazados para los Escenarios Óptimo e Intermedio diseñados. Estos escenarios de crecimiento sostenible requieren de un importante flujo de inversiones que garanticen mejoras en la calidad de vida urbana de la ciudad, en temas variados como espacio público, movilidad, cohesión social y mejoramiento integral de barrios, entre otros.

Los principales problemas identificados en Valledupar son consecuencia de una deficiente planificación y gestión del territorio, sumada a una alta segregación socioespacial. Sin

embargo, con la aprobación del nuevo POT y la buena gestión de los últimos 4 años, la ciudad cuenta con las herramientas necesarias para continuar su desarrollo bajo la misma tendencia de crecimiento compacto, continuo, denso y ordenando, en donde se podrán aprovechar los cobros de plusvalía que se generaron por cambios en la normativa y los usos del suelo, dándole a la ciudad la oportunidad de recaudar fondos para invertir en la infraestructura que soporte las densificaciones propuestas y en nuevos proyectos urbanos de gran escala que transformen la ciudad.

A continuación se enumeran algunas recomendaciones de actuación priorizada, de cara a lograr un cre-

cimiento urbano sostenible en las próximas décadas para la ciudad de Valledupar. Estas deben ser consideradas tanto en futuros instrumentos de planificación, como en estudios y obras a realizar en la ciudad.

Ámbito Físico:

Aumentar el espacio público y generar una Infraestructura Verde Metropolitana

Para aumentar el índice de espacio público por habitante de manera homogénea en todo el territorio, se plantean intervenciones en diferentes frentes y aspectos, tales como el río Guatapurí, parques lineales sobre las acequias más importantes, utilización de vacíos urbanos, contención de la expansión, recuperación del centro histórico, renovación urbana sobre ejes importantes de la ciudad, mejoramiento de la movilidad y conectividad vial, y creación de nuevas centralidades.

Ámbito Social:

Mejorar las condiciones de vida de la población vulnerable

Se pretende mejorar el nivel de vida de la población vulnerable mediante acciones que garanticen su bienestar, dentro de la cuales se destacan la reubicación de barrios de invasión

localizados en el área inundable del río Guatapurí, establecimiento del programa de mejoramiento de barrios informales, y cambio en el modelo de cohesión social en los nuevos desarrollos urbanos con el fin de integrar estratigráficamente su población.

Ámbito Normativo:

Crecimiento urbano planificado

Para lograr un crecimiento planificado y sostenible, es necesario realizar una serie de estudios e inversiones previas que generen unas directrices generales en temas de movilidad y espacio público, ya que la tendencia en la ciudades colombianas es a ocupar estos terrenos con pequeños proyectos que no se integran entre sí y que, finalmente, no generan ciudad. Dentro de los estudios necesarios se encuentran estudios sobre provisión de servicios básicos, equipamientos de salud, educación, seguridad, deporte y cultura; estudios piloto en loteos o súper manzanas para vivienda; estudios de usos del suelo que complementen el uso residencial y generen nuevas centralidades; finalmente, análisis integral del posible reparto equitativo de cargas y beneficios, dirigido a mejorar el espacio público en la ciudad.

6
¿EN QUÉ TEMAS
CONCENTRARNOS?



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.

Como es el caso en todas las ciudades del planeta, son numerosos los temas críticos y son escasos los recursos con los que normalmente se cuenta 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 solo contribuir a solucionar los problemas inherentes en sí, sino también aquellos que acusan otros sectores y temas. ¿Qué sectores y qué intervenciones podrían desencadenar más y mejores procesos positivos que condujeran la ciudad hacia una mayor sostenibilidad?

Se cree que dar respuesta a este interrogante es uno de los principales aportes que el programa CSC le puede hacer a Valledupar, 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 Valledupar 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 'de filtros', pues consiste en un mecanismo mediante el cual todos los temas que fueron evaluados a través del diagnóstico de indicadores y son sometidos a cuatro diferentes análisis:

Sectores y temas de análisis del programa Ciudades Sostenibles y Competitivas

Dimensión de sostenibilidad ambiental y cambio climático

- | | | | |
|---|--|--|--|
| 1 
Agua | 2 
Saneamiento y Drenaje | 3 
Gestión de Residuos Sólidos | 4 
Energía |
| 5 
Mitigación al cambio climático | 6 
Ruido | 7 
Calidad del aire | 8 
Vulnerabilidad ante Desastres Naturales |

Dimensión de sostenibilidad urbana

- | | |
|--|--|
| 9 
Uso del suelo/ Ordenamiento Territorial | 10 
Transporte y Movilidad |
|--|--|

Dimensión de sostenibilidad económica y social

- | | | | |
|---|--|---|---|
| 11 
Desigualdad Urbana | 12 
Competitividad de la economía | 13 
Empleo | 14 
Conectividad |
| 15 
Educación | 16 
Seguridad | 17 
Salud | 18 
Industrias Creativas y Culturales |

Dimensión de sostenibilidad fiscal y gobernabilidad

- | | | | | | |
|--|---|---|--|--|---|
| 19 
Gestión de Pública Participativa | 20 
Gestión Pública Moderna | 21 
Transparencia | 22 
Impuestos y Autonomía Financiera | 23 
Manejo del del Gasto | 24 
Deuda |
|--|---|---|--|--|---|

1. Un análisis de lo que cada uno de los 24 temas representa para el ciudadano habitual, cuáles son los que más lo afectan, cuáles son los que más aprecia. Para el efecto, se realiza una encuesta ciudadana con todo el rigor científico y la amplitud suficiente para cubrir los distintos estamentos ciudadanos.
2. Un análisis ambiental y de cambio climático, por medio del cual se determina el impacto que tendría sobre esos sectores y temas la ocurrencia de un desastre natural (inundaciones, remoción en masa, etc.), incluyendo el efecto que sobre estos fenómenos pudiera tener el cambio climático; esto lo determinamos a partir de los estudios de base que elaboramos sobre riesgos, vulnerabilidad y adaptación, cambio climático, y crecimiento urbano.
3. Un análisis del costo económico que para la sociedad vallenata representa el 'status quo', es decir, que las cosas sigan iguales o que no se haga nada para mejorar la situación; esto lo llamamos, sencillamente, 'el costo de no actuar'.

Una vez efectuados estos análisis, los resultados de los mismos son ponderados y se obtienen, por sumatoria, los temas más urgentes y relevantes sobre los que vale la pena concentrar las acciones.

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, este capítulo inicia con un breve resumen del resultado del diagnóstico de indicadores, seguido de los resultados específicos a cada filtro.

RESULTADO DEL DIAGNÓSTICO DE INDICADORES

Como se evidenció anteriormente en el capítulo 4, Valledupar es una ciudad que tiene importantes y valiosas fortalezas en sus recursos naturales y ambientales, así como en temas de ordenamiento territorial, los cuales son factores *sine qua non* para una verdadera sostenibilidad – una razón más por la cual se hace necesario protegerlos. Existen retos ambientales, económicos, sociales y de gobierno que por su naturaleza y situación podrían, con cierto esfuerzo, significar un salto cualitativo importante para la ciudad, como por ejemplo controlar el ruido, implementar las medidas de mitigación del cambio climático exhibidas en el plan desarrollado por la ciudad para el efecto, o avanzar en las áreas de deuda y gestión de la participación social. Muchos de estos pueden ser abordados fácilmente, no requieren de grandes inversiones sino una buena gestión y una veeduría activa por parte de la ciudadanía.



Pero la ciudad también se encuentra frente a temas muy complejos en los ámbitos social y económico que, además, se suman para configurar verdaderos retos territoriales. Estos son los que parecerían necesarios abordar con prioridad, teniendo en cuenta que los recursos son escasos y no podrán ser abordados todos los temas. A continuación se relacionan los resultados de los análisis de filtros.



Uso del suelo/
Ordenamiento
Territorial



Seguridad
Ciudadana



Gestión Pública
Moderna



Transparencia



Calidad
del aire



Retos



Gestión de
Residuos Sólidos



Agua



Empleo



Saneamiento y
Drenaje



Energía



Vulnerabilidad ante
Desastres Naturales



Gestión de Pública
Participativa



Deuda



Gestión
del Gasto



Salud



Ruido



Educación



Conectividad



Competitividad



Impuestos y Autonomía
Financiera



Transporte y
Movilidad



Mitigación al
cambio climático



Industrias Creativas
y Culturales



Desigualdad
Urbana

¿QUÉ PIENSAN LOS VALLENATOS? FILTRO DE OPINIÓN PÚBLICA

Entre el 11 y el 29 diciembre de 2014, el programa CSC, por intermedio de la empresa Ipsos-Napoleón Franco, llevó a cabo una encuesta de opinión pública a ciudadanos del municipio de Valledupar. En la encuesta participaron 636 hombres (46,9%) y 720 mujeres (53,1%) mayores de edad (entre 18 y 45 años), de todos los estratos, que residen en el área urbana del municipio. El nivel socioeconómico que predomina en los encuestados es bajo (estratos 1 y 2) con 72,6%; seguido por el medio (estratos 3 y 4) con 24,7%; y, por último, alto (estratos 5 y 6) con 2,7%. Las entrevistas fueron personales con aplicación de un cuestionario estructurado. El margen de error de la muestra es de $\pm 3,6\%$ 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 contempló 110 preguntas y quedó estructurado de la siguiente manera:

Tabla 28. Estructura cuestionario filtro de opinión pública

Sección	# de preguntas
Clima de Opinión General	1 Pregunta
Calidad de Vida	6 Preguntas
Servicios Públicos	24 Preguntas
Ambiente y Gestión de Riesgos	12 Preguntas
Equipamientos del barrio y espacio público	10 Preguntas
Vivienda	5 Preguntas
Movilidad	8 Preguntas
Clima de Opinión Económica	8 Preguntas
Conectividad	4 preguntas
Educación	8 Preguntas
Salud	4 Preguntas
Seguridad	8 Preguntas
Participación Ciudadana	4 Preguntas
Gestión Pública y Transparencia	8 Preguntas
Total	110 preguntas

¿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 res-

puestas fueron clasificadas o 'semaforizadas' teniendo en cuenta si estas tienen un impacto positivo o negativo para la sostenibilidad de la ciudad. Los tipos de respuestas encontradas son ejemplificados en la siguiente tabla:

Tabla 29. Criterios para la clasificación

Tipo de Pregunta		Ejemplo	Método (Dependiendo de la pregunta)	Explicación Ponderación	
1	Sí/ No	¿Conoce Usted de programas para evitar la contaminación de las fuentes hídricas?	Sí (Verde) - No (Rojo)	Sí	
				No	
2	Sí/ No/ No sabe	¿Considera Usted que el gobierno está comprometido con desarrollar y promocionar programas para el ahorro de agua?	Sí (Verde) - No (Rojo) No sabe (Según el %, se compara con los valores de Sí y No para ver si es significativo)	Sí	
				No	
				No sabe	
3	Tres Opciones Ej.: (Bueno, Regular o Malo)	¿Cómo calificaría Usted en general el servicio de recolección de basuras en su barrio?	Bueno (Verde) - Regular (Amarillo) - Malo (Rojo)	Bueno	
				Regular	
				Malo	
4	Cuatro Opciones Ej.: (Todos, La mayoría, Algunos, Unos pocos)	¿Usted diría que la cantidad de personas que tienen servicio de agua potable es...?	Depende de la pregunta, las opciones positivas quedan en verde, las negativas en rojo (según criterio del evaluador), y el punto intermedio sería el color amarillo.	Todos	
				La mayoría	
				Algunos	
				Unos pocos	
5	Cinco Opciones Ej.: Nada seguro, 2, 3, 4, Muy seguro	En una escala de 1 a 5, donde 1 es nada seguro y 5 es muy seguro, ¿qué tan seguro se siente Usted en los espacios públicos de su barrio?	Se revisan todas las respuestas, dándole mayor importancia a las respuestas 3 y 4 y Muy seguro.	3	40%-60%
				4 y Muy seguro	>60%
					<40%
6	Seis opciones Ej.: (Todos los días, Algunas veces por semana, Todas las semanas, Todos los meses, Algunas veces al año, Casi nunca o nunca)	¿Con qué frecuencia tienen problemas de ruidos molestos en su barrio?	Se agrupan las respuestas de forma que en verde queden las positivas y en rojo las negativas. Depende de la pregunta.	Todos los días	
				Algunas veces por semana	23,90%
				Todas las semanas	
				Todos los meses	12,10%
				Algunas veces al año	13,50%
				Casi nunca o nunca	

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. Esta ponderación se lleva a cabo otorgando una valoración de 1 para las preguntas de menor afectación (color verde), 2 (color amarillo) y 3 las que presentan un impacto negativo o de mayor importancia (color rojo); si la ponderación se encuentra entre 0- 1,66 el tema queda en color verde; si se encuentra entre 1,66- 2,33, el tema queda en color amarillo y si se encuentra entre 2,33 y 3 esta queda en color rojo.

LOS TEMAS POSITIVOS SEGÚN LA PERCEPCIÓN CIUDADANA

Según la ciudadanía, Valledupar se encuentra en una situación favorable en los temas agua, saneamiento y drenaje, gestión de residuos sólidos y calidad del aire.

Agua

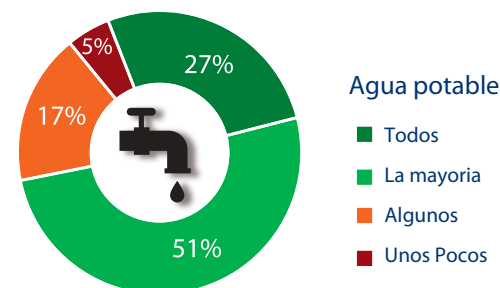
Respecto a este tema, los vallenatos coinciden en que el servicio, tanto en

cobertura como en calidad, es bueno. A pesar de lo anterior, cerca del 73% no conoce programas que eviten la contaminación de las fuentes

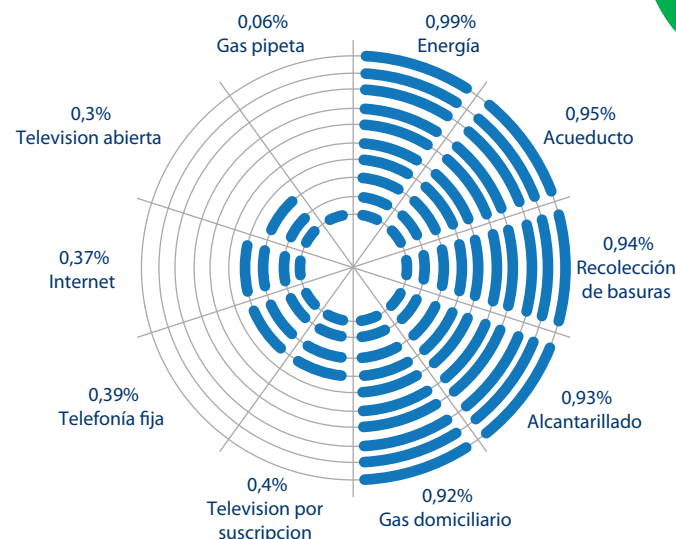
hídricas, y el 49% no cree que el gobierno municipal esté comprometido con la promoción de programas para ahorrar agua.

95% Cuentan con servicio de acueducto los siete días de la semana, 90% informa que su suministro es continuo las 24 horas.

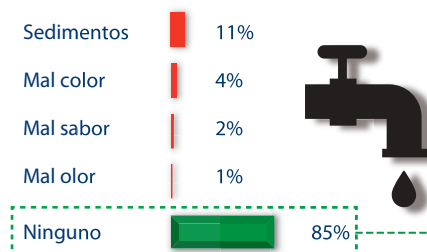
Usted diría que la cantidad de personas en Valledupar que tienen servicio de...son



% de viviendas cuentan con...



El agua utilizada en su hogar para preparar los alimentos presenta...



Saneamiento y drenaje

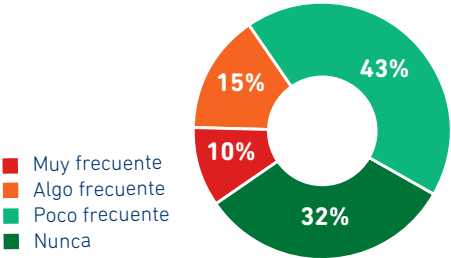
Este tema es otro de los mejores calificados por los vallenatos, teniendo en cuenta que el 95% de la ciudadanía cuenta con inodoro y el 70% cree

que el servicio es bueno. Este último aspecto es de relevancia si se analiza la pregunta desagregada por zonas, ya que si bien, en general, en toda la ciudad la percepción del servicio es buena,

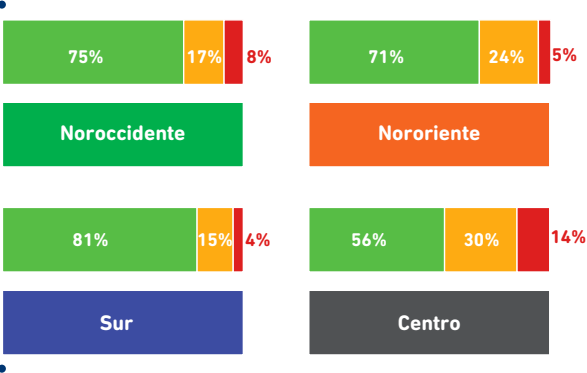
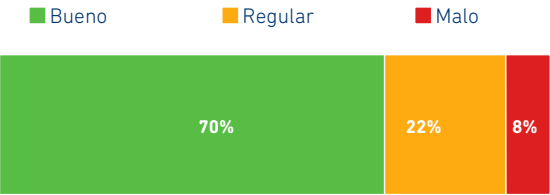
en la zona Centro solo el 56% está de acuerdo. De igual forma, solo un 10% opina que las aguas negras de las alcantarillas se rebosan con mucha frecuencia en las calles de la ciudad.

95% Cuentan con inodoro con conexión al alcantarillado, 98% de ellos de uso exclusivo del hogar

¿Con que frecuencia se rebosan las aguas negras de las alcantarillas de las calles?



¿Como calificaría usted en general el servicio de alcantarillado de Valledupar?



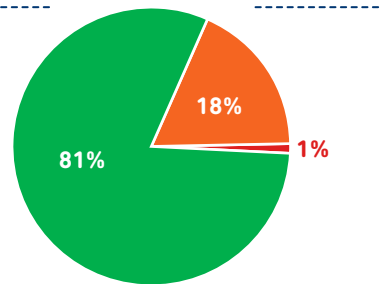
Gestión de residuos sólidos

La situación en materia de recolección de residuos sólidos en Valledupar es buena, pues el 98% de los encuestados afirma que los métodos de recolección pública o privada sirven para eliminar la basura de sus

hogares. De igual forma, el 73% se encuentra satisfecho con la frecuencia en el servicio de recolección y el 81% califica el servicio como bueno, aunque nuevamente el porcentaje disminuye a 69% en el Centro.

Satisfacción con la frecuencia de los servicios de recolección

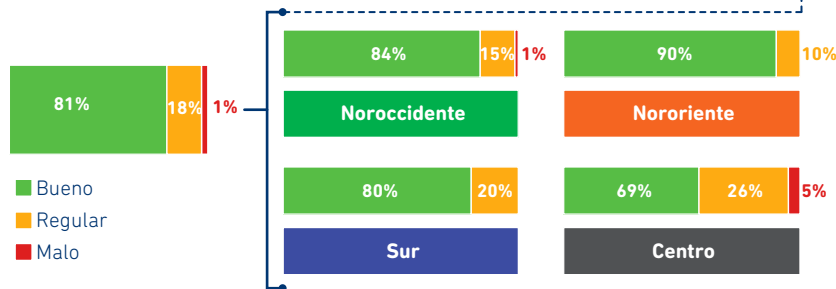
■ Bueno
■ Regular
■ Malo



98% Eliminan la basura de hogar a través de la recolección pública o privada

¿Cómo calificaría usted el servicio de recolección de basuras en su barrio?

■ Bueno
■ Regular
■ Malo

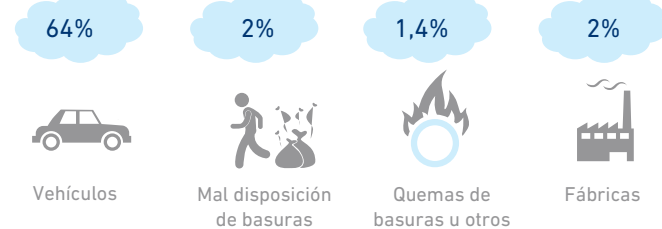


Calidad del aire

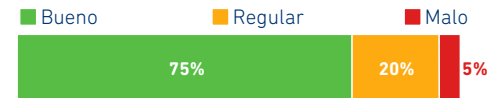
En cuanto a la calidad del aire, el 75% de los vallenatos califica el tema como bueno, afirmando que los vehículos son la principal fuente de contaminación (64%), seguido por la

mala disposición de basuras (20%). Por otro lado, solo el 35% de los ciudadanos considera que el gobierno municipal adelanta programas para controlar la contaminación del aire.

¿Cuál es el principal fuente de contaminación del aire en Valledupar?



¿Cómo califica la calidad del aire en Valledupar?





LOS TEMAS URGENTES SEGÚN LA PERCEPCIÓN CIUDADANA

Según la ciudadanía, Valledupar tiene que actuar urgentemente en los temas de ruido, empleo, seguridad, gestión pública participativa y gestión pública moderna.

Ruido

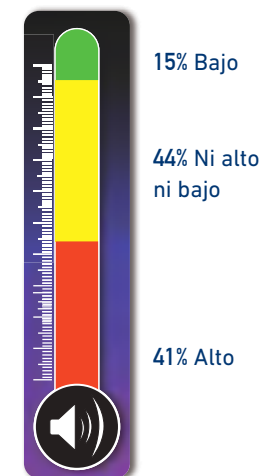
En cuanto al nivel de ruido en la ciudad, el 85% piensa que es alto o le es

indiferente. Respecto a la frecuencia de problemas generados por ruidos molestos, el 26% de los valledupareños opina que éstos ocurren todos los días y que los vecinos, las fiestas y las peleas son las principales fuentes generadoras de ruido; seguido de la congestión vehicular. En esa misma línea, el 81% considera que no se toman las medidas para controlar el nivel de ruido en Valledupar.



¿Cómo califica el nivel de ruido existente en su barrio?

¿Con qué frecuencia tienen problemas de ruidos molestos en su barrio?



Empleo

En el tema de empleo, el 41% de los vallenatos opina que el desempleo en Valledupar es alto, un 30% que no es ni bajo ni alto y un 29% que es bajo. Preocupa también el tema de la calidad de los empleos, ya que solo un 15% cree que es buena, un 25% que es mala y una gran mayo-

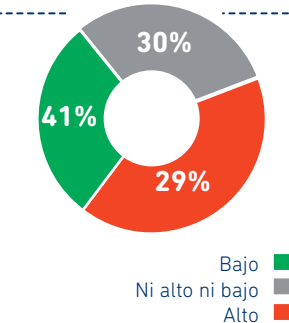
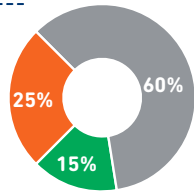
ría [60%] que no es ni buena ni mala. Por esta misma vía, el 56% de los encuestados siente temor por quedar sin empleo en los próximos 12 meses y solo el 33% cree que en la ciudad se están llevando a cabo estrategias o programas para facilitar la búsqueda de empleo.

33% Conoce acerca de entidades o programas que facilitan la búsqueda de empleo

El nivel de desempleo en Valledupar es...

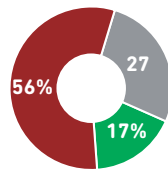
La calidad de los empleos que se ofrecen en Valledupar es...

■ Mala
■ Ni mala ni buena
■ Buena



Preocupación por quedar sin empleo en los próximos 12 meses

■ Preocupado
■ Neutral
■ Poco preocupado



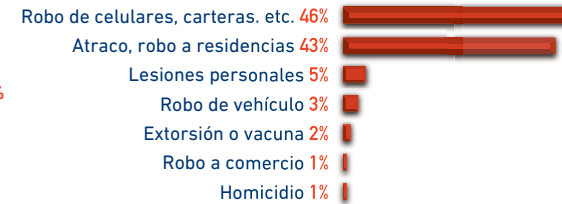
Seguridad

Respecto al tema de seguridad, el 57% de los vallenatos se siente inseguro tanto en su barrio como en la ciudad, siendo las zonas Centro y Sur donde se siente este fenómeno con mayor preocupación. Entre los mayores delitos se encuentran el robo de celulares, carteras, etc. [46%]; los atracos, raponazos y robo en la calle [43%]; seguidos del hurto a residencias [5%]; y los homicidios [3%]. En este tema, las zonas Nororiente [58%] y Centro [49%] son los lugares donde

se presenta mayor número de robo a celulares y carteras. Esta percepción se ve reforzada por la creencia por parte del 51% de los encuestados, de que las autoridades no están trabajando por la seguridad de Valledupar.

Respecto al incremento de la inseguridad en la ciudad, un 67% afirma que en el último año ésta ha empeorado, acrecentándose también la violencia contra la mujer [51%] y contra los niños [45%].

Han sido víctimas de algún delito



Se siente en Valledupar...

■ Seguro ■ Neutral ■ Inseguro



57%

de las personas en Valledupar se sienten inseguras en la ciudad

¿Qué tanto confía Usted en las autoridades están trabajando por la seguridad en la ciudad?

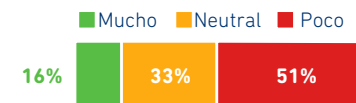
Se siente en su barrio...

■ Seguro ■ Neutral ■ Inseguro



57%

de las personas en Valledupar se sienten inseguras en su barrio



Gestión pública participativa

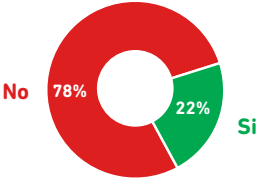
Inquieta este tema ya que el 78% de los encuestados asegura que la opinión de los vallenatos no se tiene en cuenta en la toma municipal de decisiones. Respecto a los mecanismos de participación, solo el 9% afirma conocerlos y haberlos utilizado en alguna ocasión, el 21% los conoce pero no los ha utilizado y el 70% dice no conocerlos.

En cuanto a los mecanismos de rendición de cuentas municipales, el

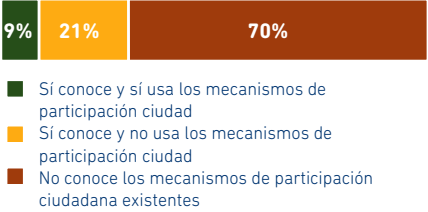
50% dice no conocerlos, el 24% opina que la radio, la prensa y otros dispositivos son el mejor canal, el 20% cree que las audiencias públicas son más eficaces y un 6% asegura que debe ser a través de la página web de la Alcaldía. En este tema de la rendición de cuentas y los resultados de la gestión municipal, la gran mayoría (46%) no sabe dónde consultarlos, un 28% no sabe que existen, un 10% no los consulta, un 6% asegura que no sirven y solo un 10% confirma que sí son útiles.



¿Las opiniones de los vallenatos son tenidas en cuenta por la administración a la hora de tomar decisiones?



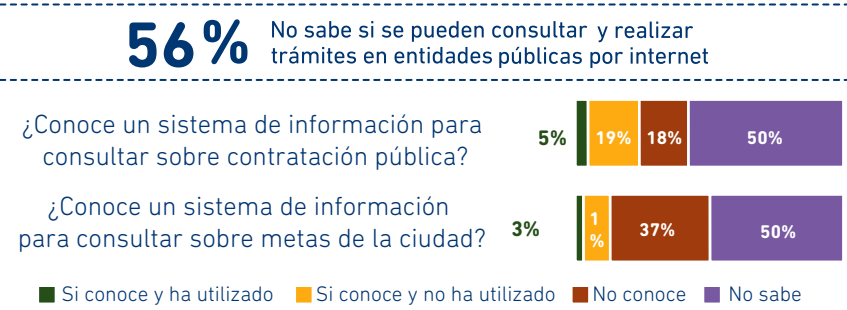
¿Respecto a los mecanismos de participación en las decisiones del gobierno en Valledupar usted?



Gestión pública moderna

En varios de los servicios que presta la municipalidad, los encuestados manifestaron no conocer programas gubernamentales de mejoras y ahorro de los mismos, al igual que ocu-

rre con el tema de trámites (56%) y otros sistemas de seguimiento a las metas municipales, donde una gran mayoría o los desconoce o los conoce pero no hace uso efectivo de ellos.



SÍNTESIS

En términos generales, hay varios temas que fueron calificados positivamente por los vallenatos. El agua, el saneamiento y drenaje, y la gestión de residuos sólidos, dentro de los servicios públicos domiciliarios, tuvieron una percepción positiva contundente, tanto por cobertura como por calidad. Adicionalmente, en cuanto a calidad de aire, los valduparenses creen que es buena, sin embargo, desconocen programas para evitar su contaminación.

Respecto a los temas calificados en término medio o amarillo, los vallenatos han reflejado inquietudes acerca

de la energía, la mitigación del cambio climático y la vulnerabilidad ante desastres naturales dentro de la dimensión ambiental; la movilidad y el uso del suelo dentro de la dimensión urbana; la desigualdad urbana, la competitividad, la conectividad, la salud, la educación y el tema de industrias creativas y culturales dentro de la dimensión socioeconómica; y, la transparencia, los impuestos y la gestión del gasto dentro de la dimensión fiscal.

Finalmente, los temas en los que la percepción de la opinión pública es más negativa tienen que ver con el ruido, el empleo, la seguridad y la gestión pública municipal.

En materia de ruido, hay graves afectaciones como producto de las fiestas, los vecinos y las riñas, seguidos por la congestión vehicular. En cuanto al empleo, hay una percepción favorable sobre su calidad y un temor a quedar desempleado en el corto plazo o menos de un año. Sobre el tema de inseguridad, éste se hace visible no solo en el barrio sino de forma generalizada en toda la ciudad; además existe la percepción de que en el último año aumentó la violencia contra mujeres y contra niños. Finalmente, en cuanto a la gestión pública, se refleja un desconocimiento generalizado por los mecanismos existentes para participar o conocer más a fondo la gestión del municipio, además los pocos que dicen conocer las distintas herramientas no las usan. Se percibe, por otro lado, un claro distanciamiento entre las autoridades y los ciudadanos, el cual refleja que la mayoría de los encuestados manifestó que sus opiniones no son tenidas en cuenta por la administración de Valledupar a la hora de la toma de decisiones.

Entre tanto, es importante anotar que el tema de la deuda no aparece clasificado dentro de ningún color ya que en la encuesta no hubo preguntas relacionadas al mismo por la dificultad que conlleva y el escaso conocimiento que tiene la opinión pública al respecto.

Fortalezas



Agua



Saneamiento y Drenaje



Calidad del aire



Gestión de Residuos Sólidos



Retos



Educación



Vulnerabilidad ante Desastres Naturales



Salud



Transporte y Movilidad



Competitividad



Gestión del Gasto



Impuestos y Autonomía Financiera



Mitigación al cambio climático



Industrias Creativas y Culturales



Desigualdad Urbana



Transparencia



Energía



Uso del suelo/Ordenamiento Territorial



Conectividad

Temas urgentes



Seguridad Ciudadana



Empleo



Ruido



Gestión de Pública Participativa



Gestión Pública Moderna

¿QUÉ TEMAS AYUDARÍAN MEJOR A REDUCIR LA EXPOSICIÓN A LAS AMENAZAS NATURALES O UNA MEJOR ADAPTACIÓN A ELLAS? FILTRO DE MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO

Los estudios básicos que fueron re-señados en el capítulo 5 nos permitieron profundizar en el estado de ‘salud territorial’ de la ciudad. Con esta información en mano, el siguiente paso fue ensamblar un grupo focal con 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 temas¹²:

Durante el ejercicio se les solicitó a los expertos que calificaran el impacto de cada una de las áreas que

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.

resultaron como críticas en el diagnóstico preliminar utilizando estos criterios¹³. 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 los temas más sensibles fueron mitigación del cambio climático, desigualdad urbana, competitividad, conectividad, educación e industrias creativas y culturales:

¹² Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Guía metodológica- Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles, primera edición, Junio de 2012, p. 37 y 38.
¹³ Las áreas identificadas como críticas son aquellas que en el diagnóstico resultaron en rojo o que obtuvieron una calificación de 4-5.

Fortalezas



Calidad
del aire



Transparencia



Uso del suelo/
Ordenamiento
Territorial



Gestión Pública
Moderna



Gestión de Pública
Participativa



Seguridad
Ciudadana



Retos



Gestión
del Gasto



Saneamiento y
Drenaje



Vulnerabilidad ante
Desastres Naturales



Gestión de
Residuos Sólidos



Impuestos y
Autonomía Financiera



Transporte y
Movilidad



Empleo



Ruido



Agua



Salud



Energía



Deuda

Temas urgentes



Mitigación al
cambio climático



Competitividad



Conectividad



Desigualdad
Urbana



Educación



Industrias
Creativas y
Culturales

¿QUÉ TEMAS CONTRIBUIRÍAN MÁS A LA ECONOMÍA DE VALLEDUPAR? FILTRO DE IMPACTO ECONÓMICO

Con el fin de darle continuación al proceso de identificación de los principales retos relacionados con las mejoras en la calidad de vida y priorización de áreas de intervención con un enfoque integral e interdisciplinario de desarrollo sostenible en la ciudad de Valledupar, es necesario aplicar el filtro 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 multi-criterio. 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 y que estén familiarizados con la realidad municipal y los factores que pueden contribuir a su desarrollo económico. A cada uno se le solicita completar una matriz de decisión

multi-criterios 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 (ej. servicios, transporte, etc.) más representativos de la economía.

Para ello se hace uso de la escala descrita a continuación y con el fin de orientar la decisión del nivel de impacto, los evaluadores deben considerar estas 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?

ESCALA	Explicación
0	Impacto Nulo
2	Impacto Mínimo
3	Impacto Medio
4	Impacto Alto
5	Gran Impacto

Una vez los evaluadores llenan sus respectivas matrices, 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 más 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.

Como se aprecia a continuación en la siguiente tabla, el ejercicio

Tabla 30. Ejercicio de decisión cualitativa de impacto económico

ÁREA DE ACCIÓN / SECTORES PIB	PIB	EMPLEO	COMPETITIVIDAD	TOTAL	NIVEL 1 AL 5
Educación	4	4	4	13	4,5 ●
Manejo del Gasto	4	4	4	13	4,5 ●
Desigualdad Urbana	4	5	4	13	4,5 ●
Movilidad/Transporte	4	4	4	13	4,4 ●
Empleo	4	4	4	13	4,4 ●
Uso del suelo/Ordenamiento del territorio	4	4	4	13	4,3 ●
Competitividad	4	4	4	12	4,3 ●
Energía	4	4	4	12	4,3 ●
Impuestos y Autonomía Financiera	4	4	4	12	4,2 ●
Seguridad Ciudadana	4	4	4	12	4,2 ●
Conectividad	4	4	4	12	4,1 ●
Emprendimiento	4	4	4	12	4,1 ●
Economía creativa	4	4	4	12	4,1 ●
Agua	4	4	3	12	4,1 ●
Transparencia	3	4	4	11	4,1 ●
Vulnerabilidad ante Desastres Naturales	4	4	4	11	4,0 ●
Gestión de Residuos Sólidos	4	4	3	11	4,0 ●
Saneamiento y Drenaje	4	4	3	11	3,9 ●
Calidad de Aire (monitoreo y planes para la mejora)	4	4	4	11	3,9 ●
Gestión Pública Moderna	3	3	4	11	3,9 ●
Deuda	3	3	4	11	3,9 ●
Gestión Pública Participativa	3	3	4	10	3,8 ●
Mitigación del Cambio Climático	3	3	4	10	3,7 ●
Salud	3	3	4	10	3,7 ●
Ruido	3	3	3	9	3,5 ●

de decisión cualitativa de impacto económico arrojó en primer lugar de prioridad los temas de desigualdad urbana y energía; en segundo lugar, los temas de movilidad, uso del suelo/ordenamiento territorial, educación y saneamiento y drenaje; y en tercer lugar, los temas de seguridad ciudadana, gestión de residuos sólidos, competitividad, manejo del gasto e impuestos y autonomía financiera.



Fortalezas



Salud



Mitigación al
cambio climático



Ruido



Retos



Gestión de Pública
Participativa



Industrias
Creativas y Culturales



Vulnerabilidad ante
Desastres Naturales



Saneamiento y
Drenaje



Calidad
del aire



Gestión de
Residuos Sólidos



Transparencia



Gestión Pública
Moderna



Deuda



Conectividad



Agua

Temas urgentes



Transporte y
Movilidad



Uso del suelo/
Ordenamiento Territorial



Seguridad
Ciudadana



Impuestos y
Autonomía Financiera



Desigualdad
Urbana



Empleo



Energía



Competitividad



Educación



Gestión
del Gasto

CONCLUSIÓN: AREAS PRIORITARIAS DE ACTUACIÓN

Como se puede apreciar, dependiendo de cada óptica el resultado es diferente en términos de los temas que resultan prioritarios. Si bien en términos del **diagnóstico** aparecen ocho temas que merecerían igual atención (mitigación del cambio climático, desigualdad urbana, competitividad, conectividad, educación, industrias creativas y culturales, movilidad e impuestos y autonomía financiera), a nivel de la **opinión pública** los temas más importantes a atacar son los de ruido, empleo, seguridad, gestión pública participativa y gestión pública moderna. Mientras tanto, a **nivel ambiental** surgen seis temas de igual importancia (mitigación del cambio climático, desigualdad urbana, competitividad, conectividad, educación e industrias creativas y culturales) que no necesariamente coinciden con los temas que desde el **filtro económico** se consideran los de mayor impacto (energía, ordenamiento territorial, desigualdad urbana, movilidad, competitividad, empleo, educación, seguridad, impuestos y autonomía financiera y gestión del gasto).

Debido a lo anterior, la última etapa dentro del proceso de priorización de

la metodología de Ciudades Emergentes y Sostenibles es la normalización de los resultados de los filtros. Se toman los resultados obtenidos en cada filtro y se les asigna una escala unificada. Es importante resaltar que estos componentes cuentan con el mismo peso porcentual a la hora de determinar el color y valor final de cada uno de los temas. Así, una vez se tiene la semaforización final en cada componente se hace uso de la siguiente escala: **Verde** (1), **Amarillo** (2) y **Rojo** (5), de forma que los temas que mayor atención requieren en determinada ciudad son calificados con un valor de 5 puntos y los que requieren una menor atención, un valor de 1.

Una vez se asignan los valores numéricos, se toman los valores en cada componente (parámetro de referencia y filtros) por tema y se suman. Posteriormente, se ordenan los temas de mayor a menor puntaje y se seleccionan los temas que obtuvieron la más alta puntuación y el resto son divididos entre los colores amarillo y verde dependiendo del intervalo que es posible formar a partir del número de temas resultantes. Lo ideal es que dentro de los temas identificados como prioritarios se encuentre mínimo un tema correspondiente a cada una de las cuatro

dimensiones de la metodología, de manera que sea posible evaluar proyectos que impacten integralmente todas las necesidades del territorio.

Como se aprecia en la Tabla 31 los temas que a partir de la ponderación establecida sería más relevante abordar son, en orden de importancia, la desigualdad urbana, la competitividad económica, la educación, el empleo, la movilidad, los impuestos y la autonomía financiera, la conectividad, las industrias creativas y culturales, la mitigación del cambio climático, y la seguridad.

En un segundo nivel aparecerían los temas de energía, gestión pública participativa, gestión del gasto, ruido, ordenamiento territorial, gestión pública moderna, vulnerabilidad ante desastres naturales, agua, saneamiento y drenaje, gestión de residuos sólidos, y salud.

Y en el último nivel de relevancia aparecerían los temas de transparencia, deuda, agua y calidad de aire.

Tabla 31. Priorización de temas según ponderación de resultados aplicación de indicadores y filtros

TEMA	BENCHMARK	FILTRO DE OPINIÓN	FILTRO ECONÓMICO	FILTRO AMBIENTAL	RESULTADO FINAL ETAPA PRIORIZACIÓN
Desigualdad Urbana	5	2	5	5	17
Competitividad de la Economía	5	2	5	5	17
Educación	5	2	5	5	17
Empleo	2	5	5	2	14
Movilidad/ Transporte	5	2	5	2	14
Impuestos y Autonomía Financiera	5	2	5	2	14
Conectividad	5	2	2	5	14
Industrias Creativas y Culturales	5	2	2	5	14
Mitigación del Cambio Climático	5	2	1	5	13
Seguridad	1	5	5	1	12
Energía	2	2	5	2	11
Gestión Pública Participativa	2	5	2	1	10
Gestión del Gasto	2	2	5	2	11
Ruido	2	5	1	2	10
Uso del Suelo/Ordenamiento del Territorio	1	2	5	1	9
Gestión Pública Moderna	1	5	2	1	9
Vulnerabilidad ante Desastres Naturales	2	2	2	2	8
Agua	2	1	2	2	7
Saneamiento y Drenaje	2	1	2	2	7
Gestión de Residuos Sólidos	2	1	2	2	7
Salud	2	2	1	2	7
Transparencia	1	2	2	1	6
Deuda	2		2	2	6
Calidad de Aire	1	1	2	1	5

Teniendo en cuenta lo anterior, se evaluarán los posibles frentes de inversión, previendo los escasos y valiosos recursos con los que la ciudad dispone, pensando en esta y en su sociedad como un todo. En la sección a continuación se propondrá una forma de aproximarse a esta compleja situación, lo que a la vez se constituye en la base conceptual del Plan de Acción que desde la metodología del programa CSC se formulará para Valledupar.



Taller de Zapateria *Albino*



Fabricamos
toda clase
de calzado
y reparaciones
para damas

SOMOS
MAESTROS
ZAPATEROS



REPARACION DE
BOLSOS Y CORDONES



REPARACION
DE CALZADOS
FEMININO Y
MASCULINO

A large, leafy tree in a grassy field with a green text box overlay.

7

¿QUÉ TENEMOS
QUE HACER?
PLAN DE ACCIÓN DE
VALLEDUPAR



7 ¿QUÉ TENEMOS QUE HACER? PLAN DE ACCIÓN DE VALLEDUPAR

De acuerdo con los resultados de la sección anterior, Valledupar debe abordar, con el fin de dar el salto cualitativo en sostenibilidad, temas de desigualdad urbana, competitividad y educación como los más relevantes, seguidos por los temas de empleo, movilidad, impuestos y autonomía financiera, conectividad e industrias creativas y culturales en igual condición de relevancia, y mitigación del cambio climático y seguridad. Al abordarlos, se estarían atendiendo los fenómenos en los que es urgente actuar considerando especialmente cuatro factores:

- Los parámetros de referencia regionales establecidos por el BID a partir de sus 50 años de experiencia, los cuales han sido adaptados en algunos casos a la realidad nacional.

- Los temas que más contribuirían al crecimiento económico de la ciudad.
- Los temas que más le 'duelen' a la ciudadanía, es decir, en los que su percepción es poco favorable.
- Aquellos temas que tendrían un impacto positivo a nivel ambiental, y la mitigación y/o adaptación al cambio climático.

Sin embargo, antes de definir las acciones surge un interrogante: ¿Qué explica que sean estos los temas y el orden en el que han quedado clasificados? Detrás de estos temas debe haber algún fenómeno o fenómenos que expliquen su presencia, la relevancia que cada uno exhibe en relación con los demás y el comportamiento de cada uno. Esa explicación no solo podría arrojar claridad sobre las causas más profundas que tejen la situación, también podría dar luces acerca de qué acciones acometer para una transformación que también sea más profunda y/o verdadera.

Surge también un interrogante crítico en épocas de recursos limitados: ya que no se cuenta con suficientes recursos para cubrir todas las necesidades, ¿a qué tema o temas se le debe apostar al momento de asignar recursos? ¿El actuar en cuál de

ellos solventaría no solo aquello que es relativo al tema mismo, sino que tendría la mayor capacidad de incidir positivamente sobre los demás temas?

A continuación se ofrece dicha explicación a la luz de los análisis y experiencias vividas en la Valledupar de 2015.

¿QUÉ CIUDAD ES VALLEDUPAR?

Valledupar es una ciudad alegre y viva que, a través de sus tradiciones, ha logrado posicionarse como la capital del vallenato en Colombia. La palabra y el acordeón se han convertido en herramientas contundentes para forjar el camino de un pueblo pluriétnico que pretende ser más que eso, más que solo vallenato. Por eso mismo, los vallenatos le han apostado, siguiendo una tradición histórica, a elementos claros en términos de ordenamiento territorial que incluyen espacio público y valoración de activos ambientales. Es en estos elementos en donde precisamente la ciudad tiene sus mayores retos, son activos esenciales para hacer de Valledupar una ciudad habitable y reconocida por su gente y sus cualidades físicas y ambientales, que sobresalen a la vista de cualquier desprevénido.



Valledupar es un territorio rico. Cuenta con una ubicación geoes-tratégica en las faldas del más alto sistema montañoso a nivel del mar, una red de espacio público distribuida por la mayor parte de la ciudad (aunque insuficiente y de poca calidad), un río que actúa como fuente de abastecimiento hídrico pero a la vez como borde natural y elemento paisajístico, no pueden más que reflejar la riqueza de esta hermosa y arborizada ciudad. Adicionalmente, y teniendo en cuenta el proceso de paz actual, Valledupar pasa hoy de ser una tierra de víctimas y desplazados por la violencia a convertirse en escenario de paz donde los ciudadanos tendrán más y mejores oportunidades para crecer y bailar al son de un vallenato.

Para hacer de esta ciudad, efectivamente, una tierra de paz y de oportunidades, es necesario apostarle a la inclusión social y a la integración de la ciudad en la dinámica nacional, más allá del tema netamente cultural. Sin embargo, para lograr estos objetivos se hace imperioso invertir en infraestructura esencial para la movilidad sostenible, el turismo y el comercio formal; sin estos factores será inviable pensar en una ciudad que le abra las puertas a inversionistas y turistas.

EL SALTO CUALITATIVO

Este Plan de Acción pretende identificar intervenciones estratégicas con una perspectiva de integralidad, encaminadas a solucionar las grandes problemáticas de la ciudad y a potencializar sus oportunidades, tomando como punto de partida el ejercicio de diagnóstico y priorización efectuados en este trabajo. En este caso se identifica la riqueza hídrica y ambiental con la que cuenta Valledupar, no solo como representación de oportunidades y activos para aprovechar, sino el río Guatapurí como eje territorial por excelencia, el cual constituye el principal proyecto de ciudad que permitirá equilibrar el desarrollo urbano, social y económico mejorando la habitabilidad de la ciudad.

Complementario al ejercicio efectuado por el equipo de trabajo, se incluyen en el Plan de Acción algunos proyectos del Programa Diamante Caribe y Santanderes que se han priorizado para la ciudad de Valledupar y el departamento del Cesar. Si bien estos proyectos todavía no se encuentran en un estado de avance de detalle, sí reflejan y permiten analizar los lineamientos y objetivos generales ideales para el territorio, por lo que lo que aquí se propone proyectos integrales que tienen en

cuenta la escala regional del Diamante pero a una escala más local y específica.

A partir de los ejercicios de diagnóstico, análisis y, sobre todo, de priorización, descritos anteriormente, se realizaron dos ejercicios en los que participaron los distintos especialistas:

1. Un ejercicio de construcción de una visión que pudiera cobijar los temas y prioridades definidos anteriormente.
2. Un ejercicio de definición de ejes de actuación y detalle de acciones que fuesen las más eficaces para llegar a la visión.

A continuación se presenta una síntesis de estos ejercicios.

Visión

El equipo multidisciplinario que realizó el diagnóstico, priorización y construcción del Plan de Acción, llevó a cabo un ejercicio metodológico para elaborar la visión de ciudad que busca consolidar este documento teniendo en cuenta, claro está, los instrumentos de planificación existentes como el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Desarrollo Municipal. Dicha visión, que tiene en

cuenta las potencialidades y los retos de la ciudad, nace de lo que es hoy Valledupar y de cómo busca ser reconocida en un tiempo de aproximadamente 15 años. De igual forma, y a través de una matriz DOFA, los especialistas elaboraron la estructura de ejes del Plan de Acción, el cual consta de dos ejes que sirven como medio y facilitadores para llegar al tercer eje, es decir, el fin. Se busca que a través de estos ejes se aborden, de manera integral, los retos que tiene la ciudad y, por ende, los proyectos en su mayoría buscan impactar indicadores de distintos sectores o dimensiones.

A continuación se ilustra la matriz DOFA, la cual indica las fortalezas, amenazas, debilidades y oportunidades que Valledupar tiene en todas sus dimensiones. La construcción de esta matriz se realizó durante varias sesiones de trabajo conjunto con todo el equipo multidisciplinario, lo que llevó a elaborar una visión de ciudad integral y sistémica a largo plazo.

Tabla 32. Matriz DOFA

FORTALEZAS	DEBILIDADES
Valledupar como punto de encuentro de activos culturales y valores ambientales.	Baja capacidad institucional del sector central y sus entidades descentralizadas en el desarrollo de actividades relacionadas con el planear, el hacer, el verificar y el actuar (PHVA).
El tener un Acuerdo de Reestructuración de Pasivos que le permita pagar sus obligaciones causadas con anterioridad a su promoción.	Baja capacidad de generación de actividades económicas (problemas de competitividad).
Su localización estratégica que articula el Caribe, los Santanderes y la cuenca del río Magdalena.	Segregación socioespacial como resultado de modelos de ordenamiento territorial que zonifican los usos del suelo.
La tradición en la aplicación de instrumentos de planificación y ordenamiento territorial han consolidado una ciudad compacta.	Falta de aprovechamiento efectivo de la Estructura Ecológica Principal y su adecuada gestión.
	Baja cultura ciudadana para pago de sus obligaciones, convivencia y consciencia del entorno social y ambiental.
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
El agua como bien y servicio ambiental importante para la identidad de la ciudadanía y sus visitantes.	Afectación del territorio por cambio climático y una débil gestión de los riesgos asociados.
El río Guatapurí como pacto de bordes.	Comportamientos y valores sociales que facilitan la cultura de la ilegalidad y la baja aplicación y cumplimiento de las normas.
Generación de una red de espacio público de calidad.	Falta de gestión de la política pública de conectividad física (a la luz de la LOOT) que conlleva a un aislamiento funcional a nivel regional y nacional.
Consolidación de un modelo de movilidad sostenible aprovechando su huella urbana, su topografía plana, su alto nivel de arborización, entre otros.	Pérdida de acceso al sistema de actividades de la ciudad por una débil implementación del SETP.
El valor de la palabra como elemento de transmisión y exaltación de su cultura.	Efectos económicos adversos por disminución de los precios internacionales de los recursos mineros.
Su localización estratégica.	Surgimiento de una cultura de minería ilegal o de malas prácticas mineras.
	Persistencia de un conflicto armado.



Fruto de este proceso y teniendo en cuenta el ejercicio de priorización analizado en el capítulo anterior, se estableció la siguiente visión para Valledupar:

Valledupar será una ciudad resiliente, incluyente y conectada con su región, donde la cohesión socio-espacial facilitará la valoración de sus activos ambientales dentro de una cosmogonía que protege su identidad. La palabra y el acordeón serán elementos que fundamentarán la transformación social, integrándose en la red de espacio público que será eje vertebrador y escenario de paz.

Con base en esta visión y después de diversos talleres de trabajo llevados a cabo por el equipo de especialistas del programa CSC, se definió la necesidad de concretar la forma como el territorio debería responder a las necesidades más sentidas. Para este efecto se desarrolló un esquema que sintetiza de manera gráfica la estructura de los ejes del Plan de Acción y la forma como se relacionan.

Al revisar los temas críticos se encontró que las acciones propuestas deberían partir de una visión que abarcara de manera general a todo el territorio municipal (e incluso departamental), que incluyera la zona rural en donde se encuentra la producción agrícola, ganadera y minera, además, parte del potencial agroturístico y ecoturístico al tener en cuenta el Área Metropolitana. Es por esto que se definen tres grandes ejes estructurales, dos de los cuales sirven de medio y facilitadores para llegar al que sería la meta que pretende abarcar dicho documento.

El primer eje se denomina **“Nuestro entorno, un derecho colectivo”**, el cual pretende empoderar a la sociedad valduparense a través de sus tradiciones culturales para potenciar sus deseos y anhelos de paz. Se entiende, entonces, que el espacio público es el elemento igualador de lo público, es el espacio donde todos son semejantes, que da acceso a los activos y servicios de la ciudad como escena y plataforma para esos procesos. Si bien hay varios programas dentro de este eje, sobresale el gran proyecto del Ecoparque Lineal del Río Guatapurí, el cual tiene acciones en todas las dimensiones (social, urbana, ambiental, económica) que refuerzan lo que representa este gran hito para la ciudad.

La anterior base social fuerte y arraigada que hace uso consciente del espacio público que caracteriza este territorio se suma al segundo eje que se titula **“Territorio resiliente e inteligente”**, en el cual se busca que la ciudad se modernice en temas tecnológicos para aumentar su seguridad, minimizar

riesgos y, sobre todo, adaptarse a los desafíos del cambio climático a partir de la comprensión y valoración de sus múltiples activos ambientales y el entorno que la rodea. Tener, entonces, una ciudadanía empoderada y activa con acceso a la ciudad, permitirá pasar a un tercer paso en el cual ya Valledupar transformará sus estructuras socioespaciales y económicas, volviéndose más fuerte, cohesionada, dinámica y competitiva; esto se ha denominado **“Ciudadanía cohesionada y competitiva”** y busca hacer de esta ciudad un territorio capaz de generar valor agregado e insertarse en la dinámica comercial regional y nacional mejorando, principalmente, la calidad de vida de todos quienes habitan allí.

En últimas, a partir de una base social sólida y una conciencia fuerte en temas ambientales y públicos es que Valledupar logrará salir adelante aprovechando sus potencialidades y ventajas, tanto a nivel nacional como regional. Estas tres líneas de acción, junto a proyectos más

grandes y específicos como el Eco-parque Lineal del río Guatapurí y la recuperación del Centro Histórico,

responden a la visión de ciudad en todas sus dimensiones así como a los temas que han salido prioriza-

dos en la ciudad. La siguiente gráfica revela el esquema de los ejes de acción para este plan.

Gráfico 66. Esquema metodológico Plan de Acción



EJES DE ACTUACIÓN Y ACCIONES DETALLADAS

El ejercicio permitió establecer que para llegar a la visión de ciudad planteada, las acciones que más le convendrían acometer a Valledupar podrían clasificarse bajo tres grandes principios o ejes:

1. Que, siendo la capital del vallenato, siga aprovechando ese potencial para explotarlo de forma adecuada, integrando a los actores que hacen parte de ella, haciendo uso

eficiente del espacio público y, especialmente, empoderando a los mismos vallenatos para que sean ellos quienes difundan, a través de la palabra y el acordeón, sus tradiciones y folclor. En la misma línea la ciudad se convertirá en escenario de paz, un escenario donde convivan armónicamente víctimas y victimarios de una violencia que ha afectado la construcción de sociedad de Valledupar.

Por otro lado, el río Guatapurí dará un nuevo aire a la ciudad a

partir de su renovación en temas urbanos, ambientales, económicos y paisajísticos, brindando a la ciudad un espacio recargado y dinámico para múltiples usos. Se convierte, pues, este proyecto en el más insigne, reforzando así la importancia que tiene este hito para la ciudad en múltiples dimensiones. El Centro Histórico, será otra zona de la ciudad que se dinamizará a partir de la reclasificación de los usos del suelo (propuesto en el actual POT), reafirmando su condición de

centralidad y la importancia que tiene para los vallenatos.

Finalmente, el eje de *“Nuestro entorno, un derecho colectivo”*, permitirá conectar las distintas partes de la ciudad a través de corredores amigables y sostenibles, aprovechando los árboles y el sonido de la fauna propia de la ciudad. Ser territorio cultural y de paz es un reto nada fácil al que se enfrenta Valledupar, sin embargo, su ventaja radica en las múltiples oportunidades intrínsecas y externas con las que cuenta y que hay que saber aprovechar.

2. Que Valledupar sea consciente de su riqueza ambiental, aproveche sus activos y los sepa valorar. Está claro que la ciudad cuenta con un sinnúmero de elementos ricos en flora y fauna y una localización estratégica, por ello se debe reforzar el sentido de pertenencia de los vallenatos hacia ellos. Sin embargo, y para complementar estas estrategias de consciencia, valoración y uso inteligente de los recursos, la ciudadanía debe tomar consciencia del mismo modo de los temas fiscales y de gobernanza. Un gobierno moderno, ágil y eficiente no parte solo del lado estatal, parte también de la vía

ciudadana cuando los habitantes tomen conciencia que ser parte de una comunidad y habitar un territorio conlleva no solo derechos sino deberes. Pasear y disfrutar del río y de los parques son actividades agradables pero si estas zonas están descuidadas y son de baja calidad nadie querrá ir. De lo anterior deriva la urgencia de que los habitantes de Valledupar se reconozcan como tal, no solo a partir de su cultura sino del pago de obligaciones y la participación efectiva en los temas de ciudad, ello nos lleva a que *“Territorio resiliente e inteligente”* sea la línea de acción que tenga propuestas encaminadas a solucionar este tipo de problemáticas.

3. Que Valledupar se expanda más allá de su cultura y su folclor vallenato, que entienda que cuenta con innumerables recursos, tangibles e intangibles, que pueden y deben ser aprovechados para posicionarla como una ciudad especializada en servicios de la región nororiental de Colombia. *“Ciudadanía cohesionada y competitiva”* llevará a la ciudad al nivel más alto de reconocimiento al saber integrar sus cualidades y potencialidades, materializándolas en el territorio, en su espacio

público, en su gente. Este último aspecto, el capital social, debe ser arte y parte en todo el proceso, de ahí que varios de los proyectos de este eje se encaminen a mejorar los temas de salud, educación, pobreza y empleo. Una ciudad competitiva y sostenible no puede dejar de lado a su sociedad, especialmente a los más vulnerables, por eso se debe lograr que ésta sea incluyente y cohesionada.

Queda claro, entonces, que estos ejes han sido seleccionados a partir de las áreas de actuación que resultaron del proceso de ‘filtros’ y que el alcance que se les ha dado proviene de los ‘vacíos en sostenibilidad’ que fueron identificadas en el diagnóstico. Es allí donde el programa CSC considera que está el principal valor agregado del ejercicio.

En las secciones que prosiguen se ofrecen en detalle los tres planes de acción que deberían ser implementados en Valledupar como respuesta a los temas que fueron establecidos como prioritarios en virtud del análisis multi-criterio y al ejercicio de visión realizado en ese contexto. Se describirán los distintos proyectos, sus impactos, con el fin de poder apreciar cuál sería el cambio que podría llegar a verse una vez imple-

mentada cada acción, y una apreciación de lo que costaría en dinero corriente implementar dichas acciones, pues es lo que permite dar respuesta a la pregunta de ¿Cuánto costaría la ciudad que queremos?

Esos costos se dividen en lo que costaría preparar las grandes inversiones (pre-inversión) y lo que costarían las obras o proyectos implementados o ejecutados. A pesar de lo elevado que podría ser el costo, es importante que la ciudadanía tenga conciencia de esto, pues ese costo es algo que tarde o temprano tendrá que ser asumido, so pena de que la ciudad pierda condiciones de sostenibilidad y competitividad. También porque es una medida justamente de lo que le cuesta a la ciudadanía no pagar por los impuestos, servicios y bienes que hoy recibe de parte de la ciudad.

Cabe resaltar que los costos de los proyectos aquí mencionados, estimados en el año 2015 por los autores de este plan y la administración local, son aproximados.



8

NUESTRO ENTORNO,
UN DERECHO
COLECTIVO



8 NUESTRO ENTORNO, UN DERECHO COLECTIVO

Este eje estratégico busca aprovechar el gran potencial del entorno de Valledupar, tanto en lo urbano como en lo regional, como lugar de intercambio y cohesión social. Se entiende ese entorno como un derecho colectivo, por ejemplo el derecho al espacio público, que funciona como gran equilibrador de la sociedad, elemento de integración y plataforma para la cultura. El espacio público con diseño integral es un medio que promueve el desarrollo y los sistemas de movilidad sostenibles contenidos en el espacio colectivo, que permiten a todos los ciudadanos el acceso a la ciudad y a sus servicios públicos, sociales y culturales, con el fin de fortalecer la cohesión socioespacial en la ciudad.

Los proyectos que componen este eje buscan establecer una red de

espacios públicos que cubra toda la ciudad, genere transformaciones sociales profundas, conecte comunidades y funcione como eje vertebral y escena para la cultura y la paz.

La ciudad de Valledupar cuenta con importantes áreas de alto valor ecológico y paisajístico, como el entorno del río Guatapurí, la acequia Las Mercedes, el arroyo El Mamón, los cerros de La Popa y Cicolac, así como algunas zonas bajas de la Sierra Nevada de Santa Marta. Hasta el momento, la ciudad no se ha desarrollado alrededor de estos elementos; por el contrario, en la mayoría de los casos les ha dado la espalda. Adicionalmente, hay otros problemas asociados a este tema, como la insuficiente cobertura del espacio público y la distribución desequilibrada de espacios de alta calidad, lo cual contribuye a la segregación socioespacial de la ciudad.

Valledupar es la ciudad más arborizada del Caribe colombiano: tiene un total aproximado de 74.000 árboles, es decir, un árbol por cada cinco habitantes. Además, la ciudad tiene unos espacios públicos de alto potencial, como los callejones del Centro Histórico –patrimonio cultural de los vallenatos–, las

glorietas, los parques y las plazas. Todos estos elementos tienen potencial para fortalecer la imagen de Valledupar como unidad territorial y cultural y para generar oportunidades económicas, turísticas y de desarrollo social.

Con la nueva propuesta del POT y con la formulación de un Plan Maestro de Espacio Público como el que se plantea en este eje estratégico, se quiere generar una serie de corredores ambientales y verdes que interconecten todos los espacios públicos emblemáticos antes mencionados de la ciudad, que permitan recorrerla por senderos peatonales y ciclorrutas; a la vez, se busca que haya una distribución equilibrada de espacios públicos y de actividades culturales en todos los barrios y comunas de la ciudad. Finalmente, se pretende también conectar zonas aisladas y generar así procesos de integración y cohesión social, que dejen que los vallenatos accedan a todas las zonas de la ciudad. En este sentido, el Proyecto de Recuperación del Río Guatapurí con su Ecoparque Lineal es uno de los más significativos del POT; lo mismo sucede con la activación y el fortalecimiento del Centro Histórico que se plantea en el PEMP (Plan Especial de Manejo y Protección).



Proyecto Parque del Vallenato de Diamante Caribe y Santander



Proyecto Río Ciudad de Diamante Caribe y Santander



Fuente: Diamante Caribe y Santanderes 2015

La creación de espacio público de alta calidad, conectado con la región y con el potencial de desarrollo cultural, económico, productivo y de investigación e innovación, va en concordancia con las propuestas que en esta escala propone el proyecto Diamante Caribe y Santanderes.

EL GUATAPURÍ, NUESTRA IDENTIDAD

El río Guatapurí es el gran referente de la ciudad y cumple una enorme función recreativa como espacio público para todos los ciudadanos. Sin embargo hoy solo una pequeña parte del río en el norte de la ciudad es accesible para el disfrute del espacio público y la mayoría de sus márgenes son privadas; esa es la razón de que la ciudad no esté aprovechando ese espacio de alta calidad ambiental y recreativa. Por ello el Proyecto de Recuperación busca que el río entre a desempeñar un rol importante como elemento estructurante para la ciudad, con espacio público de alta calidad, que integre el centro a la ciudad, para lo cual contará con una red de movilidad eficiente y equipamientos de calidad; es decir, el río será elemento de conexión regional e intercultural; escena de la cultura, de la palabra y del acordeón.

En el nuevo POT, una parte de la visión menciona el tema de la inclusión y ampliación de los usos del río Guatapurí de la siguiente manera: “Volver a mirar al río Guatapurí como elemento estructurante del espacio público y recreativo que es un hito de la ciudad”. El proyecto del río Guatapurí, entre otros aspectos, propone como elemento central la creación de un Ecoparque Lineal, como “el proyecto más importante que aborde el municipio de Valledupar en materia de espacio público, que tiene por objetivos suplir el déficit de espacio público por habitante; impedir mediante una obra física que se adelanten procesos de ocupación informal y formal en las zonas de amenaza por inundación y avenidas torrenciales y poner un límite al proceso de expansión urbana hacia el oriente de la ciudad” (POT, 2015).

Por otro lado, el Diamante Caribe y Santanderes propone dos proyectos relacionados con el Ecoparque:

- Con el proyecto Río Ciudad se busca potenciar y aprovechar el río Guatapurí como eje natural de la ciudad, al integrar sus riberas de forma armónica al resto de la ciudad, mediante acciones de recuperación, el desarrollo de espacios públicos recreativos

y culturales; así, el corredor del río se convierte en un eje central e integrador de la ciudad.

- El proyecto *Parque de la Leyenda Vallenata* tiene una gran relevancia para el Ecoparque, como espacio público emblemático en la margen del río, pues contribuye a formar la red de espacios públicos a su alrededor. El proyecto busca, a través de una alianza público-privada, que este escenario se abra al público todo el año y no solo durante los días del Festival de la Leyenda Vallenata; esto se llevaría a cabo a partir de una programación permanente y de una fuerte conectividad con la ciudad, que permita llegar hasta él incluso desde las zonas más alejadas. El parque se convertirá entonces en una nueva centralidad turística y estará rodeado por una zona de hoteles, oficinas, comercio, restaurantes, paseos peatonales y oferta cultural y turística de calidad.



Fuente: LKS Mondragon

- **Integración río-ciudad:** Articular la estructura ecológica principal de Valledupar con las actividades de la ciudad, de manera que se constituya en un referente urbano.
- **Unidad paisajística:** Recuperar la función del río como eje ambiental, de modo que se conforme una unidad de paisaje que

enlace otros elementos esenciales del entorno urbano, se generen hitos y se valoricen elementos históricos de la ciudad.

- **Eje de transformación socio-económica:** Inducir acciones de transformación urbana que apalanquen la transformación socioeconómica, al impulsar la identidad y la promoción cultural.

Más que solo espacio público, este proyecto tiene el potencial de mejorar aspectos de la ciudad, como vivienda, medio ambiente, movilidad, calidad del agua y desarrollo económico. Se establecen entonces tres estrategias de actuación en las que debe ocurrir el desarrollo del Ecoparque:

La recuperación del río Guatapurí se debe realizar tanto desde el punto de vista ambiental-ecológico, como desde el urbanístico de recuperación del espacio para la ciudad y sus habitantes. Adicionalmente, esta columna vertebral de la ciudad debe servir como eje de transformación socioeconómica para Valledupar mediante un proceso de desarrollo sostenible.

Para lograr el objetivo de transformar la ciudad mirando al río, es decir, utilizando la ecorrestauración del río como eje de transformación socioeconómica de la ciudad, se establecen 'áreas de oportunidad' en las que se establecerá de manera transversal una serie de acciones que deberán responder a unas directrices específicas para cada área:

Tabla 33. Análisis de impactos, necesidades y oportunidades e identificación de acciones



Fuente: LKS Mondragón, 2015

Una vez analizada la ciudad, en concreto el entorno urbano del río Guatapurí, desde los componentes ambiental, social y urbano, y detectadas las oportunidades que se presentan para un desarrollo urbano sostenible, se propone la siguiente visión para el Ecoparque (LKS, 2015):

El Ecoparque del Río Guatapurí se consolidará como un eje de transformación socioeconómico para la ciudad de Valledupar; será el símbolo principal de la ciudad. Un espacio con capacidad de responder a las necesidades de la población, integrándose como el principal espacio natural público de la ciudad, permitiendo a la ciudad la dotación de infraestructuras o equipamientos de escala metropolitana, y convirtiéndose en plataforma base para el conocimiento y difusión de la cultura y el folclore de la región y para la puesta en valor del patrimonio histórico, natural y paisajístico de Valledupar. Fortalecerá las capacidades de la ciudad como nodo de atracción turística, cultural, comercial y económica de la región.

Para llevar a cabo la transformación del entorno fluvial del Guatapurí, de

modo que sirva como palanca para la transformación socioeconómica de Valledupar y su apertura al río, será necesario realizar una serie de acciones en fases preliminares, para facilitar el desarrollo integral del Ecoparque. La transformación deberá realizarse teniendo en cuenta los componentes ambiental, urbano y social, es decir, desde una perspectiva de integración. Por tanto, hay unas consideraciones que se vislumbran como claves para el desarrollo del Ecoparque y que se resumen en el apartado anterior. En este sentido hay que tener muy claro el punto de partida del proceso:

La ciudad de Valledupar expande su crecimiento urbano en todas las direcciones del territorio, excepto en su encuentro con el río Guatapurí, donde existe una frontera natural ("muro de cristal"), provocada por la amenaza que este precioso recurso natural provoca en la ciudad, debido al riesgo de inundación y avenidas torrenciales.

Esa barrera invisible solo ha sido traspasada por algunos asentamientos residenciales de carácter informal establecidos por comunidades con pocos recursos; no obstante, todo el espacio del entorno fluvial no se ha integrado dentro de los espa-

cios públicos de la ciudad, no es un espacio vivible y no tiene un mantenimiento adecuado a su naturaleza.

La ciudad vive de espaldas al río

Teniendo en cuenta la propuesta de desarrollo integrador, acorde con las dimensiones ambiental, urbana y social, se define como primer paso para el desarrollo del Ecoparque realizar los estudios y acciones necesarias para liberar a la ciudad, en la medida de lo posible, de la amenaza por riesgo de inundación, siempre con criterios de sostenibilidad que permitan la apertura de la ciudad al río y su inclusión como un elemento que forme parte de la trama urbana de Valledupar.

El criterio general de ordenación territorial, según el componente hidrológico-hidráulico, comprende dos objetivos: i) la protección ante el riesgo de inundación de las zonas inundables, sobre todo en las zonas habitadas, y ii) la regulación, en su conjunto, de los usos del suelo de las márgenes fluviales y sus zonas inundables. Para el tratamiento ponderado y sostenible de ambos objetivos, la estrategia de ordenación se dirigirá a la conservación ecológica del cauce, y a la adopción, al mismo tiempo, de estrategias que tiendan, sobre todo, a la defensa ante inundaciones en los núcleos urbanos existentes.

Como resultado de dichos estudios se valorarán escenarios de actuación de defensa donde la norma lo permita, por ejemplo en zonas de mejoramiento localizadas entre la Cra. 4 y el borde del río, y entre las calles 10 y 20H. Se deberá seleccionar un escenario óptimo que permita el desarrollo urbano de una parte del ámbito, el mantenimiento de los usos residenciales de actual ocupación informal y la ubicación de otros usos residenciales, de actividad económica o dotacionales compaginados con otras áreas susceptibles de ser inundadas, pero que puedan acoger usos de esparcimiento.

El proyecto de defensa contra inundaciones deberá ir acompañado de estudios para la recuperación ambiental y se deberá realizar un estudio de los predios afectados por el proyecto, en orden a establecer la magnitud de predios privados y públicos afectados, que permita la valoración económica de la actuación.

Es importante tener en cuenta desde las fases iniciales la participación ciudadana en los procesos urbanos de desarrollo. Por ello habrá que realizar un programa de participación ciudadana para todas las fases del proceso de transformación del río Guatapurí.



Este programa cuenta con insumos importantes derivados del *Estudio de la caracterización del Río Guatapurí de la ciudad de Valledupar*, realizado por la Cooperativa LKS del Grupo Mondragón, de origen español.

Estudios para la recuperación ecológica

El objeto del proyecto será definir las actuaciones necesarias para la recuperación ecológica del entorno fluvial del Ecoparque. Se deberá realizar una restauración fluvial sostenible para recuperar el proceso natural del cauce y la ribera, con el fin de lograr un equilibrio geomorfológico que permita recobrar el funcionamiento del ecosistema.

Actividades específicas

- Restaurar las especies nativas de plantas, ya que la vegetación de ribera constituye un elemento fundamental de la recuperación. Para esta labor será necesaria la caracterización de las especies basada en trabajo de campo.
- Incluir un estudio o caracterización de hábitats y corredores ecológicos, un inventario de especies arbóreas con cartografía temática, la calificación de zona riparia¹⁴ de los ecosistemas flu-

viales (índice QBR¹⁵) y las recomendaciones de restauración.

- Determinar el caudal hidrológico y realizar un análisis de la capacidad de autodepuración del río mediante el uso del modelo hidrodinámico bidimensional y del módulo de calidad de agua. Se deberá realizar también un inventario de puntos de vertido en el río Guatapurí que no estén conectados a la red principal y proporcionar soluciones de enganche.

Impacto

Este proyecto busca la recuperación de la función del río como eje ambiental, de manera que forme una unidad de paisaje que enlace otros elementos esenciales del entorno urbano, genere hitos y agregue valor a los elementos históricos de la ciudad. Se entiende que es necesario realizar un estudio previo para obtener conocimientos suficientes y así poder establecer los objetivos y pautas para los estudios, planes y programas que se desarrollarán posteriormente.

En el largo plazo, el estudio contribuirá a la creación de espacios públicos efectivos para la ciudad. Con

la creación del Ecoparque, el índice de espacio público efectivo pasará de 2,09 a 7,44 m² por habitante.

Costo

Se estima que este proyecto tendrá un costo de COP \$300 millones por concepto de pre-inversión. El tiempo de ejecución estimado para su implementación es de 12 meses.

Proyecto de defensa contra inundaciones

El objeto del proyecto es el de minimizar los efectos provocados por las crecientes ocasionadas por el río Guatapurí a su paso por Valledupar, especialmente en aquellas zonas ocupadas actualmente por asentamientos informales.

Se incluirá un estudio de alternativas que identifique el proceso constructivo de la alternativa seleccionada, el cual deberá incorporar un estudio geotécnico de los 12 km de posible defensa. De igual forma, se contemplará la ejecución de tres balsas de laminación con sus estructuras de entrada y salida y la ejecución de un dique de contención en el límite nororiental de la ciudad.

¹⁴ La ribera de los ríos.

¹⁵ Índice de calidad del bosque de ribera.

Impacto

Con este proyecto se busca disminuir los riesgos de inundación en las zonas de la margen derecha del Guatapurí. Los resultados del proyecto se concentrarán en el aumento de la resiliencia contra amenazas ambientales, en la minimización de costos de reconstrucción y en la remodelación –de acuerdo con la norma actual– de infraestructura o equipamientos que se encuentran en zonas de inundaciones. Con su implementación se busca minimizar la infraestructura fundamental en situación de riesgo debido a construcción inadecuada o ubicación en zonas de riesgo no mitigable, y el porcentaje de hogares en riesgo debido a construcción inadecuada o ubicación en áreas con riesgo no mitigable. Se entiende que es necesario realizar estas obras contra inundaciones para poder desarrollar el Ecoparque Lineal del Río Guatapurí, el cual incrementará la cobertura de espacios verdes en la ciudad.

Costo

El proyecto de defensa contra inundaciones tiene una pre-inversión estimada de COP \$2.500 millones para las fases de diseño conceptual, pro-

yecto de detalle, estudio geotécnico y proceso de participación ciudadana. La inversión para la ejecución de 14 km de dique de contención y la ejecución de tres balsas de laminación se estima en COP \$55.200 millones. El costo total del proyecto se avalúa entonces en COP \$57.700 millones. Se prevé un tiempo de 18 meses para su implementación.

Diseño del Ecoparque Lineal del Río Guatapurí

Tras la ejecución del proyecto para la reducción de la inundación del entorno, se determinará la capacidad de los suelos para acoger distintos usos urbanos: suelos aptos para desarrollos residenciales y de actividad económica, para dotación de equipamientos y para el uso de esparcimiento y recreación, todos ellos acordes con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial; asimismo, este instrumento de planificación determinará los suelos para el desarrollo del Ecoparque Lineal del Guatapurí. En las zonas de ribera que aún no están desarrolladas, se debe ordenar de manera racional el uso del territorio, de forma que las áreas más

expuestas a las inundaciones se destinen a actividades en las que los daños potenciales no sean muy importantes.

El Ecoparque se constituirá en eje de enlace con los corredores verdes de la ciudad, formando una gran red de conexión entre los espacios públicos y equipamientos de Valledupar. La ordenación del Ecoparque deberá tener en cuenta otros elementos esenciales de su entorno, como los elementos naturales (Cerro Cicolac, Cerro de la Popa), las áreas de recreo o los grandes equipamientos y sitios que pertenezcan al patrimonio histórico-cultural, para conformar una unidad de paisaje de enlace.

Para ello será necesaria la creación de:

- Espacios de continuidad, accesibles, confortables, seguros y atractivos
- Zonas de esparcimiento de calidad
- Creación de espacios recreacionales diversos y diferentes
- Reserva de suelo para la implantación de equipamientos

Propuesta del diseño de la zona del Ecoparque Lineal del Río Guatapurí con equipamientos y vivienda



Fuente: LKS MONDRAGON 2015

Así, en adición a los espacios de ocio y esparcimiento y a la atracción de viajes no obligados que generará, el río debe proveer espacios que cumplan funciones de conectividad y de movilidad activa¹⁶. De esta manera se logrará tener un eje diametral confortable y seguro, que comunique el centro de actividades y servicios de la ciudad con barrios residenciales de diversos contextos socioeconómicos, capaz de brindar acceso limpio y saludable a poblaciones de ingresos bajos, medios y altos. En relación con el tema de movilidad se deben desarrollar las siguientes actividades:

- Diseñar y construir la red de corredores peatonales y de bicicletas dentro y a lo largo del Ecoparque Lineal del Río Guatapurí; teniendo en cuenta los lineamientos del POT se considera el Ecoparque Lineal desde el Balneario Hurtado hasta la Laguna de Oxidación en El Tarullal. Su longitud aproximada es de 9 km. Los corredores peatonales y de bicicletas deberán estar conectados a la red de ciclorrutas y corredores peatonales del POT, para consolidar el Ecoparque Li-

neal como eje diametral urbano de movilidad activa.

- Diseñar y construir la vía paisajística como eje diametral de movilidad sostenible. Para ello se requiere asignar de manera equilibrada el espacio vial, de manera que se contemplen ciclorrutas, espacios peatonales, se priorice el transporte público sobre los demás modos motorizados y se implementen medidas de pacificación de tráfico. La vía paisajística debe estar bien conectada a la red de ciclorrutas y corredores peatonales del POT. Se debe evitar el diseño de una vía rápida y/o circunvalar que establezca una barrera entre el río y la ciudad.

Impacto

La creación del Ecoparque Lineal del Río Guatapurí marca el proyecto estructurante de la red de espacio público de la ciudad. Los impactos de este proyecto incluyen la transformación de Valledupar mediante la mirada al río, entendiéndolo como el principal espacio natural público de la ciudad y fortaleciendo las capacidades del territorio como nodo

de atracción turística, cultural, comercial y económica de la región. Este es uno de los proyectos que apunta a reducir el déficit de espacio público de la ciudad y se espera tenga un impacto directo en la calidad de vida de la población de Valledupar mediante más y mejores espacios de esparcimiento. Con la creación del Ecoparque, la relación de espacio público por habitante va a pasar aproximadamente de 3,05 a 7,44 m². Con este proyecto y sus acciones específicas se espera construir alrededor de 9 km adicionales de ciclorrutas, lo cual incrementaría el índice de kilómetros de ciclorrutas urbanas por cada 100 mil habitantes desde 1,5 hasta 3,82, lo cual significa un aumento de 2,32 km/100 mil habitantes; asimismo se espera contribuir al aumento en cantidad y calidad de los espacios peatonales en la ciudad. A partir de lo anterior se busca también incrementar el uso de la bicicleta desde el actual 7,5% de los viajes diarios, hasta el 12%, así como aumentar la proporción de viajes diarios peatonales a 15%, siempre y cuando estos correspondan a viajes que obedezcan a un desarrollo urbano compacto.

¹⁶ *Movilidad activa* se refiere a aquellos hábitos y modos de desplazamiento que involucran actividad física, con sus correspondientes beneficios. Tradicionalmente se les ha llamado *modos no motorizados*.

Propuesta del diseño del Ecoparque Lineal del Río Guatapurí



Fuente: LKS MONDRAGON 2015

Costo

Para este proyecto se está realizando una pre-inversión de COP \$180 millones para la estructuración de la propuesta conceptual e integral, y se prevé una inversión de COP \$35.000 millones, lo que resultaría en un costo total estimado del proyecto es de COP \$35.180 millones. Para la ejecución del proyecto se estiman alrededor de 72 meses.

El municipio, con el apoyo de FINDETER, ha contratado una consultoría con el fin de desarrollar una propuesta conceptual e integral de acuerdo con la norma vigente para el Ecoparque Lineal del Río Guatapurí, y establecer posibles escenarios de zonificación y vocación para el sector, así como determinar los diferentes tramos estructurantes. La consultoría tendrá como resultados: i) la zonificación y definición de vocaciones, ii) la definición del sistema de espacio público a escala del parque y en relación con el sistema de espacio público de la ciudad, iii) la conectividad interna del parque y su conexión con la ciudad, con énfasis en el transporte no motorizado iv) la inclusión de la vía paisajística del Ecoparque Lineal del Río Guatapurí, tal como se encuentra en el POT vigente, y v) la definición de equipamientos dotacionales y posibles usos socioeconómicos asociados a las áreas de oportunidad. La propuesta conceptual buscará crear una base para el diseño del Ecoparque.





Corredores de conectividad sostenible hacia el río Guatapurí

El Ecoparque Lineal será un elemento central del espacio público de la ciudad. Al convertirse en un polo de atracción de viajes y de turismo, así como en un elemento de conexión diametral con áreas residenciales, patrimoniales y de servicios de la ciudad, desempeñará el rol de tensor de la ciudad. Sin embargo, para que este rol se materialice, es necesario conectarlo con la ciudad, especialmente con el centro histórico y las áreas residenciales, volcando de esta manera la mirada de la ciudad hacia el río. Estas conexiones, congruentes con el ordenamiento establecido y con las políticas de sostenibilidad ambiental y movilidad, deberán priorizar redes peatonales, ciclísticas y de transporte público. Las acciones contenidas en este proyecto son las siguientes:

- Implementación de rutas de transporte público que comuniquen con la vía paisajística.
- Implementación de una red secundaria¹⁷ para bicicletas en las comunas 1 y 6, que provean conexión con el Ecoparque Lineal.
- Diseño e implementación de la conexión de la ciclorruta de la Calle 15 con las ciclo-rutas de la Vía Paisajística y del Ecoparque Lineal.

- Implementación de la red de estacionamientos fuera de vía en el centro de la ciudad, conectados con las rutas de transporte público, las redes peatonales y las redes ciclísticas de la zona.

Impacto

Con este proyecto se espera alcanzar un índice de 15 kilómetros de sendas para bicicletas por cada 100 mil habitantes, así como una longitud de caminos peatonales de 4 o más veces la longitud de la red vial, lo cual permitirá consolidar una partición modal más sostenible: aumentar a 15% los viajes exclusivamente peatonales y llegar al 12% de los viajes diarios hechos en bicicleta.

Costo

Para la construcción de corredores peatonales y de bicicletas se estima una inversión de COP \$12.800 millones. La pre-inversión correspondiente al diseño de estos corredores se incluye dentro del Diseño del Ecoparque Lineal del Guatapurí. Se estima un plazo de 24 a 36 meses para su ejecución.

¹⁷ La red secundaria se refiere a intervenciones más ligeras que no requieren infraestructura aislada, tales como carriles pintados o vías compartidas. Esta red secundaria debe ser fresca y segura y debe conectarse con la red de ciclorrutas del POT.

Propuesta de diseño de la zona del Ecoparque Lineal del Río Guatapurí con equipamientos y vivienda



Fuente: LKS-Mondragón, 2015

Concepto de la vía paisajística como límite diferenciador de la trama urbana que se renueva con el nuevo parque.

Plan Director de Equipamientos y de Espacios Públicos del Ecoparque Lineal del Río Guatapurí

La mejora y ampliación de los equipamientos públicos y espacios libres en los entornos urbanos es una pieza clave para el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes. Con el objeto de integrar la oferta de vivienda con el adecuado proceso de planificación urbana, de forma tal que las

unidades habitacionales cuenten con espacios públicos, equipamientos y servicios públicos adecuados, se propone realizar un Plan Director de Equipamientos y Espacios Públicos para la zona del Ecoparque Lineal del Río Guatapurí.

Este Plan Director incluirá el estudio de las dotaciones públicas existentes de carácter local y general y evaluará las necesidades de equipamientos, para que tanto los habitantes del perímetro urbano actual como los de los desarrollos urbanos derivados de los tratamientos de mejora integral

en el entorno del Ecoparque tengan un óptimo cubrimiento de prestación de servicios sociales, deportivos, educativos, culturales, asistenciales, etc. El Plan Director se debe articular con el Plan Maestro de Espacio Público que se formula en el programa *Nuestro espacio público, escenario de paz*.

Impacto

Este proyecto busca crear una oferta adecuada de equipamientos y espacios públicos en la zona del Ecoparque Lineal del Guatapurí, que no solo sirva para la población alrededor de

esa zona sino para toda la ciudad, ampliando la calidad de la infraestructura social y espacios públicos para todos los ciudadanos. En este sentido, la relación de espacio público por habitante va a pasar de aproximadamente 3,05 m² a 7,44 m² por habitante.

Costo

Se estima una pre-inversión para la estructuración y desarrollo del Plan Director de Equipamientos y Espacios Públicos de COP \$260 millones. El tiempo estimado para la estructuración del Plan Director es de 6 meses.

Centro de Investigación y Observatorio de Cambio Climático para la Apropiación y Divulgación del Conocimiento Ambiental Científico e Intercultural

Valledupar y su región tienen un entorno único, que concentra una gran variedad de climas, pisos térmicos y zonas ambientales, desde zonas de glaciar en la Sierra Nevada hasta zonas al nivel del mar en la Costa Caribe. Este proyecto busca aprovechar esa ubicación única a través del desarrollo de un centro de investigación ambiental enfocado en temas de cambio climático y en los efectos locales de su acción, creando un nodo

de investigación y producción de conocimiento de influencia nacional e internacional. Además, se busca crear un espacio de intercambio de conocimiento entre las comunidades indígenas y la comunidad científica, para generar valor agregado a este tipo de conocimiento.

La prefactibilidad incluye la evaluación de la pertinencia internacional, en el sentido de identificar si el conocimiento que se genere puede ser aplicado y replicado en otros territorios de similares condiciones. Se considera que la Administración Municipal deberá designar una misión que incluya empleados públicos del nivel municipal, de la autoridad ambiental, y delegados de las autoridades indígenas, para que visiten aquellos centros internacionales de investigación que se identifiquen como relevantes. En el contexto del proyecto se busca encontrar provecho a la facilidad que representa el acceso a la diversidad de los distintos pisos climáticos y su concentración espacial. Los conocimientos ancestrales y la investigación científica podrán gozar de un espacio de diálogo que, se espera, redunde en beneficio de la apropiación y divulgación del conocimiento, como parte del Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación.

Impacto

Con la realización del proyecto se pretende establecer un acercamiento de la ciudadanía a la importancia de sus activos ambientales y por esa vía generar conciencia acerca de su aprovechamiento. Se espera que los indicadores que mejoren su desempeño son el del consumo de agua y el relacionado con la sensibilidad ante la ocurrencia de

desastres naturales, además de la sensibilización al crecimiento verde de la ciudad y a las oportunidades para aumentar la valoración del entorno natural.

Costo

El costo estimado de este proyecto en su fase de prefactibilidad (estudio) es de COP \$370 millones y se prevé que su ejecución toma-

rá 12 meses. En una segunda fase se podrán realizar diseños para la construcción del Centro, estimados en COP \$750 millones. La construcción propiamente dicha del edificio del Centro de Investigación tiene un costo estimado de COP \$10.750 millones; sin embargo, aún no se cuenta con información que permita determinar el período estimado para su ejecución.



Posible diseño del Centro de Investigación y Observatorio para la Apropiación y Divulgación del Conocimiento Ambiental Científico e Intercultural

Sendero Interpretativo del Conocimiento Ambiental Ancestral

Con base en las conclusiones de los estudios y en el análisis de orden social, económico y ambiental que se requieren para el proyecto del Sendero Interpretativo del Conocimiento Ambiental Ancestral, se identificarán alternativas de rutas que permitan un prediseño de un sendero interpretativo, bajo el concepto de intervenciones livianas, a través de la ejecución de obras biomecánicas¹⁸ que permitan la mitigación de fenómenos erosivos en los suelos que sirvan para el tránsito de los ecoturistas.

El valor, tanto de la palabra en la transmisión del conocimiento ambiental indígena como de la palabra en la música que expresa la exaltación de valores ambientales, puede servir como eje que facilite la interpretación del sendero que se diseñe y la promoción de ecoturismo en las inmediaciones del río Guatapurí.

Impacto

Con la realización del proyecto se busca ampliar procesos que signifiquen la valoración de los activos ambientales del área rural del municipio, representados en este caso en el río Guatapurí como eje integrador de algunas de las estrategias para la apropiación

del conocimiento ambiental en lo que respecta al concepto y efectos locales del cambio climático.

Se espera que los indicadores que mejoren su desempeño son el del consumo de agua y el relacionado con la sensibilidad ante la necesidad de mitigar efectos del cambio climático, además de lo que pueda significar en el crecimiento verde de la ciudad, con facilidades para migrar

a acciones tendientes a la resiliencia del entorno de los ciudadanos y la huella ambiental que generan sus actividades cotidianas.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$100 millones y se estima tendrá una duración de 3 meses en su ejecución. Los costos de inversión serán determinados una vez concluya la fase de pre-inversión.

18 La obras biomecánicas son intervenciones de bajo impacto paisajístico, funcionales en suelos susceptibles a procesos erosivos y que combinan material vivo con material inerte para conformar estructuras sencillas, tal como lo pueden ser zanjales, gaviones, perfilado de taludes, entre otras.



Sección del Sendero Interpretativo del Conocimiento Ambiental Ancestral

Fuente: LKS MONDRAGON 2015

Polo de innovación del río Guatapurí

El Sistema de Competitividad e Innovación, creado en Colombia desde 2005, tiene como una de sus principales metas convertir al país en el tercero más competitivo de América Latina para 2032. Desde 2005, entonces, el país ha buscado que sus ciudades y regiones cuenten con una economía exportadora de bienes y servicios de alto valor e innovación, con un ambiente de negocios que incentive las inversiones local y extranjera y propicie la convergencia regional (Consejo Privado de Competitividad, 2012). Valledupar no es ajeno a esta meta y ha avanzado en temas de innovación a través de la instalación de un Tecnoparque del Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), como parte de la red de innovación tecnológica existente en el país. Sin embargo, hoy en día, factores como el bajo número de grupos de investigación o de científicos y doctorados le han restado competitividad al municipio y por consiguiente han reducido las posibilidades de avanzar hacia los llamados ecosistemas de innovación.

Dado el rezago existente de la ciudad en la formación en innovación, se propone el desarrollo de un polo

de conocimiento en el Ecoparque del Guatapurí, como modelo de desarrollo territorial para el empoderamiento de las personas. Se trata de un sistema integrado de innovación-promoción-conocimiento en el cual participen empresas, profesionales y universidades, que le apueste a la economía del conocimiento, que permita renovar permanentemente los modelos de negocio y promocionar nuevas actividades en sectores del futuro. Se espera que este proyecto se integre al Ecoparque Lineal del Río Guatapurí, en un predio ubicado al sur del Centro Histórico.

En desarrollo de lo que podría denominarse el Polo de Innovación del río Guatapurí, se propone la construcción de tres equipamientos:

- Un Centro de Formación que se enfoque en constituirse como facultad de liderazgo, emprendimiento e innovación de la ciudad. Este equipamiento contará con un área de 2.000 m².
- Un Centro de Creación empresarial, como espacio de promoción y generación de negocios en Valledupar. Este equipamiento contará con un área de 2.000 m².
- Un Centro Tecnológico, como espacio de innovación para la

transformación continua y fortalecimiento del sector de ciencia y tecnología del municipio. Este equipamiento contará con un área de 2.000 m².

Impacto

La ciudad de Valledupar tiene un bajo número de grupos de investigación (4,3 por cada 100 mil habitantes), lo cual no solo ha limitado el crecimiento del sector de ciencia y tecnología en el departamento y en el municipio, sino que ha impedido que se forme un ecosistema de innovación en el que exista una integración entre la industria, los centros de conocimiento y las universidades en torno al desarrollo socioeconómico de la ciudad. Por lo tanto, se espera que una vez se cuente con un polo de innovación o una red de investigación, la cifra de grupos de investigación aumente a 8, con lo cual se contribuya a mantener la tasa de desempleo por debajo del 10% y se mejoren las capacidades en ciencia y tecnología de la zona. Asimismo, este proyecto facilitará la formación de asociaciones de productores de la región, el intercambio de experiencias en tecnologías de producción y por lo tanto un mejor conocimiento sobre nuevos mercados, lo cual posiblemente contribuya a acercar el PIB per cápita a los USD \$7.500.

Propuesta del diseño de la zona del Ecoparque Lineal del Río Guatapurí con el Polo de innovación

Costo

Se estima una preinversión total de COP \$2.800 millones para los estudios de diseño de los tres equipamientos del polo de innovación, repartidos de la siguiente manera: COP \$967 millones para el Centro de Formación (2.000 m²); COP \$967 millones para el edificio del Centro de Creación Empresarial (2.000 m²); y COP \$866 millones para el Centro Tecnológico (2.000 m²). Se estima que la implementación y/o realización tomaría 48 meses.

La inversión para la ejecución de estos tres edificios se estima respectivamente en COP \$13.797 millones, COP \$13.797 millones y COP \$12.157 millones. De igual forma, la inversión para la ejecución de la urbanización conjunta de los tres edificios se estima en COP \$11.249 millones. Por lo tanto, la inversión total para la ejecución de este proyecto sería de COP \$51.000 millones, con un tiempo de ejecución estimado de 36 meses.



Fuente: LKS MONDRAGON 2015

NUESTRO PATRIMONIO, CORAZÓN DE LA CIUDAD

El Centro Histórico de Valledupar, compuesto por 20 manzanas, ha mantenido su carácter histórico como centro público y cultural, con mezcla de usos que incluyen un importante porcentaje residencial. Valledupar tiene uno de los 43 centros históricos del país declarados como *Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional* por el Ministerio de Cultura. Además de la historia urbana y de la estructura fundacional que se remontan al siglo XVI, en el centro de Valledupar hay una gran valoración simbólica del paisaje, aunque en los últimos años este haya sufrido un gran detrimento y deterioro, por lo cual necesita ser atendido con urgencia.

El Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) propone fortalecer la relación entre el río Guatapurí y la ciudad, mejorando sus condiciones espaciales y convirtiendo el Centro Histórico en un área atractiva para promover proyectos de vivienda. La visión del PEMP entiende el centro histórico “como un territorio que da testimonio de la historia que dio origen a la actual ciudad, en donde se forjó un contexto sociocultural que ha propiciado durante siglos la expresión oral, las creencias religiosas y el desarrollo

del talento artístico que caracteriza al folclor y la cultura vallenata, generando espacios físicos con gran significado de encuentro ciudadano, memoria e identidad colectiva” (PEMP, p. 14). El PEMP propone llevar a cabo “la protección de dicho contexto sociocultural [...] mediante acciones que permitan detener el proceso de deterioro físico y económico que hoy presenta, y actualizarlo a las necesidades del mundo contemporáneo y que se reivindique como el ‘Corazón de la Ciudad’ conformado por su centro cívico y residencial de sectores élites y populares, como lo fue su origen” (Ibíd., p. 15). Una de las necesidades más importantes identificadas en el PEMP es la provisión de zonas verdes y peatonales, así como de áreas residenciales, y la conexión con el Ecoparque.

El centro expandido de Valledupar, que comprende el Centro Histórico junto con áreas de actividades adyacentes, concentra el grueso de oportunidades y servicios de la ciudad. Por esta razón es también un polo atractivo para el turismo y para otras actividades de carácter comercial y socioeconómico. Es en este centro donde confluyen la mayoría de infraestructuras de movilidad, pues gran parte de las rutas de transporte público y el grueso de los viajes peatonales y en vehículo pri-

vado desembocan en él. Debido a la oferta desequilibrada de alternativas de transporte, así como a la asignación inequitativa del espacio público, el sistema de movilidad concentra la mayor cantidad de deficiencias en esta zona de la ciudad, lo cual afecta fuertemente su competitividad, su productividad y la calidad de vida de sus ciudadanos.

Si a las consideraciones anteriores se agrega su cercanía con el río Guatapurí y el futuro Ecoparque Lineal, se hace evidente la necesidad de resolver dichos desequilibrios en busca de generar desplazamientos más eficientes, cómodos y seguros y promover el acceso a las oportunidades, bienes, servicios y espacios contenidos en esta importante zona de la ciudad.

La visión de este Plan de Acción es la de que el espacio público tiene la capacidad de transformar a Valledupar en una ciudad con mayor cohesión socioespacial, más incluyente y más conectada con su entorno ambiental y regional. Lo anterior implica realizar acciones en el Centro Histórico que fortalezcan su papel como corazón de la ciudad y la región, como punto de encuentro para todos los ciudadanos y visitantes y como articulador también de los activos ambientales de la ciudad.

Actividades específicas

- Crear nuevas viviendas en la zona, destinadas a la reubicación de la población que vive actualmente en las zonas de inundación en la margen derecha del río Guatapurí.
- Recuperar y reactivar los callejones, para hacerlos más accesibles y abiertos al público.
- Crear zonas peatonales y fortalecer el transporte público en el Centro Histórico.

Reubicación de la población de la margen derecha del río en zonas próximas

Actualmente el POT de Valledupar se propone la reubicación de los asentamientos informales de la ciudad, entre los cuales se encuentran los ubicados en la margen derecha del río Guatapurí. Teniendo en cuenta el riesgo alto por inundación de este entorno, se ha establecido una serie de procesos de reubicación de familias de dichos barrios, muchas de las cuales han sido trasladadas a las urbanizaciones del Programa de Viviendas 100% Subsidiadas del Gobierno Nacional.

No obstante, derivado de la ejecución de las acciones para la reducción de las inundaciones, se prevé liberar

del riesgo algunos suelos del entorno urbano próximos al río Guatapurí. Dados los altos costos sociales de reubicación en proyectos aislados, se propone la reubicación en lotes ubicados en las proximidades del río; por esta razón se plantea el desarrollo urbano de los suelos situados en la margen derecha del Guatapurí,

por ejemplo para equipamientos y/o espacios públicos, y reubicarlos en algunas zonas en y alrededor del Centro Histórico, tal como lo plantea el PEMP, o en los existentes vacíos urbanos centrales. Una vez logrado lo anterior, se conectaría el río con las actividades de la ciudad y se integrarían socialmente los barrios del

entorno fluvial con las centralidades de la ciudad. La reubicación debe plantear programas integrales que eliminen completamente los riesgos, que consoliden la relación de la comunidad con su territorio y su ambiente, y que manejen el impacto del desarraigo, del alejamiento y del desconcierto.



Visión de vivienda en el Centro Histórico del PEMP

Fuente: PEMP 2014

Este proyecto se entiende como parte del proyecto piloto del Plan Estratégico Habitacional que se encuentra en el eje *Ciudadanía cohesionada y competitiva*. Este proyecto establece la ordenación detallada con la definición de los sistemas de dotaciones locales, sistemas de espacios públicos y zonas verdes, parámetros urbanísticos de desarrollo, precisión de los elementos de construcción, y criterios de desarrollo, normas de parcelación y reserva de suelo para realojos y ubicación de viviendas VIS y VIP.

Impacto

Este proyecto busca minimizar los efectos de las inundaciones del río Guatapurí, así como disminuir el porcentaje de hogares que viven en zonas de alto riesgo; al mismo tiempo pretende aumentar la oferta de vivienda en la ciudad, reduciendo el déficit cuantitativo mediante la construcción de 1.300 viviendas VIS y VIP. La ubicación de estas nuevas viviendas en/o alrededor del centro minimiza los costos sociales usualmente producidos por proyectos de reubicación en zonas aisladas, y permite a la población beneficiaria mantener las redes sociales y económicas con un acceso a los servicios ofrecidos en el centro de la ciudad.

Costo

El proyecto tiene un costo de pre-inversión estimado de COP \$380 millones para sus etapas de estructuración y trámite con una duración estimada de 12 meses.

Plan Centro de Movilidad

En concordancia con lo anterior, la ciudad ha avanzado con la propuesta de un Plan Centro que busca fortalecer el transporte público, generar redes amables y desarrollar mecanismos para la gestión y el control del tráfico en el centro de la ciudad.

Actividades específicas

- Diseño e implementación del Plan Piloto del Sistema de Bicicletas Públicas.
- Diseño e implementación de la red peatonal propuesta en el PEMP.
- Ampliación y adecuación del espacio público en el centro ampliado, de modo que se genere una red peatonal y de bicicletas complementaria al transporte público.
- Implementación de tarifas dinámicas de estacionamiento en el centro ampliado y el Ecoparque Lineal.

Estas tarifas estarán enfocadas a alcanzar una ocupación óptima de

estacionamientos fuera de vía, a generar estacionamiento en vía de corta duración y a promover cambios hacia otros modos de transporte distintos del transporte privado.

- Evaluar la posibilidad de establecer techos máximos normativos para oferta de cupos de estacionamiento, mediante modificación extraordinaria del POT.
- Implementación de medidas de pacificación de tráfico en puntos de conflicto con el peatón y con el ciclista.

Impacto

Con el proyecto se espera adecuar 700 m de vía peatonalizada con ciclorruta y 9.597 m de andenes mejorados. Lo anterior permitirá incrementar el índice de vías peatonales por cada 100 mil habitantes, y el de kilómetros de caminos dedicados a la bicicleta por cada 100 mil habitantes, en 2,5 y 0,18, respectivamente. Lo anterior contribuirá a alcanzar una mejoría en la partición modal a favor del peatón, la bicicleta y el transporte público. Por último, se espera contribuir a la reducción de muertes por accidentes de tráfico.

Costo

El proyecto tendría unos costos de pre-inversión de COP \$900 millones,

y de COP \$4.300 millones de inversión. Asimismo, se estima una duración de 2 años en la etapa de pre-inversión y de 6 años en la de inversión.

Callejones del Centro Histórico

El Centro Histórico de Valledupar tiene valiosos espacios públicos y recreativos, por ejemplo los numerosos callejones que atraviesan los centros de manzana, los cuales pueden convertirse en una red peatonal de alta calidad. Este proyecto, basado en el PEMP, busca aprovechar los espacios de los callejones y centros de manzana para aumentar la oferta de espacios públicos en el centro histórico de Valledupar. La reactivación de esos espacios es una fortaleza para la conservación de esa tipología espacial que le da un carácter emblemático a la ciudad de Valledupar y forma parte de una red de espacios públicos de alta calidad en el centro. Además, las intervenciones planeadas tratan de recuperar la función socioespacial de los espacios públicos, como los callejones y centros de manzana, que tienen una fuerte tradición en Valledupar. Este proyecto trata de reactivar y mejorar los callejones y centros de manzana a través de intervenciones físicas y de un diseño urbano integral que incluya la dotación de iluminación,

mobiliario urbano, arborización y señalización.

Impacto

El proyecto busca la mejora y aprovechamiento de los callejones del Centro Histórico como zonas estructurantes del espacio público. La adaptación y reactivación de los callejones incrementa la oferta de espacio público en el sentido cuantitativo (alrededor de 3.500 m²) pero, más importante, en el sentido cualitativo, pues se trata de intervenciones que incluyen elementos como mobiliario y equipamientos urbanos, iluminación o vegetación urbana, que tienen el potencial de aumentar la calidad de esos espacios públicos, permiten varios usos y crean ejes peatonales para una mejor accesibilidad al Centro Histórico.

Costo

El costo total estimado de este proyecto es de COP \$880 millones y se estima que tendrá una duración de 24 meses.

NUESTRO ESPACIO PÚBLICO, ESCENARIO DE PAZ

La visión de este Plan de Acción entiende la red de espacios públicos como columna vertebral de la ciudad y escenario de paz. Los espacios pú-

blicos tienen el potencial de promover la vida social, política y cultural al ofrecer lugares para la recreación e interacción de los habitantes o visitantes. En tanto proporcionan la red básica de movilidad, estos espacios tienen la función de integrar los distintos sectores sociales y territoriales de la ciudad y sirven como plataforma para actividades sociales. Un espacio público flexible, bien gestionado y abierto para múltiples usos de todos los ciudadanos puede ser un gran escenario para una sociedad equilibrada que vive en paz. Para que Valledupar sea una ciudad sostenible, incluyente y conectada con su región, y en donde la cohesión socioespacial facilite la valoración de sus activos ambientales, se hace necesario formar una red de espacio público bien estructurada y conectada, de fácil acceso para peatones y otros tipos de usuarios. Para ello se requiere el establecimiento de una política que fortalezca el espacio público en toda la ciudad. La prioridad del POT en temas de espacio público es generar una red de parques que se articule con el sistema ambiental de movilidad y equipamientos de la ciudad, cuyo objetivo es recuperar y potencializar el río Guatapurí como símbolo de la ciudad.

Valledupar se visualiza como una ciudad con un ordenamiento

territorial que valora y protege el ambiente y los recursos naturales, que define medidas de gestión de riesgo y, a partir de ello, proyecta el desarrollo de la infraestructura para la movilidad y el espacio público, entre otros, integrándolos socioeconómica y espacialmente con la localización de la población en el territorio. Para lograr este modelo es necesario efectuar una ocupación racional del suelo, que sea armónica con la estructura ecológica principal y que permita traducir el crecimiento económico en desarrollo social, y este a su vez en competitividad y en ciclos económicos virtuosos.

Todo lo anterior es interdependiente del sistema de movilidad, ya que este sistema estructura la red de actividades y la realidad de ocupamiento del suelo. De acuerdo con los modos de transporte que se prioricen, la ciudad podrá acercarse más a su visión de ordenamiento. Así, la vía peatonal y el rodamiento sin motor, como la bicicleta, son los modos de transporte más eficientes desde los puntos de vista ambiental, social y económico. Ellos son compatibles con un uso racional del suelo y con la estructura ecológica principal del río y sus alrededores, y permiten a la vez integrar los socioeconómica y espacialmente a la población y sus actividades.

Asimismo, puesto que el espacio público provee la estructura para las actividades y canaliza el desplazamiento de personas, bienes y vehículos, la manera como este se construya, asigne, regule y gestione reflejará las prioridades de movilidad de la ciudad y permitirá materializar una movilidad sostenible. En este sentido, ambos componentes (la red de espacio público y el sistema de movilidad) deben ser pensados y trabajados en conjunto.

Los proyectos de este programa proponen la formulación de un Plan Maestro de Espacio Público, un Plan Maestro de Estacionamientos y varios proyectos de movilidad sostenible.

Plan Maestro de Espacio Público

Se plantea formular un Plan Maestro de Espacio Público que incorpore los elementos ordenadores ambientales (tomando como eje articulador al río Guatapurí) y que incluya los parques, plazas, plazoletas, glorietas, aceras y ejes peatonales existentes, para contar con un sistema complejo de espacio público que incluya las tres escalas: natural, rural y urbana. Se debe pensar en el microsistema de espacios públicos por medio de la definición de la calidad, los usos, el diseño, la gestión de los espacios,

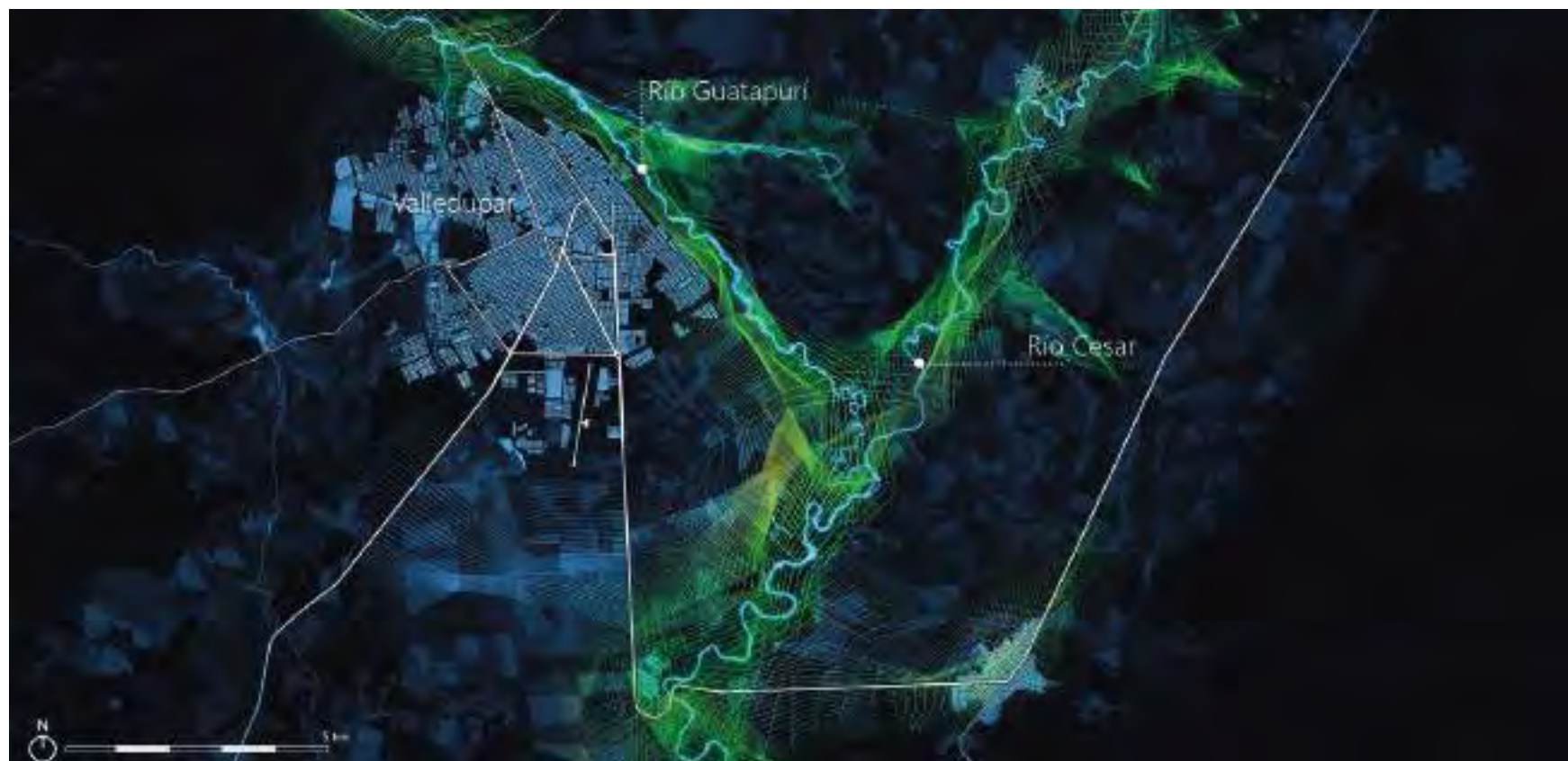
pero, al mismo tiempo, en el macrosistema, al integrar la red de espacio público en el nivel regional y metropolitano, especialmente con los activos ambientales, como la Sierra Nevada y el río Cesar. La generación de espacio público y de áreas verdes no solo debe estar encaminada a aumentar su índice cuantitativo, sino que debe buscar ante todo constituir espacios de calidad que garanticen el acceso a todos sus ciudadanos y la cobertura por ubicación. La distribución de los espacios públicos debe ser equilibrada, con lo cual se crea una oportunidad de producir cohesión socioespacial. Es determinante generar un espacio público que garantice el acceso a todos los ciudadanos.

La red de espacio público planteada en el Plan Maestro debe integrarse en una red regional, teniendo en cuenta las visiones y proyectos de esta escala que se formulan en el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano y en el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial y que hacen referencia al Área Metropolitana del Valle del Cacicque Upar, MetropoliUpar. Similarmente, se deben integrar los espacios públicos urbanos en el sistema de corredores ecológicos que se plantean entre el Programa Diamante Caribe y Santanderes, que

deben funcionar como pacto de borde de la ciudad, para generar un área verde de contención que acompañe el sistema de Las Ovejas al occidente de la ciudad y que se conecte tanto al sur como al norte con el Ecoparque

Lineal del Río Guatapurí, de forma que rodee la ciudad con un cinturón que contenga su crecimiento y dote los barrios de estratos bajos ubicados en la periferia con un parque de escala metropolitana.

Proyecto Corredores Ecológicos de Diamante Caribe y Santanderes



Fuente: Diamante Caribe y Santanderes 2015

Elementos clave que se deben incluir en el Plan Maestro de Espacio Público son: el Ecoparque Lineal del río Guatapurí como eje estructurante de la red de espacios públicos; la acequia Las Mercedes; el arroyo El Mamón, los cerros de La Popa y Cicolac; las glorietas como elementos que estructuran la ciudad; la laguna de oxidación El Tarullal y los vacíos urbanos que por su localización estratégica y área se aprovechen como áreas verdes o equipamientos de escala urbana o zonal que complementen la red de espacio público que se propone. Se debe incluir la propuesta del Programa Diamante Caribe y Santanderes del eje estructurante del espacio público; la Ecobulevar Simón Bolívar, que busca consolidar un eje urbano de alta conectividad que comunicará las áreas centrales de la ciudad con los espacios orientados al turismo que se plantean en el norte de Valledupar en torno al Parque de la Leyenda Vallenata, y con las áreas de actividad económica y de innovación que se plantean hacia el sur y en La Paz en busca de generar permeabilidad y espacios de encuentro. Además, este instrumento se debe concentrar en la distribución de espacios públicos en toda la ciudad, especialmente en las zonas que hoy tienen un gran déficit de espacios públicos,

tanto en las zonas de expansión urbana como en los sectores consolidados; además debe proyectar una dotación de parques de escala zonal y vecinal que suplan las necesidades locales de los barrios con mayor déficit, sobre todo en la zona oeste de Bello Horizonte y en la zona sur entre el aeropuerto y la Avenida Turbay Ayala. El Plan Maestro de Espacio Público se debe articular con el Plan Maestro de Movilidad.

Un elemento importante de este Plan Maestro es la arborización, para lo cual se ha planteado el diseño y la elaboración de un manual que sirva como guía para el diseño e implementación de una arboricultura urbana ordenada y técnicamente plantada en la ciudad de Valledupar, que hoy en día presenta una alta arborización y cobertura vegetal en espacio público (aproximadamente 74.000 árboles). Gran parte de las vías de la ciudad, sin importar su tamaño, cuentan dentro de su perfil con árboles de gran porte y belleza, lo que permite que la ciudad, a pesar de su clima caluroso, sea transitable peatonalmente a cualquier hora del día.

Las zonas con proyectos VIS y VIP en el sur de la ciudad necesitan en especial una mayor cobertura de ár-

boles; por eso en el POT se propone un fortalecimiento de la arborización en toda la ciudad, ya que hoy no hay principios de organización ni unificación en este tema; por el contrario, los árboles son usualmente plantados por los dueños de los predios de manera individual. El desconocimiento del comportamiento de la vegetación para arborizar el espacio público hace que se requiera un documento que sirva de punto de partida para el desarrollo de la arborización o instalación de coberturas vegetales en áreas que así lo permitan. El PEMP plantea la elaboración de un *Manual de Arborización* para el Centro Histórico, y por ello este proyecto propone la ampliación de ese manual para toda la ciudad. Ese Manual de Arborización se debe articular con el inventario de árboles que se plantea en el eje *Territorio resiliente e inteligente*.

Impacto

El Plan Maestro de Espacio Público de Valledupar tendrá un impacto importante en la toma de decisiones en la ciudad, pues se podrá contar con herramientas de política pública de largo plazo en la materia. Este instrumento establecerá los lineamientos para la aplicación de las normas y generará condiciones para la oferta equilibrada y el aprovechamiento



económico, integrando el sistema de espacios públicos con el nivel regional y favoreciendo las condiciones para contar con un ambiente urbano y regional de escala humana, que mejore la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y la región. El plan ayuda a generar una mejor oferta de espacio público en el sentido cualitativo y cuantitativo.

Costo

Este proyecto tendrá un costo aproximado de COP \$480 millones por concepto de pre-inversión, y se estima que su implementación y/o realización tomará 10 meses.

Articulación del Plan Maestro de Movilidad (PMM) con el Plan Maestro de Espacio Público

Contenida en el Plan de Ordenamiento Territorial está la necesidad de formular el Plan Maestro de Movilidad de Valledupar, el cual busca mitigar los desequilibrios existentes y generar una ciudad más competitiva y productiva mediante el “mejoramiento de la infraestructura de circulación vehicular, peatonal y de medios no motorizados y fortalecer la prestación del servicio de transporte para facilitar la comunicación con las áreas de actividad de la ciudad”. Para lograr lo anterior el Plan

de Movilidad establece tres grandes políticas: Política de Fortalecimiento al Transporte Público, Política de Generación de Redes Amables, y Política de Desarrollo de Mecanismos para la Gestión y el Control de la Movilidad, cada una con sus correspondientes programas y proyectos.

La ciudad ya ha avanzado en la formulación de dicho plan y ahora necesita enfocarse en:

- Asegurar la integración y complementariedad entre el Plan Maestro de Movilidad y el Plan Maestro de Espacio Público, para lograr materializar una movilidad sostenible y competitiva.
- Generar los instrumentos normativos, así como la consecución del fortalecimiento institucional requerido para la efectiva implementación y seguimiento del Plan Maestro de Movilidad.
- Implementar un programa de cultura ciudadana para el correcto uso y disfrute del espacio público y de la movilidad.

Impacto

Este proyecto permitirá a la ciudad contar con los instrumentos de planificación y regulación necesarios para justificar, planear, diseñar e implementar distintos programas,

proyectos o acciones tendientes a generar una partición modal más sostenible, distribuir el espacio público de manera más justa, reducir las externalidades negativas del transporte (accidentalidad, congestión, contaminación, sedentarismo, entre otras), mejorar el acceso generalizado, y realizar una planificación de largo plazo del sistema de movilidad. Con lo anterior se estaría contribuyendo al modelo de ordenamiento establecido por el municipio, soporte de la calidad de vida de sus habitantes y de la competitividad de su sistema productivo.

Costo

Se estiman costos de COP \$300 millones de pre-inversión y de COP \$12.900 millones de inversión, así como tiempos de 1 año de pre-inversión y 2 años de inversión.

Plan Maestro de Estacionamientos

Para convertir en una realidad el ordenamiento territorial deseado se debe construir una oferta de transporte capaz de generar y soportar cambios en los hábitos de viaje de la población, que favorezca el uso del transporte público, el transporte activo y las tecnologías limpias. Sin embargo, también se deben implementar medidas sobre

la demanda, de tal manera que se desincentive el uso del transporte motorizado individual.

Una de las medidas más fuertes de gestión de la demanda tiene que ver con la política de estacionamientos que se establece en una ciudad. Esta política debe estar integrada al ordenamiento territorial y estructurarse en concordancia con el sistema de movilidad planeado. En el caso de Valledupar se requiere una política que logre generar los cambios modales deseados mediante la utilización de tarifas dinámicas (que varían en el día y/o con la demanda) y diferenciales (que varían según la zona), así como el establecimiento de una red de estacionamientos con techos máximos de oferta (definidos de acuerdo con el sistema de actividades de la ciudad) y con la organización del parqueo en vía.

Lo anterior debe hacerse paralelamente a la generación de alternativas reales de transporte, que puedan absorber adecuadamente dichas migraciones modales. La generación de estas alternativas implica una distribución equilibrada del espacio público y del derecho de vía, lo cual incluye el control efectivo de la invasión del espacio público por prácticas indebidas de estacionamiento.

De lograr una implementación exitosa de esta política, se mitigarán varias externalidades negativas del transporte, tales como congestión, ruido y contaminación y se contribuirá a generar redes amables de transporte así como espacio público efectivo de calidad. De la misma manera, tal como lo establece el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, este instrumento de gestión de la demanda puede utilizarse para dar sostenibilidad financiera al Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).

Por todo lo anterior, es indispensable que el Plan Maestro de Estacionamientos se integre al Plan Maestro de Movilidad y al SETP, y de esta manera se consigan las migraciones modales y las transformaciones urbanas buscadas.

Actividades específicas

- Articular el Plan Maestro de Estacionamientos con el Plan Maestro de Movilidad y el Plan Maestro de Espacio Público.
- Adoptar, una vez integrado, el Plan Maestro de Estacionamientos a los demás instrumentos de planeación.
- Estructurar e implementar la red, propuesta por el POT, de estacionamientos fuera de vía de la ciudad.

- Definir, regular y controlar tarifas de compensación, dinámicas y diferenciales, para la red de estacionamientos de la ciudad, con especial énfasis en el centro ampliado.
- Definir, regular y controlar las zonas de estacionamiento en vía, coordinando sus tarifas con la red de estacionamientos fuera de vía.
- Integrar la red de estacionamientos de la ciudad con el SETP y las redes de transporte activo y de transporte alternativo.

Impacto

De manera similar al Plan Maestro de Movilidad, el Plan Maestro de Estacionamientos se convertirá en un instrumento para justificar, planear, diseñar e implementar distintos programas, proyectos o acciones, relacionados con la gestión de la demanda de transporte y tendientes a generar una partición modal más sostenible; una distribución del espacio público más equilibrada y equitativa a lo largo del territorio; la reducción de las externalidades negativas del transporte (accidentalidad, congestión, contaminación, sedentarismo, entre otras), la mejora del acceso generalizado; y la planificación de largo plazo del sistema de movilidad, todo lo cual contribuye

al modelo de ordenamiento establecido por el Municipio, a la mejora de la calidad de vida de sus habitantes y a la competitividad de su sistema productivo.

Costo

Se estiman costos de COP \$2.700 millones para pre-inversión, y de COP \$17.500 millones para inversión, con una duración de 18 meses para la etapa de pre-inversión y 4 años para la de inversión.

Implementación de corredores de transporte altamente sostenibles y del SETP

Tal como se mencionó en párrafos anteriores, el Plan Maestro de Movilidad surge como instrumento para mitigar los desequilibrios que se están presentando en el sistema de movilidad de Valledupar. Estos nacieron debido a una perspectiva de planeación urbana desactualizada, basada en predecir el volumen de tráfico futuro y proveer la infraestructura requerida para satisfacerla, mientras se abandona el estudio de otros modos de transporte más sostenibles. Lo anterior genera un desequilibrio entre las altas tasas a las cuales crece la demanda de dicha infraestructura, y las menores tasas a las cuales la sociedad, inmersa en

su economía y ambiente, puede permitirse construirlas y sostenerlas.

En lugar de esto, el Plan Maestro de Movilidad plantea un enfoque proactivo, en el cual se interrelaciona el sistema de movilidad con el desarrollo de la ciudad. En otras palabras, la movilidad deja de ser un fenómeno inercial en el que inevitablemente el tráfico motorizado individual va en aumento, y pasa a ser un sistema que se puede direccionar para soportar el modelo de ordenamiento imaginado. Bajo dicho enfoque (predecir y prevenir), se concibe una movilidad deseada con base en el bien común y se gestiona la demanda de transporte futura hacia los medios compatibles con la visión establecida: ocupar racionalmente el suelo, de manera armónica con la estructura ecológica, valorando y protegiendo los recursos naturales a la vez que se suplen las necesidades de acceso de los habitantes.

Dos pilares del transporte sostenible son congruentes con lo dicho en el párrafo anterior: el enfoque ECM y el enfoque DOTS. El primero, cuyas siglas corresponden a Evitar, Cambiar y Mejorar, busca cambiar los patrones de comportamiento de la demanda de transporte, con el ánimo de utilizar más eficientemente

los recursos. Sus objetivos son reducir las magnitudes de viaje (vehículos-kilómetros), lograr migraciones modales desde el transporte privado individual hacia el transporte público, colectivo y activo, y utilizar tecnologías menos contaminantes. Para lograr dichos cambios, al tiempo que se respeta la libertad de elección de los ciudadanos, se requieren intervenciones, en algunos casos disruptivas, que hagan más convenientes los modos sostenibles que los no sostenibles. El segundo enfoque, cuyas siglas corresponden a Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible, busca construir una ciudad que brinde acceso eficiente a sus oportunidades, bienes, servicios y relaciones, con lo cual se mejora la calidad de vida de los ciudadanos y se incrementa su competitividad, a la vez que se protegen los recursos naturales. Para esto, el enfoque se concentra en construir espacios urbanos estructurados en torno al transporte público, permeados por el transporte activo, y ocupados con mezcla de usos, de manera compacta y densa.

Consecuente con todo lo anterior, el PMM plantea la política Fortalecimiento del Transporte Público, en la cual incluye el Programa de Estructuración del Sistema Estratégico de

Transporte Público. Dicho programa contiene proyectos de i) reorganización operativa de rutas, la cual plantea considerar medidas de priorización; ii) renovación del parque automotor; iii) fortalecimiento de la gestión del transporte público; y iv) apoyo a la implementación del SETP.

Valledupar ha avanzado en los primeros tres proyectos, pero debe concentrar sus esfuerzos en el cuarto, la adecuada implementación del SETP, para suplir las necesidades de acceso de los habitantes e impulsar un desarrollo urbano sostenible. Lo anterior cobra más relevancia si se tiene en cuenta lo mencionado en el programa *Política de utilización inteligente de la motocicleta* del presente Plan de Acción.

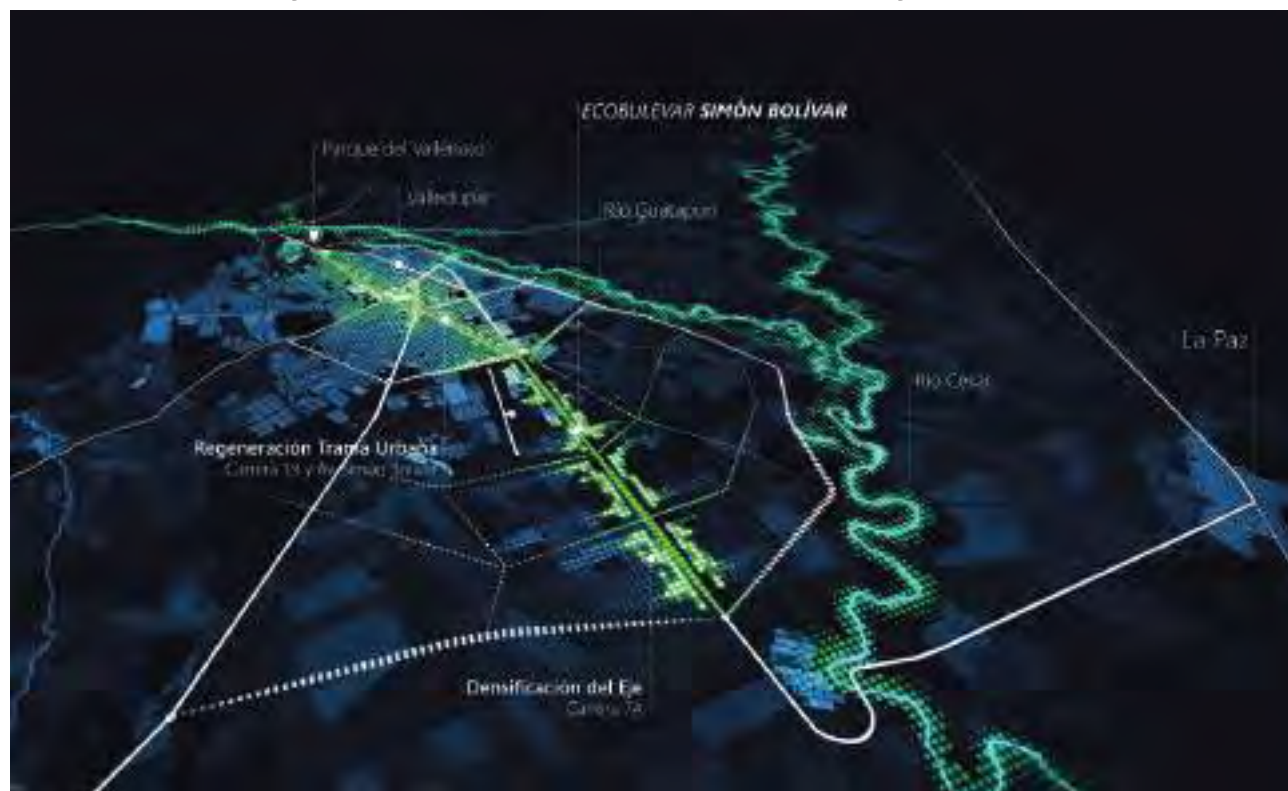
Se incluyen entonces las siguientes acciones específicas, las cuales son congruentes –y no excluyentes– con aquellas contenidas en la Política de Fortalecimiento del Transporte Público del PMM de la ciudad:

- Continuar con la implementación del SETP e iniciar su operación.
- Elaborar un sistema de información al usuario, que desarrolle una estrategia de comunicación del SETP, así como apropiación del mismo por los habitantes.

- Definir, diseñar e implementar una red de corredores de transporte altamente sostenible¹⁹ en rutas radiales y diametrales del SETP, incluyendo, como dos de ellos, el Ecobulevar Simón Bolívar–Diamante Caribe y la Vía Paisajística.

- Definir, diseñar e implementar una red altamente sostenible de carriles preferenciales para transporte público y bicicletas que alimente los corredores de transporte.

Proyecto Ecobulevar Simón Bolívar de Diamante Caribe y Santanderes



Fuente: Diamante Caribe y Santanderes 2015

¹⁹ Los corredores de transporte altamente sostenible corresponden a aquellas vías en las que solo tienen acceso el transporte público y el activo.

Impacto

Con este proyecto se espera reducir los costos de operación, las emisiones de contaminantes atmosféricos globales y locales, la accidentalidad, los tiempos de viaje de los usuarios de transporte público (los cuales suman actualmente 60 mil viajes diarios) y los costos de mantenimiento de la infraestructura vial, cuando se les compara con la situación sin proyecto. Se espera lograr lo anterior reduciendo en 18% los kilómetros diarios recorridos por el transporte público, aumentando la velocidad promedio del sistema de 16 a 19 km/h, disminuyendo la antigüedad promedio de la flota a 9 años, aumentando el índice de kilómetros de infraestructura exclusiva para transporte público por cada 100 mil habitantes (desde 0 hasta 10), e incrementando –de 16% a 40% de los viajes diarios– la participación modal del transporte público colectivo. Asimismo, se espera contribuir a la reducción del porcentaje de viajes hechos en transporte informal y de los realizados en motocicleta propia de 22,5% a 15%.

Costo

La implementación del SETP y su sistema de comunicación, tienen un costo total de inversión de COP \$308.000 millones.

La implementación de la red de corredores de transporte altamente sostenible y de carriles preferenciales para transporte público tiene un costo de COP \$1.100 millones de pre-inversión, y de COP \$377.000 millones en la etapa de inversión.

Red de sistemas alternativos de transporte

Entendiendo las redes de sistemas alternativos de transporte como aquellas infraestructuras y servicios destinados al transporte activo (p.ej.: bicicleta, peatón) y/o a sistemas alternativos de alimentación del transporte público, se reconoce en ellas la oportunidad de generar espacio público efectivo de calidad para integrarlo con el sistema de movilidad, así como para promover cadenas de transporte intermodales que se refuerzan y permiten el desplazamiento eficiente, confortable y seguro de personas y bienes, aportando así a la conectividad y a la competitividad urbana. Asimismo, dichas redes pueden constituirse en intervenciones socialmente equitativas que aseguren la protección de los intereses de los grupos sociales más vulnerables, al brindarles conductos de acceso económico a las oportunidades y servicios de la ciudad y al goce del espacio

público. De la misma manera, al brindar espacios acordes con las necesidades de modos alternativos de transporte y al integrarlos como sistemas alimentadores del transporte público, estas redes promueven patrones de viaje más sostenibles, aumentan la cobertura del último y democratizan el sistema de movilidad, ampliando la libertad de elección de los ciudadanos hacia otras formas de movilizarse.

Por otro lado, dichos sistemas alternativos de transporte surgen como una opción hacia la cual reconvertir y/o formalizar los modos de transporte informal, de acuerdo con las normativas nacionales que sean establecidas, evitando efectos socioeconómicos adversos y aumentando el confort y seguridad de los usuarios y conductores.

Acciones específicas

- Definir, diseñar e implementar una red de sistemas alternativos de alimentación de última milla, integrados al SETP.
- Diseño e implementación de no menos del 50% de la red de ciclorrutas establecida por el POT, priorizando las conexiones hacia los corredores de transporte altamente sostenible, así como los trayectos a lo largo de ellos.



- Creación de incentivos a empresas y empleados para promover en el sector privado la implementación de sistemas de bicicleta compartida.
- Diseño e implementación de la red peatonal, priorizando conexiones con corredores de transporte altamente sostenible, bajo criterios de seguridad y confort.
- Regulación y promoción de Planes Empresariales Estratégicos de Movilidad (PEEM) mediante los cuales el sector privado, como participante, usuario y beneficiario del sistema de movilidad, busca proveer, al interior de sus instalaciones, las herramientas e infraestructuras necesarias para que sus empleados se movilicen de manera más eficiente.

Impacto

Este proyecto contribuirá a obtener una partición modal más sostenible de la ciudad, con la meta de alcanzar el 12% de los viajes diarios en bicicleta, 15% a pie, 28% en auto y moto, 45% en transporte público (incluyendo taxi), y 0% de transporte informal. Asimismo, el proyecto aportaría a lograr una red de vías

peatonales de más de 4 veces la longitud de la red vial.

Costo

Los costos estimados para este proyecto son de COP \$3.000 millones de pre-inversión y de COP \$172.000 millones de inversión, con una duración de 3 años en la etapa de pre-inversión y 5 en la de inversión.

Gestión y mantenimiento óptimo de infraestructura vial construida

La infraestructura vial soporta la movilidad de personas y bienes en diversos medios de transporte. Por lo anterior, para generar un sistema eficiente y competitivo de transporte de pasajeros y carga, así como infraestructuras acordes con las necesidades de cada modo, atadas a altos índices de seguridad y confort, es necesario contar con infraestructura vial que cumpla estándares de calidad. Esto redundará en mejor calidad de vida de los usuarios y permitirá realizar un aprovechamiento óptimo de los espacios que, de manera equilibrada, se asignen a los modos de transporte vehicular. Antes que construir infraestructura vial adicional, la ciudad debe enfocarse en lograr la correcta gestión y mantenimiento de la existente.

El aprovechamiento óptimo del espacio cobra un carácter de necesidad en el caso de la infraestructura vial destinada a vehículos motorizados. Es necesario señalar correctamente la totalidad de la infraestructura, controlar y gestionar el tráfico, y organizar el estacionamiento en vía para permitir, con la oferta existente, servir adecuadamente la demanda de utilización de estos espacios.

Actividades específicas

- Pavimentación de las vías urbanas existentes, priorizando corredores de transporte público y activo.
- Rehabilitación y mantenimiento de vías pavimentadas deterioradas, priorizando corredores de transporte público y activo.
- Implementación, recuperación y mantenimiento de señalización horizontal y vertical en el 100% de las vías, priorizando corredores de transporte público y activo (incluye elementos de pacificación de tránsito).
- Estructuración, regulación y control del estacionamiento en vía.

Impacto

Las anteriores labores aliviarán la presión por expandir la infraes-

tructura vial, al liberar capacidad vial y aprovechar mejor el espacio existente, reduciendo las fricciones causadas por comportamientos inadecuados. Asimismo, disminuirán los accidentes de tráfico, para alcanzar la meta de cero fatalidades por cada mil habitantes, y mejorarán el confort y calidad de vida de todos los usuarios de las vías públicas, aumentando el nivel de servicio del transporte público y reduciendo daños a los vehículos. Al priorizar intervenciones en corredores de transporte público y activo, así como en la señalización de los cruces peatonales y la pacificación del tráfico, estas labores contribuirán a hacer más atractivos los modos de transporte sostenible y a incrementar su uso.

Costo

Se han estimado costos de COP \$470.000 millones por concepto de inversión en obras de rehabilitación, mantenimiento y demarcación de vías e intersecciones semafóricas. Asimismo, se han estimado tiempos de 6 meses para estructuración de las primeras licitaciones, y de 9 años y medio como período de rehabilitación y mantenimiento de los 192 km viales por intervenir.



A photograph of two women washing clothes in a river. The woman on the left is wearing a purple shirt and is bent over, washing clothes in a large green tub. The woman on the right is wearing a black sleeveless top and a floral skirt, also bent over and washing clothes. They are standing on a concrete ledge next to the river. There are various items like pots, pans, and clothes scattered around them. The background shows lush green vegetation and a body of water.

9

TERRITORIO
RESILIENTE E
INTELIGENTE



9

TERRITORIO RESILIENTE E INTELIGENTE

El eje estratégico *Territorio resiliente e inteligente* busca que Valledupar sea una ciudad sostenible, que valore y preserve sus activos ambientales y fiscales para que esté preparada para el futuro. Valledupar cuenta con activos ambientales importantes, por ejemplo las cuencas hídricas, que hoy en día se están manejando inadecuadamente, y grandes reservas naturales localizadas en la Sierra Nevada de Santa Marta.

Al mismo tiempo, Valledupar ha sido un hito de referencia nacional de buenas prácticas de gestión pública; esto ha sido específicamente importante en el tema de ordenamiento territorial al contar con numerosas herramientas e instrumentos de gestión que le han permitido configurarse como una ciudad ordenada y planificada. Sin embargo, en los últimos años esta tendencia se ha revertido un poco, por lo que a través de los proyectos de este eje se quiere recobrar esa tradición que ha

traído grandes beneficios y reconocimientos a la ciudad. El descenso de los ingresos recaudados por los impuestos predial y de sobretasa a la gasolina en el año 2011, la acumulación de pasivos financieros y no financieros y el crecimiento sostenido en el gasto, sin observar las limitaciones en el ingreso, hicieron que el municipio tuviera que suscribir un acuerdo de reestructuración de pasivos con sus acreedores en 2014.

Hoy, el cumplimiento del acuerdo es una fortaleza que le permite a la ciudad cimentar las bases para continuar con el incremento sostenido de sus recursos, tendencia que se observa desde el período 2012-2014, y que ha permitido garantizar el cumplimiento de sus competencias legales, su saneamiento fiscal y financiero y el blindaje de la entidad territorial contra embargos por decisiones judiciales adversas.

Para que Valledupar sea una ciudad inteligente, es decir, una ciudad gestionada por un gobierno moderno, eficiente y transparente, es necesario pensar en dinamizar la administración territorial de la ciudad a través de la integración aplicada de instrumentos de gestión, con el fin de maximizar los recursos financieros en beneficio de los vallenatos.

En este sentido, y para darle continuidad a esta gran tradición histórica, los proyectos que se desarrollan dentro del eje *Territorio resiliente e inteligente* buscan que la ciudad tenga una gestión moderna y sostenible alineada con el progreso, con el crecimiento y con el desarrollo mismo de la ciudad. Por esta razón, el proceso de planeación participativa que aplica Valledupar, en el que se consulta a las fuerzas vivas de la ciudadanía, debe resaltar la importancia de contar con una administración pública moderna capaz de priorizar las necesidades, captar eficientemente los recursos bajo su control, e invertirlos o gastarlos para obtener resultados medibles que satisfagan las necesidades de la ciudadanía.

Es fundamental que la ciudadanía entienda que para tener unas finanzas públicas sanas, que sean eslabón de la cadena de valor en el territorio, se debe romper con las malas prácticas del contrabando, la evasión y la elusión, que resultan dañinas y minan sus condiciones más favorables, pues vulneran la sostenibilidad y la competitividad de hoy y del futuro. En este orden de ideas, es importante que el ciudadano se reconozca no solo como sujeto de derechos sino de deberes; en efecto, como contribuyente, tiene que ser formado para que asuma de

forma natural el deber de pagar sus impuestos o contribuciones.

Es entonces imperativo que la ciudad avance en la implementación de instrumentos de gestión pública moderna que permitan contar con información oportuna, estructurada y medible; esto depende de unas finanzas públicas sólidas y de líderes de la ciudad que asuman los costos de la transformación. Para avanzar en estos temas se requiere que las autoridades locales implementen proyectos e instrumentos para una administración pública moderna y sostenible que se alinee con el progreso, el crecimiento y el desarrollo de la ciudad, donde la transparencia, con el apoyo de las TIC, se materialice en sistemas de gestión e información que faciliten el control de la gestión física y financiera.

La ciudad, como núcleo del MetropoliUpar, está llamada a liderar el fortalecimiento fiscal de los municipios que la conforman, para incrementar el potencial de desarrollo de proyectos que los benefician. Esto, sin duda, redundará en beneficios regionales que se verán reflejados en una mayor resiliencia del territorio.

Por otro lado, para ser una ciudad resiliente, es importante generar

en Valledupar esquemas de crecimiento inteligente que permitan proporcionar a sus pobladores, de manera considerada y económica, los servicios básicos y un entorno ambiental adecuado. Las ciudades son sistemas que se ven afectados por constantes cambios, por lo que a veces pierden el equilibrio de sus componentes. De manera similar a los ecosistemas biológicos, las ciudades se encuentran en equilibrios dinámicos sometidos a estresores internos y externos constantes que varían en el tiempo. Ante la incertidumbre de los nuevos acontecimientos y la rapidez con la que evolucionan fenómenos como el cambio climático, está tomando fuerza un nuevo enfoque en los contextos de planeación y administración urbana: la resiliencia.

De manera simplificada, la resiliencia urbana se puede pensar como la capacidad de una ciudad de experimentar impactos y fallos por estrés (crónicos o puntuales), y de minimizar, a su vez, la cascada de efectos dominó en los distintos sistemas que la conforman. La resiliencia no implica la ausencia de fallos sino la minimización de sus efectos y la optimización de la capacidad de reacción, recuperación y restablecimiento del equilibrio, aprovechando dicha

oportunidad para alcanzar, cada vez, un nuevo equilibrio más justo.

Este proceso, sin duda, redundará en un manejo óptimo de los recursos, que conlleve un crecimiento sostenible y equitativo. Se debe entonces concentrar esfuerzos en cuestiones relacionadas con la vulnerabilidad ante el cambio climático, el manejo y la priorización de los servicios públicos (suministro de agua de calidad, alcantarillado y electricidad), la disposición y aprovechamiento de los residuos sólidos, entre otros. Estos temas están directamente relacionados con el bienestar de la población, la productividad, su salubridad, las oportunidades de sano ocio y las mayores facilidades de identificarse con el espacio público de su ciudad.

Los bienes y servicios ambientales que proveen los territorios apalancan el crecimiento verde, entendido este último como “el fomento del crecimiento y el desarrollo económicos y al mismo tiempo asegurar que los bienes naturales continúen proporcionando los recursos y los servicios ambientales de los cuales depende nuestro bienestar” (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, 2011, p. 4). La resiliencia²⁰ entra a desempeñar un rol crucial en la sostenibilidad de

la ciudad, pues a través de este elemento Valledupar puede constituirse en un territorio limpio, que se adapta al cambio climático a partir de elementos como su espacio público, las fuentes hídricas, la Sierra Nevada de Santa Marta o el río Guatapurí.

Finalmente, queda claro que los activos ambientales y fiscales se vuelven claves a la hora de configurar una ciudad sostenible y resiliente, capaz de evolucionar y crecer. Sin embargo, la tarea no se hace solo desde el lado gubernamental sino también a partir de los ciudadanos, cuando ellos reconocen que forman parte de un sistema en el cual tienen tanto derechos como deberes. Por esta razón, este eje estratégico propone tres grandes programas en temas de activos ambientales, gestión pública participativa y generación de ingresos municipales propios, todos encaminados a asegurar los recursos para las generaciones futuras y garantizar la sostenibilidad a corto, mediano y largo plazo.

²⁰ La resiliencia se refiere a la capacidad de un sistema de absorber perturbaciones (para el caso de una ciudad, estas pueden ser económicas, sociales, políticas o físicas) sin que se altere negativamente su estructura y funcionalidad, de manera que logre regresar a su estado original una vez desaparece la perturbación.

SIERRA, RÍO Y VALLE, NUESTROS MAYORES ACTIVOS

Se ha mostrado, de manera evidente y a lo largo de todo el documento, el potencial que tiene Valledupar en materia de activos ambientales, representado principalmente en el río Guatapurí, las dos acequias en la zona occidental de la ciudad, los territorios de la Sierra Nevada de Santa Marta y sus múltiples microclimas, su red de espacio público y los 74 mil árboles de su paisaje urbano. Los bienes y servicios ambientales que le proveen los cuerpos montañosos de Perijá y la Sierra Nevada de Santa Marta no solo están representados en el agua; los vientos que corren refrescan sus suelos y retiran el calor del entorno urbano, y a la vez facilitan el disfrute de buena calidad de aire; sin embargo, el ruido es un tema que merece ser considerado aparte y en él puede estar cimentada una razón más para la resiliencia de la ciudad, pues esta capacidad no solo debe existir frente a los fenómenos vinculados al cambio climático.

Si bien es cierto que la ciudadanía reconoce la importancia de estos elementos ambientales, todavía están lejos de su apropiación total y de su aprovechamiento efectivo. Por esta razón, con los proyectos de este eje se busca dar la relevancia que

merece el tema dentro de la ciudad, dando gran énfasis a su empoderamiento desde la ciudadanía.

Hacer de Valledupar una ciudad resiliente es un gran reto tanto para sus autoridades locales como para los vallenatos mismos. Reconocer que la ciudad puede posicionarse como un laboratorio natural para estudiar temas de cambio climático es otro paso fundamental que permitirá a Valledupar reafirmar las ventajas de su localización estratégica y el potencial con el que cuenta en materia medioambiental. Sin embargo, previo a este liderazgo que la ciudad puede llegar a tener en la nación y en la región, hay que aunar esfuerzos en materia de gestión del riesgo, tomando acciones previas para adaptarse al cambio climático, que conducirán a que Valledupar sea referente en materia de resiliencia. Es así como los proyectos en materia de aseguramiento de la oferta hídrica y gestión del riesgo están encaminados a la prevención y mitigación, más que a la reacción.

Actualización y ajuste del Plan de Gestión de Residuos Sólidos (PGIRS) y formulación de conceptos para la regionalización de servicios de aseo

El documento que contenga el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos

deberá contemplar en integridad la adecuación a la regulación vigente sobre servicios públicos de aseo, sin limitarse en el análisis a las áreas del territorio de Valledupar, buscando la integración y/u organización tendiente a esquemas regionales en la concepción de mercados y servicios, y deberá estar enfocado hacia un esquema de basura cero, en el que se contemplen aspectos como reducción, aprovechamiento, separación y reciclaje. Finalmente, este documento incorporará el análisis general de riesgos sociales que pueden incidir en la ejecución de acciones y proyectos.

Es deseable que la actualización de los Planes de Gestión Integral de Residuos Sólidos, la identificación y análisis de los nuevos contextos regulatorios, junto con la evaluación de escenarios de regionalización, se realicen con la formulación de unas políticas públicas integrales en los municipios relacionados, en búsqueda de economías de escala que permitan, a su vez, mayor facilidad en la administración de riesgos en la gestión social y ambiental.

Impacto

Las posibilidades que brinda el concepto *Basura Cero* facilitan la integración de nuevas tecnologías, que



pueden ser objeto de análisis como parte de la gestión integral de residuos sólidos, junto con las facilidades para organización de mercados complementarios alrededor del aprovechamiento, reciclaje y uso eficiente de rellenos sanitarios. La ejecución de las acciones redundará en el mejor desempeño de los indicadores relacionados con la mejora en el tratamiento de residuos sólidos que pueden ser utilizados como recurso energético, entre los que se mencionan los provenientes de agroindustrias. Específicamente se busca que el indicador de porcentaje de residuos sólidos separados y clasificados para reciclado pase en la ciudad de 0,96% a 16%. Asimismo, puede mejorarse el desempeño de los indicadores relacionados con la vida remanente del predio en el cual está instalado el relleno sanitario y aquellos relacionados con el aprovechamiento.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$600 millones y se estima que tendrá una duración en su ejecución de 12 meses.

Sistema de reporte remoto de la calidad del aire a la ciudadanía

Hoy día la ciudad cuenta con un sistema de monitoreo de calidad del aire (operado por Corpocesar) que

funciona correctamente y reporta los niveles de calidad del aire de los diferentes contaminantes. Es de resaltar que los valores encontrados históricamente reportan una calidad del aire que en términos generales se podría clasificar como buena. Sin embargo, estas condiciones no son suficientemente conocidas por la ciudadanía y se estima importante comunicarle esta situación. Para este fin, teniendo en cuenta el tamaño y población actual de la ciudad, se considera trascendente crear la cultura de la información y darle a conocer los niveles registrados periódicamente en la ciudad; este proceso educativo permitirá que los habitantes de la ciudad se apropien del control de la calidad del aire, conozcan un tema hasta el momento ignorado, y que se pueda contar con su apoyo en decisiones futuras al respecto.

Impacto

Disponer de un aviso electrónico ubicado en un lugar estratégico de la ciudad podría ser una muy buena forma de comunicar diariamente el estado de calidad del aire de la ciudad. El aviso permitirá mantener informada a la ciudadanía sobre los niveles de calidad del aire y Valledupar podría promoverse como una ciudad que implementa y ejecuta acciones y proyectos dirigidos a mantener un aire limpio.

Los mensajes en este aviso pueden ser alimentados de manera remota con base en la información de la Red de Monitoreo de Calidad del Aire. Esta acción está íntimamente relacionada con el nivel de cumplimiento de la regulación acerca de calidad del aire, que busca ser reforzado e implementado con mayor frecuencia.

Costo

Los costos de instalación de este tipo de elementos son de aproximadamente COP \$300 millones; la operación puede efectuarse aprovechando la capacidad instalada de la Red de Monitoreo de Calidad del Aire.

Fortalecimiento institucional de la autoridad ambiental: facilidades para los operativos de monitoreo y control del ruido

Con base en la percepción ciudadana y en las múltiples quejas referentes al ruido, se hace evidente la necesidad de realizar acciones tendientes a disminuir este problema en diferentes zonas de la ciudad. Hoy en día se observan pregones con altavoces, uso indiscriminado de parlantes en las zonas comerciales y se reporta el abuso de bocinas y equipos de sonido en zonas residenciales, comerciales y bares. A lo anterior se suma la utilización excesiva del pito por los conductores tanto de motos como de carros, principalmente los taxistas.

Hoy en día la ciudad no cuenta con mapas de ruido en la ciudad, ni con estudios recientes en el tema que permitan diagnosticar el problema e identificar las zonas de mayor influencia.

Actividades específicas

- Implementar operativos de control interinstitucional.
- Implementar comparendos pedagógicos ambientales.
- Adquirir equipos de medición (sonómetros) para la atención de quejas y reclamos.
- Capacitar el personal para el uso de los equipos.
- Implementar estrategias vinculadas a la educación ciudadana y a proyectos escolares ambientales

Impacto

Esta acción está directamente relacionada con el nivel de cumplimiento de regulaciones sobre contaminación acústica y permitirá disminuir los niveles de ruido en la ciudad. Se busca que este tipo de regulaciones y monitoreo sean más frecuentes y se cumplan con mayor rigor.

Costo

El costo asociado a la compra de por lo menos 3 equipos de monitoreo (sonómetros y estaciones meteorológicas) es del orden de COP \$120

millones. Este proyecto tendrá una duración de 12 meses.

Eficiencia energética en alumbrado público

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, que recopiló información muy importante sobre este sector en ciudades con potencial de desarrollo sostenible, incluida Valledupar.

En el estudio de mercado se encontró que Valledupar tenía instalados 20.773 puntos de alumbrado público con tecnología HPS (Sodio de Alta Presión), de los cuales cerca del 72% correspondía a luminarias de 70W. Para el municipio, el costo anual de la energía gastada por el total de luminarias de sodio era de aproximadamente COP \$4.380 millones.

Con base en lo anterior se estima conveniente realizar un proyecto dirigido a evaluar e identificar puntualmente las luminarias de la ciudad que deban ser cambiadas o aquellas cuyo cambio presente beneficios adicionales al económico, como la seguridad, la estética, la visibilidad, etc., y posteriormente proceder a efectuar el cambio tecnológico a iluminación LED.



Impacto

Una de las conclusiones más importantes del estudio consiste en que, dada la actual cantidad de luminarias instaladas por cada mil habitantes, el sistema podría ser objeto de una expansión. Además, existe un potencial de ahorro energético de 1,8 GWh al año por la modernización tecnológica del 30% del parque lumínico instalado. Este porcentaje está representado aproximadamente en 6.200 puntos de iluminación, que, con el cambio de tecnología y el ahorro energético estimado, producirían un ahorro anual de aproximadamente COP \$525 millones y una reducción de emisiones de CO₂ de cerca de 500 toneladas anuales. Entre los indicadores que se espera migren a situaciones identificadas como positivas, está el relacionado con la intensidad energética de la economía.

Costo

Se estima que la inversión adicional requerida para modernizar los 6.200 puntos (comparada con un reemplazo a luminarias nuevas de sodio) puede ascender a los COP \$3.150 millones, para un período de retorno sobre la inversión de 7 a 8 años. El tiempo estimado de ejecución para cambio del 30% de puntos de alumbrado público está entre 9 y 12 meses.

Formulación e implementación de un Plan Municipal de Gestión Integral del Recurso Hídrico (PMGIRH)

Hoy en día y con mayor frecuencia, algunas administraciones locales y entes gubernamentales se enfrentan a problemas en la toma de decisiones frente al manejo y administración del recurso hídrico, cuando la oferta disminuye frente a una demanda creciente.

Factores como los acelerados cambios demográficos y climáticos también incrementan la presión sobre los recursos hídricos. Bajo enfoques de gestión integrada pueden encontrarse beneficios en términos de uso de los recursos financieros y humanos. Este es el fundamento del enfoque para la Gestión Integrada de los Recursos Hídricos (GIRH), aceptado ahora internacionalmente como el camino hacia un desarrollo y gestión eficientes, equitativos y sostenibles respecto al acceso a un recurso hídrico en condiciones más limitadas y en competencia²¹.

Las necesidades en las cuales está basado el proyecto son, entre otras, el riesgo de desabastecimiento hídrico, dado que la cuenca del río Guatapurí está catalogada como de riesgo alto (naranja) en condiciones climáticas secas (Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambiental-

es IDEAM, 2010), y las afirmaciones respecto a las cuales el entorno de crecimiento poblacional y de crecimiento económico del posconflicto tenderá a ser más exigente.

El plan municipal de gestión integral del recurso hídrico deberá avanzar en la propuesta y ejecución de acciones, desde la protección misma de la cuenca hasta el tratamiento y vertimiento de las aguas servidas, teniendo como derrotero los desarrollos a futuro de la política nacional de gestión integral del recurso.

La exposición en Valledupar, probablemente cíclica, de su ciudadanía a los riesgos de desabastecimiento hídrico en épocas de estiaje exige una respuesta que comprenda acciones concretas para horizontes de tiempo que incluyan a las futuras generaciones. Un entorno de variabilidad de la oferta a lo largo del año y de exposición de la región a fenómenos de índole climático hace que el tema del riesgo del abastecimiento hídrico sea un reto en la agenda pública de Valledupar. Los criterios técnicos y culturales de viabilidad facilitarán la administración de riesgos ambientales y sociales en favor de la trazabilidad de las decisiones.

²¹ Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de Naciones Unidas, 2014.



Los análisis y discusiones respecto a la conveniencia de las distintas alternativas deben incluir análisis de riesgos de orden ambiental y social, con el ánimo de aliviar consecuencias financieras negativas que impidan consecuentemente la mitigación del riesgo de desabastecimiento.

Dentro de esta extensa gestión se priorizan para su ejecución:

Actividades de impacto, relacionadas con el alivio en el estrés de la demanda del recurso por factores ambientales:

1. Adquisición de predios, protección, mantenimiento y recuperación de cuencas abastecedoras del acueducto.

- a. Proyecto: Ejecución del programa Ahorro y uso eficiente del agua. Implementación de indicadores de avance.
- b. Proyecto: “Validación de la alternativa propuesta, diseño y construcción de reservorios de agua para la mitigación del riesgo de desabastecimiento hídrico y facilidad en la regulación hídrica en el ciclo para el consumo humano”. El costo estimado por reservorio es de COP \$17.000 millones.

2. Actividad: “Avance en la ejecución e implementación de acciones del Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado”.

Fruto de la elaboración del diagnóstico para Valledupar en la dimensión de sostenibilidad ambiental y cambio climático, se ha podido evidenciar que la inversión en redes de acueducto y alcantarillado permitirá a la ciudad gozar de información actualizada y organizada respecto a sus sistemas de agua potable y saneamiento básico. Al respecto, la realización de inversiones en macromedición permitirá reducir la cantidad de agua no contabilizada²² en el municipio. Paralelamente a la solución del problema de medición, las inversiones en la materia permitirán sectorizar la ciudad y controlar el elevado consumo de agua.

Así, como parte del Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado (PMAA) realizado para la ciudad de Valledupar, Emdupar E.S.P. S.A. identificó la necesidad de realizar inversiones de corto y mediano plazo con el fin de garantizar el buen servicio y la disminución de las pérdidas existentes en el servicio de acueducto, aumentando al tiempo las coberturas en el servicio de alcantarillado

de la ciudad. En relación con dichas inversiones se determinó la imperante necesidad de reforzar y complementar distintos componentes de las redes de alcantarillado, de optimizar la gestión de control en la producción y distribución de agua, de mejorar las fuentes de suministro del líquido y de construir tanques de almacenamiento y compensación.

En ese contexto, las inversiones que se harán durante los próximos años en la prestación de los servicios de agua potable y saneamiento básico de la ciudad totalizan COP \$145.688 millones; de este presupuesto, el 80,7% será destinado a optimizar las redes de acueducto y el 19,3% restante se destinará a obras de alcantarillado.

Las inversiones en acueducto totalizan COP \$117.578 millones. Al respecto se identifica que la construcción de tanques de almacenamiento y compensación será el renglón que mayores recursos requerirá, ya que para ello se ha programado la inversión del 45% del total de los recursos.

3. Actividad: Estudio y selección de alternativas para la identificación de sistemas de tratamiento de las aguas residuales generadas en

²² Para el año 2013, el 68,7% del agua distribuida por la Emdupar no fue contabilizada.

la ciudad de Valledupar. Con este estudio se pretende indagar sobre tecnologías disponibles en los temas de tratamiento de aguas residuales, valoración de costos asociados versus efectividad de remoción, entre otros, con preponderancia en los impactos según las necesidades propias del territorio.

4. Implementación de la actividad:

Ejecución y puesta en marcha de un sistema para el tratamiento de aguas residuales de Valledupar.

Impacto

Las acciones relacionadas con la implementación de las acciones propuestas propician el mejoramiento de indicadores referidos a la eficiencia en la prestación del servicio de acueducto y el saneamiento de las aguas servidas. Específicamente, se busca que el porcentaje de agua no contabilizada disminuya de 68,7% a 40%.

Costo

Los costos relacionados con la ejecución de este megaproyecto son de alrededor de COP \$290.000 millones. En esta cifra no están incluidos los costos asociados a la construcción y puesta en operación de la planta de tratamiento de aguas residuales (PTAR).

Energía solar fotovoltaica para Viviendas de Interés Prioritario en Urbanización Lorenzo Morales

A través de este proyecto se busca suministrar e instalar un sistema fotovoltaico de generación de energía eléctrica, de aproximadamente 20 kW de potencia, para suplir la carga eléctrica de bombeo de agua e iluminación en las zonas comunes de la urbanización Lorenzo Morales, de Valledupar. Se ejecutará bajo la modalidad de proyecto llave en mano y será instalado en los techos de las zonas comunes de la urbanización. En esta ciudadela habita, en su mayoría, población desplazada por la violencia y/o personas que fueron reubicadas por estar asentadas en las riberas del río Guatapurí.

Impacto

El proyecto busca beneficiar a los habitantes de las más de 1.080 viviendas de la urbanización, a través del suministro de energía sostenible para las áreas comunes, aprovechando los altos índices de radiación solar y teniendo en cuenta los altos costos de la energía eléctrica en la región. De igual forma, se libera una carga económica correspondiente al pago de la energía, que está incluida en una cuota mensual de COP \$20.000 junto a pagos por servicio de administración,

celadores, vigilancia y otros gastos comunes. Otro de los beneficios de este proyecto radica en que, al liberar a la población de este pago, se evita que sus servicios públicos sean cortados o, peor aún, que los usuarios sean desalojados y vuelvan a asentarse en zonas de alto riesgo. Por otro lado, la implementación de este proyecto permite reducir las emisiones de GEI.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$345 millones y se estima que tendrá una duración de 6 meses.

Plan Maestro de Adaptación y Mitigación del Cambio Climático

El proyecto busca estructurar un Plan Maestro de Adaptación y Mitigación del Cambio Climático, soportado en los resultados del Inventario de Gases Efecto Invernadero (GEI) y en las acciones establecidas en la Hoja de Ruta de Valledupar, documento desarrollado por Findeter a través de la firma IDOM.

En la actualidad, el municipio de Valledupar viene realizando varios proyectos que de alguna manera apuntan a la adaptación al cambio climático; sin embargo no se cuenta con un Plan Maestro que involucre acciones de adaptación y mitigación

de este cambio, por lo que el dirigir los esfuerzos tendientes a su estructuración repercutirá en el bienestar de la comunidad vallenata y en el uso óptimo de los recursos.

Dentro de la documentación base se encuentra el desarrollo de un escenario tendencial que proyecta la evolución natural de las emisiones de GEI a los años 2030 y 2050, a partir de las tendencias históricas observadas. Por otra parte, la Hoja de Ruta constituye el camino estratégico que se debe seguir y planifica las competencias municipales para limitar o reducir la emisión de gases de efecto invernadero en el ámbito de aplicación.

La Hoja de Ruta incluye 16 acciones, previstas a corto, mediano y largo plazo, con un horizonte temporal máximo del año 2050. Las acciones seleccionadas son medidas específicas aplicables al área de estudio para reducir emisiones.

El Plan Maestro de Cambio Climático busca integrar las actividades requeridas para la ciudad, y está basado en las recomendaciones de los estudios de GEI desarrollados por Findeter.

Impacto

Disponer de un Plan Maestro de Cambio Climático permitirá contar

con un derrotero para el municipio frente a este fenómeno y orientará las acciones de adaptación y mitigación que se deben emprender. Se pretende estructurar y planear una ciudad que se adapte al cambio climático, mitigue sus efectos y esté preparada ante el riesgo.

Asimismo, se busca lograr que el plan en cuestión sea acogido por el Municipio mediante acto administrativo, de forma que se convierta en el lineamiento que se debe seguir y trascienda administraciones futuras, en pro de llegar a 2050 sin superar los límites de emisión recomendados por el IPCC de 2 t/habitante de CO₂e (IPCC).

La adopción de las actividades antes mencionadas supone, para el año 2050, una reducción de las emisiones de GEI cercanas al 72% respecto al escenario tendencial para ese mismo año.

Costo

El costo asociado a la estructuración del Plan Maestro estaría alrededor de COP \$100 millones, y se emplearía un tiempo entre 6 y 8 meses.

Inventario de árboles

Aunque los vientos extremos en Valledupar no superan los contemplados en la Norma Técnica NSR-10

(establecidos para Valledupar en máximo 28 m/s, de acuerdo con el análisis correspondiente a 100 años de período de retorno, con base en la serie histórica de 44 años de la estación Aeropuerto Alfonso López), los principales problemas asociados a los vientos en la ciudad se dan por la caída de elementos no estructurales mal amarrados o en mal estado de mantenimiento, y por la caída de ramas de árboles sobre vehículos y demás objetos situados bajo ellos. Por ello es fundamental realizar un inventario de todos los árboles que hay en el municipio, en el que aparezcan sus características, georreferenciación y su estado actual, para poder planificar podas preventivas y acciones correctivas. Los resultados del inventario deben alimentar la formulación del *Manual de Arborización* planteado en el eje *Nuestro entorno, un derecho colectivo*.

Impacto

Contar con un inventario detallado del arbolado de la ciudad, en el que se establezcan sus características, su estado físico sanitario y su posible afectación sobre el entorno, permitirá planear acciones que eviten daños mayores sobre estructuras, vehículos y vidas humanas, y optimizar así el uso de los recursos económicos, de forma que se puedan programar

podas preventivas, acciones correctivas y estrategias de conservación de los árboles, con lo cual se evitarán posibles demandas y pleitos con la ciudadanía. Por esa razón, el indicador de existencia de sistemas eficaces de alerta temprana se verá especialmente beneficiado, pues contará con herramientas específicas para este tipo de temas, de manera que se puedan atender las necesidades de la ciudad en menor tiempo y con mayor prevención.

Costo

El costo asociado al desarrollo del inventario del arbolado de la ciudad estaría alrededor de COP \$70 millones, para lo cual se emplearía un tiempo cercano a los 6 meses.

Sistema de alerta temprana por inundaciones

Este proyecto busca estructurar un sistema de alertas tempranas de inundación, el cual estará soportado en los escenarios de períodos de retorno del análisis probabilístico de la amenaza de inundación fluvial, planteados en los resultados del *Estudio de vulnerabilidad frente al cambio climático y riesgo de desastres*, do-

cumento desarrollado por Findeter a través de la firma IDOM.

La información existente para el municipio corresponde a tres estaciones meteorológicas del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM), situadas en un radio de 10 km alrededor de Valledupar. Sin embargo, en la actualidad no se cuenta con estaciones hidrometeorológicas ni con sensores que permitan monitorear constantemente el nivel del río Guatapurí en varios puntos, para establecer un sistema de alertas que permita avisar a la población en el evento de presentarse una creciente súbita.

Por lo anterior se considera importante instalar sensores remotos que estén reportando la información de niveles en tiempo real, en los sitios que se identifiquen como relevantes para este fin; inclusive se podrían aprovechar algunos donde ya existen estaciones hidrológicas convencionales, como en Hacienda Ariguaní o en la Estación El Reposo, localizadas aguas arriba del Puente de Hurtado.

Se busca que el sistema permita contar con información para la toma de decisiones durante eventos es-

pecíficos, evitando que se presenten desastres con importantes afectaciones a las comunidades situadas en la margen derecha del río, teniendo como base los resultados de la simulación realizada (Findeter – IDOM) para un período de retorno de 100 años.

Impacto

Contar con un sistema de alerta temprana por inundaciones permitirá contar con una herramienta para la toma de decisiones en el municipio frente a posibles eventos de inundación, que proteja a la población que se encuentra aledaña al río Guatapurí en zonas de riesgo y permita optimizar los recursos disponibles. Adicionalmente, el sistema será soporte de medidas clave con base en información de primera mano que redunde en el bienestar y protección de la población; de ahí que el indicador que se impactará será el de existencia de sistemas eficaces de alerta temprana.

Costo

El costo asociado a la estructuración e implementación del sistema de alertas tempranas por inundación estaría alrededor de COP \$250 millones, para lo cual se emplearía un tiempo entre 6 y 8 meses.



UN GOBIERNO MODERNO Y TRANSPARENTE

Las autoridades locales del municipio de Valledupar han llevado a cabo procesos de participación ciudadana en la planeación de la ciudad, y aunque existe un proceso de alineación entre la planeación de las inversiones, expresada en el Plan Plurianual de Inversiones y la planeación financiera concordante con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el presupuesto de cada vigencia, es recomendable que se avance en el proceso de presupuesto participativo documentando, en cada vigencia, qué recursos son asignados y ejecutados en proyectos identificados por la comunidad.

El tema anterior nos permite ver que el Municipio aún necesita profundizar en el levantamiento de procesos y procedimientos que permitan planear, hacer, verificar y actuar. Estas actividades documentadas y con punto de control deben evidenciar la trazabilidad de las acciones emprendidas y los resultados obtenidos dentro de un sistema de gestión de calidad en el que los ciudadanos y las partes interesadas sean consultados periódicamente para medir su satisfacción frente a los servicios prestados por la ciudad.

Sin embargo, para que el sistema de gestión de calidad funcione, se requiere estabilidad de los funcionarios a cargo de los procesos críticos, como los que lidera la Secretaría de Hacienda de Valledupar. Lo anterior permitiría disminuir los riesgos de vulnerabilidad en

la seguridad de la información o de los registros o archivos; adicionalmente, la falta de estabilidad laboral impediría medir el desempeño del personal que presta sus servicios por contrato, con el fin de impulsar los programas de la Administración en los que se otorguen incentivos a los funcionarios de excelente desempeño; también perturbaría la realización de procesos de mejoramiento continuo, con el fin de que el personal preste un mejor servicio. Finalmente, para los funcionarios públicos vinculados a la carrera administrativa, el Municipio tiene implementada la evaluación de desempeño. El Municipio brinda también capacitaciones generales a todo el personal y ofrece programas de bienestar. En este punto también debe vincularse la calidad y el mantenimiento de los bienes muebles e inmuebles en los que los funcionarios desarrollan sus actividades y pasan gran parte de su tiempo laboral, que presentan deterioro normal por uso.

Adicionalmente, Valledupar requiere avanzar en temas como la implementación de sistemas de información que permitan, apoyándose en las TIC, medir y controlar la gestión físico-financiera, y obtener resultados que evidencien el cumplimiento de sus competencias legales y el desarrollo e implementación de un presupuesto por resultados. Lo anterior evitaría que en la ciudad se destinen recursos a actividades que no generen ningún resultado de gestión y/o mejora en la calidad, que los gobernantes locales deben informar a sus conciudadanos.

Ciudades inteligentes: cómo cambian la gestión territorial y la participación ciudadana digital

Las ciudades y territorios inteligentes alcanzan un tipo de desarrollo urbano en el marco de una **sostenibilidad** que se basa en una relación interactiva y móvil con los ciudadanos digitales, un **control optimizado del espacio** desde un centro o plataforma con capacidad de intercomunicar al conjunto de sistemas y actores que la componen, y un **desarrollo y promoción de nuevas formas de cooperación que vayan más allá del modo tradicional de operación**. Estas ciudades necesitan introducir modificaciones en varios aspectos del modelo de gestión pública tradicional:

Apertura del modelo tradicional burocrático y representativo **al modelo de Smart Governance** de gestión abierta y participativa basada en la transparencia, gobierno abierto, participación y administración digital;

Sistematización de los procesos básicos de gestión cotidiana administrativa (con sistemas como ERP, CRM, gestión catastral y fiscal geográfica del territorio...) para levantar barreras burocráticas y tecnológicas a la atención de la ciudadanía mediante estándares de Gobierno en Línea o Gobierno Digital;

Generación de datos abiertos (Open Data) para el consumo de los ciudadanos digitales e innovadores interesados en hacer de la gestión territorial una oportunidad de negocios sostenibles;

Mejora de la **infraestructura TIC del territorio** para permitir el mayor tráfico de datos, voz y servicios de valor agregado generado por su apertura digital y la participación ciudadana digital;

Apertura a las **Alianzas Público Privadas** de conectividad y plataformas de gestión de servicios públicos (educación, telemedicina, seguridad ciudadana, servicios de valor agregado a las redes de servicios públicos...) para incrementar la sinergia entre el Estado y los particulares en la búsqueda del bienestar general;

Gestión e integración de los **servicios públicos** (educación, salud, seguridad, movilidad, gestión del ecosistema urbano, servicios públicos domiciliarios) como espacios de participación ciudadana digital;

Articulación de los sistemas de información local con redes y ciudades inteligentes regionales e internacionales para permitir el flujo de cooperación y generación de sinergias desde lo global hacia lo territorial;

Como resultado, una ciudad puede alcanzar nuevos niveles de eficiencia (por reducción de costos de transacción y reducción de trámites); mejorar la **transparencia y visibilidad** de la gestión pública; incrementar la calidad de los servicios que ofrece la administración a la ciudadanía; mayores niveles de **calificación en el Doing Business (BD)** y **volverse atractivas para la inversión**; utilizar y generar **Big Data** para incrementar mediante herramientas de análisis la **asertividad de las políticas públicas y formar una ciudadanía digital** que trabaje por el desarrollo de su territorio. Lo anterior redundaría en una mejor calidad de vida, oportunidades de desarrollo personal y colectivo sostenible y un **mejor lugar para vivir a largo plazo**.



Los siguientes son los proyectos propuestos en relación con una gestión pública moderna y efectiva:

Centro Integrado de Operaciones y Control (CIOC)

Con apoyo del BID y del gobierno de Corea del Sur se ha llevado a cabo la iniciativa Ciudades Inteligentes, que consiste en incorporar tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) a la gestión municipal. Su principal objetivo es hacer congruentes las necesidades económicas, sociales y ambientales del presente con las de las futuras generaciones. El Centro Integrado de Operaciones y Control constituye una solución que procesa datos en tiempo real a través de distintas herramientas conectadas e integradas entre sí, principalmente en temas de movilidad, seguridad y gestión del riesgo de desastres; es una herramienta de comando estratégico y de acción integrada de gobierno, que tiene la capacidad de monitorear, dirigir y mapear, durante 24 horas al día, 7 días a la semana y en tiempo real, las actividades que ocurren en una ciudad, para garantizar un mejor funcionamiento de los servicios críticos y mitigar puntos de riesgos

potenciales y posibles situaciones de crisis.

De acuerdo con lo anterior, la disponibilidad, en tiempo real, de información intersistémica es vital para comprender las interdependencias y para tomar decisiones efectivas. Generar este tipo de información requiere herramientas tecnológicas de información y comunicación, de tal manera que se recopilen y analicen los datos de los distintos subsistemas de movilidad (transporte público, red de estacionamientos, control de semaforización y tráfico mixto, información al usuario, estaciones de bicicletas públicas, entre otros), de gestión del riesgo y de seguridad.

Impacto

A través del Centro Integrado de Operaciones y Control se busca promover, en el largo plazo, la sostenibilidad del Municipio y mejorar la calidad de vida de los vallenatos atendiendo sus necesidades en tiempo real de forma más efectiva, y mejorando la planificación y la ejecución presupuestaria municipal. Específicamente se busca reducir los tiempos de viaje al interior de la ciudad, tomar medidas preventivas en temas de gestión del

riesgo y reducir el delito. De igual forma, el proyecto contribuirá a fortalecer la capacidad institucional de la ciudad al hacer más efectivas las decisiones de planificación local, porque en un mismo espacio y con alta tecnología se integran todos los actores e instituciones que toman parte en los temas mencionados; además asegura la optimización y mejora de la asignación de los recursos recaudados en beneficio de la población.

Costo

Este proyecto tendrá un costo estimado de COP \$93.700 millones y está dividido en dos fases, la de diseño y construcción, y la de implementación. El tiempo estimado de ejecución de este proyecto es de 72 meses.

Presupuesto participativo

Desarrollar e implementar un sistema de presupuesto participativo, para el cual se debe efectuar un análisis de las mejores prácticas que al respecto hayan realizado otras entidades territoriales. Es necesario también capacitar a los líderes en normas de presupuesto y efectuar reuniones con los diferen-

tes actores o partes interesadas, para concertar el proceso de presupuesto participativo en la ciudad. A partir de esta definición se debe generar el marco legal municipal en concordancia con el nacional, con el fin de efectuar el primer proceso de presupuesto participativo y asignar recursos en el presupuesto municipal. Este procedimiento debe volverse permanente.

Impacto

El sistema de presupuesto participativo permite a los ciudadanos participar, de forma democrática, en la planificación del presupuesto municipal. Así se define cómo gastar una parte del presupuesto en relación con prioridades generales o elegir nuevas inversiones. Estas acciones acercan a la Administración Municipal a los ciudadanos, mejoran la percepción de satisfacción en la prestación de los servicios y facilitan el seguimiento de los proyectos por la comunidad.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$1.950 millones y tendrá una duración de 8 meses para su diseño; su aplicación deberá efectuarse cada año.



Incentivos a los funcionarios, basados en calificación del desempeño

Desarrollar un sistema de incentivos (premios, capacitaciones, etc.) para los funcionarios, que estimule a quienes hayan obtenido calificación sobresaliente en la evaluación por desempeño.

Impacto

Los estímulos buscan que las condiciones en las que laboran los funcionarios, las actividades que realizan y el apoyo a su mejoramiento continuo promuevan un mejor servicio a los ciudadanos, mejores controles, y generen pertenencia del personal hacia la entidad con la que trabajan.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$890 millones y tendrá una duración, para su diseño, de 8 meses; su aplicación deberá efectuarse cada año.

Reestructuración administrativa

Efectuar la reorganización o la reestructuración administrativa del sector central del municipio de Valledupar, con especial énfasis en el fortalecimiento de las áreas de hacienda pública, ambiente, y de estructuración de proyectos de inversión. Para lograrlo se deben ar-

monizar las competencias legales y valorar las cargas de trabajo por funcionario en relación con el trabajo por procesos, sin desconocer la importancia de la automatización de los mismos y de los aportes que brindan los sistemas de información y gestión basados en las TIC. Con base en lo anterior se debe definir la estructura administrativa y el número de funcionarios idóneos necesarios.

Impacto

La reorganización de la Administración hace que la ciudad tenga personal que realice funciones de acuerdo con sus competencias o que se vincule nuevo personal, por supuesto respetando los límites de gastos de funcionamiento. Este proceso permite disminuir las pérdidas operativas por fallas en el servicio, aumentar la percepción de satisfacción del ciudadano y mejorar el ambiente laboral de los funcionarios.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$300 millones y se estima que tendrá una duración, para su implementación, de máximo 24 meses.

Sistema de Gestión de Calidad

Se busca a través de este proyecto implementar el sistema de gestión de la

calidad al 100% de los procesos y procedimientos del Municipio. Para esto se deben formular la política y los objetivos y elaborar el manual de calidad. Posteriormente es necesario efectuar un levantamiento del mapa de procesos y su caracterización, así como de los procedimientos, manuales, formatos respectivos y la definición de indicadores de gestión del sistema. Finalmente, para generar acciones de mejora, el ciudadano debe evaluar cada año la satisfacción por los servicios prestados por la ciudad.

Impacto

Profundizar en la implementación de un sistema integrado de calidad permite que desde un principio las actividades se realicen correctamente, se trabaje por procesos y se les documente, se efectúen seguimientos y se mida el impacto de la gestión tanto en el logro de los resultados planificados como en el manejo de los recursos utilizados y disponibles, para que sirvan como base de mejoras continuas.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$2.210 millones y tendrá una duración de ejecución de 12 meses y un proceso de actualización constante, con mediciones anuales de la satisfacción del ciudadano y de certificación del sistema.

Remodelación de la sede de la Alcaldía

Mejoramiento de las condiciones físicas de la sede del gobierno local, partiendo del diseño del reforzamiento estructural y de la remodelación de las instalaciones para, posteriormente, efectuar la ejecución física del reforzamiento y de la remodelación respectiva.

Impacto

La remodelación de las instalaciones impacta en la disminución de las pérdidas operativas por fallas en el servicio, aumenta la percepción de satisfacción del ciudadano y mejora el ambiente laboral de los funcionarios.

Costo

El costo estimado de este proyecto, que incluye el diseño y la ejecución física de las obras, es de COP \$7.000 millones y se estima que tendrá una duración de 36 meses.

Presupuesto basado en resultados

En Colombia, el presupuesto es un instrumento legal altamente institucionalizado, que presenta la disponibilidad de recursos frente a la autorización máxima de asignación de recursos por rubros de gasto, lo cual se conoce como presupuesto de ingresos y gastos. Dicho proceso

de formulación, aprobación, ejecución y liquidación del presupuesto es aplicado también por Valledupar, que obviamente debe cumplir con las normas de disciplina fiscal.

En efecto, la ciudad debe avanzar hacia estándares más altos de transparencia en la gestión presupuestal, porque es una oportunidad para mejorar la calidad del gasto, que obliga a hacer mayor énfasis en relacionar los objetivos, los recursos y el desempeño pasado y esperado de la aplicación de los recursos públicos.

Actividades específicas

- Desarrollar e implementar un *Presupuesto basado en Resultados (PbR)*, para lo cual se requiere un marco normativo municipal que regule los principios, conceptos, metodologías y procedimientos.
- Implementar un sistema de monitoreo y evaluación de los indicadores estratégicos y de gestión en los programas y sectores que otorgan subsidios.

Impacto

Contar con un presupuesto por resultados exige que la Administración se preocupe por el desempeño de los programas para el cumplimiento del plan de desarrollo, y que contribuya

al equilibrio entre los ingresos y los gastos, que constituye la base de la estabilidad fiscal.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$300 millones y se considera que tendrá una duración de 12 meses.

Plan de crecimiento tecnológico

La Ley 1753 del 9 de junio de 2015, por la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un Nuevo País”, definió un escenario propicio para las iniciativas emprendedoras basadas en tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) hacia la resolución de temáticas de interés público y social. Entre otros temas, esa ley estableció como lineamientos para el MinTIC la expedición de los estándares, modelos, lineamientos y normas técnicas para la incorporación de TIC a los trámites y servicios. Estas temáticas, unidas a las de las dimensiones de las Ciudades Sostenibles y Competitivas propuestas por FINDETER, constituyen una oportunidad para profundizar en la implantación de los datos abiertos y del gobierno digital como instrumentos de competitividad, eficiencia, eficacia y transparencia del Estado.

Se propone entonces la elaboración de un Plan de Crecimiento Tecnológico y la automatización de procedimientos internos, enfocados en los ejes *Gobierno en Línea y Datos Abiertos*, en los cuales se incluyan la integración de procesos en sistemas de administración y de información; la trazabilidad y precedencia de actividades de tipo financiero; la calidad, seguimiento físico y financiero de inversiones; los aspectos documentales, laborales (historias laborales), contingentes, de inventarios, y de seguridad de la información, todos ellos asociados al entorno geográfico del Municipio, para profundizar la participación ciudadana y la puesta a disposición de los datos abiertos.

Impacto

Contar con un plan de crecimiento tecnológico le permite a la ciudad priorizar de forma armónica e integral los sistemas que más impactan en la prestación de los servicios, y desarrollarlos según los recursos disponibles.

La disponibilidad de dicho plan impactará positivamente el indicador de gobierno abierto, ya que permitirá a los líderes del gobierno local y a los ciudadanos contar con información clara y oportuna, así como reducir las fallas operativas que podrían constituirse en pérdidas económicas que afecten las finanzas del Municipio, como ocurre cuando hay un bajo o limitado control de los contingentes derivados de procesos judiciales.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$2.000 millones de acuerdo con el siguiente presupuesto indicativo; se es-

tima que tendrá un plazo de formulación de 12 meses y uno de ejecución de 18 meses.

Valores en millones de pesos

PROYECTO	SISTEMA	PRE-INVERSIÓN	INVERSIÓN
Elaborar el plan de crecimiento tecnológico de Valledupar en concordancia con la política de gobierno en línea, para mejorar la prestación del servicio, automatizar los procesos y procedimientos y medir la gestión y desarrollo de iniciativas y su implementación.	Plan de Crecimiento Tecnológico del Municipio de Valledupar.	-	150
Desarrollar e implementar el programa de incentivos a los funcionarios, trabajadores y personal vinculado por prestación de servicios (incentivos para educación, premios por iniciativa en proyectos, por necesidades de mejoramiento, etc.), asociado al sistema de indicadores de la calificación de desempeño.	Sistematizar las evaluaciones de desempeño, en las que se puedan obtener las necesidades de mejoramiento, las acciones efectuadas para mejorar y su seguimiento en Valledupar.	50	175
Certificar el 100% de los procesos estratégicos, misionales, de apoyo y control de la entidad territorial y contar con un sistema de información, seguimiento y monitoreo de los procesos.	Sistema para el Manejo del Sistema de Gestión de la Calidad para el Municipio de Valledupar.	36	220
Diseño, desarrollo e implementación de un sistema de información para el seguimiento físico y financiero de la ejecución de proyectos.	Sistema de Información de Proyectos del Municipio de Valledupar.	45	600
Diseño, desarrollo e implementación de un sistema de información de historias laborales con indicadores de seguimiento.	Sistema de Información de Historias Laborales del Municipio de Valledupar.	34	120
Implementación de la Ley de Archivos-Gestión Documental (estructura organizacional, sistemas de información, diagnóstico, sistema integrado de conservación, creación del archivo general o del histórico del Municipio.	Sistema Integrado de Conservación; creación del Archivo General o del histórico del Municipio de Valledupar.	35	120
Planeación, diseño, desarrollo e implementación de la interacción para que el gobierno de la ciudad publique datos abiertos al ciudadano. Solución de problemáticas con la participación abierta de las partes interesadas y del ciudadano.	Sistema para que los usuarios tengan datos abiertos (Municipio de Valledupar).	60	150
Mejoramiento de la página web de la ciudad y de sus entidades descentralizadas, que actúe como sede electrónica usable y accesible a nivel AAA, basada en las necesidades de los usuarios.	Mejorar la web del Municipio.	5	20
Definir el plan de obras que sean susceptibles de recuperación vía valorización. Elaborar plan de acción para el cobro por valorización y su implementación.	Sistema para implementar el cobro de la valorización para el Municipio.	40	150
TOTAL		305	1705



Sistema de administración e información de procesos judiciales

Este sistema requiere la elaboración de la metodología para la identificación de la valoración y propuestas de mitigación de los riesgos asociados a los procesos judiciales.

Impacto

Efectuar un adecuado control en relación con los procesos judiciales, que permita una defensa judicial optima, así como su provisión, a través del Fondo de Contingencias, de los recursos y su contabilización, con el fin de cubrir el valor de las sentencias desfavorables al Municipio.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$200 millones y el tiempo que duraría la realización del diseño respectivo sería de máximo 12 meses, mientras que la implementación, por tratarse de un proceso de mejoramiento, deberá tener continuidad en el tiempo, aunque se estiman 60 meses iniciales.

EL GOBIERNO DE LA GENTE

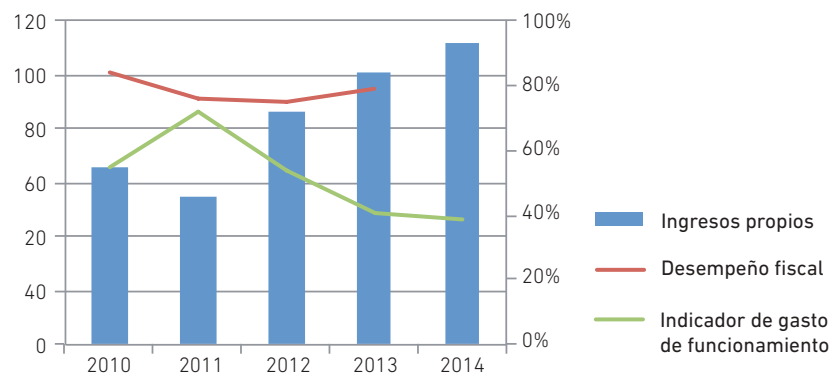
La situación financiera del Municipio de Valledupar se deterioró durante los años 2010 y 2011 por efecto de la disminución –en un 64%– del

recaudo del impuesto predial, y del 70% de la sobretasa a la gasolina, con un incremento en los gastos totales del 4,41%. Tal como se observa en la Figura 1, los ingresos propios han mejorado desde 2012 hasta 2014, pero esa mejoría no alcanzó para pagar la totalidad de las obligaciones causadas. La combinación de estos factores condujo a un desajuste fiscal que, para 2014, abocó al Municipio a someterse a la reestructuración de sus pasivos financieros y no financieros bajo la Ley 550 de 1999. Con la suscripción del Acuerdo de Reestructuración de Pasivos, el Municipio tiene un instrumento que le permitirá ganar

espacios que permitan su sostenibilidad fiscal y financiera.

De acuerdo con las mediciones que anualmente realiza el Departamento Nacional de Planeación (DNP), la calificación de Valledupar en el indicador de desempeño fiscal pasó de 84,32 puntos (de 100 posibles) en 2010 a 79,23 puntos en 2013. 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, Valledupar pasó de 72,01% en 2011 a 38,61% en 2013.

Figura 67. Ingresos propios. Comportamiento de los indicadores de desempeño y de gastos de funcionamiento



Fuentes: Ingresos propios = CHIP. Categoría: FUT INGRESOS. Período: OCT - DIC 2010 a 2014. Índice de desempeño fiscal: Departamento Nacional de Planeación. Gastos de funcionamiento: Certificado Ley 617 de la Contraloría General de la República, años 2011 a 2014; y Documento - Municipio de Valledupar, Cierre Fiscal 2010. Ministerio de Hacienda, año 2010.

Durante el período 2010–2014, los ingresos totales de Valledupar crecieron en promedio el 11% anual, y los ingresos propios aumentaron en promedio 17% entre los años 2010-2014. El Municipio requiere fortalecer los instrumentos para mejorar la eficiencia en el recaudo predial, la cual fue del 28,4% para 2014, y avanzar en la implementación de la recuperación de inversiones por valorización y en la aplicación de la plusvalía. Por otro lado, Valledupar debe concertar los esfuerzos de los diferentes niveles de gobierno (nacional, departamental y municipal), para la planeación integral del desarrollo de la ciudad con visión de largo plazo (contratos plan) y para la identificación de proyectos que vayan a ser ejecutados por alianzas público-privadas. Igualmente, la Administración Municipal requiere contar con información que permita efectuar procesos de fiscalización en relación con el impuesto de industria y comercio.

Finalmente, el Municipio de Valledupar debe liderar un proceso en el cual las empresas prestadoras de servicios logren la recuperación del 100% de sus costos operativos y generen utilidad al final del ejercicio.

Los proyectos propuestos en relación con la generación de ingresos propios son los siguientes:

Mejoramiento en la eficiencia del recaudo del impuesto predial

El mejoramiento de la eficiencia del recaudo del impuesto predial se relaciona con la actualización permanente del avalúo catastral predial, urbano y rural, que por lo menos corresponda al 80% del avalúo comercial, con la depuración de las cuentas por cobrar y la definición del plan de acción para su recuperación. Adicionalmente, se requiere establecer el método de identificación pública de vías y de inmuebles, que facilite la localización de las construcciones por medio de la elaboración e instalación de las placas de identificación y, finalmente, se debe contar con procesos de conservación de la nomenclatura vial y predial. Todo lo anterior debe estar soportado en campañas de capacitación y divulgación en relación con la utilidad de la nomenclatura vial y predial.

Impacto

Incrementar el indicador de ingresos propios como porcentaje de los ingresos totales desde el actual 19,30% a por lo menos el 54% en los próximos diez años, y el indicador de impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados, que debe pasar del 28,40% a por lo menos el 85% en los próximos diez

años. Esto permitirá a la ciudad tener más recursos para realizar las inversiones identificadas en el programa CSC. Adicionalmente, esta mayor eficiencia puede contribuir a mayores transferencias del Sistema General de Participación (SGP) por el esfuerzo fiscal que se logra. En relación con la nomenclatura vial y predial, las acciones propuestas permiten darle continuidad al esquema de numeración que existe en la ciudad, para aplicarlo en los nuevos desarrollos de vivienda, con lo cual ingresará un potencial de contribuyentes a los que se les deberá cobrar o notificar acciones respecto al impuesto predial.

Costo

El costo estimado de este proyecto para la etapa de pre-inversión es de COP \$600 millones, y de COP \$11.720 millones para la de inversión; es decir, el costo total aproximado es de COP \$12.320 millones y su duración se estima en 120 meses.

Administración del catastro predial

Con el propósito de desarrollar armónicamente el territorio, el área metropolitana de Valledupar (MetropoliUpar) deberá consolidarse como un esquema asociativo territorial que permita cumplir con lo estipulado

en la Ley 1454 de 2011, en la que se establece que a través de la conformación de estas figuras de asociatividad se busca “una adecuada organización político-administrativa del Estado en el territorio, para facilitar el desarrollo institucional, el fortalecimiento de la identidad cultural y el desarrollo territorial, entendido este como desarrollo económicamente competitivo, socialmente justo, ambiental y fiscalmente sostenible, regionalmente armónico, culturalmente pertinente, atendiendo a la diversidad cultural y físico-geográfica de Colombia”.

En este contexto, para la consolidación de la MetropoliUpar se tendrán que implementar acciones que permitan un desarrollo integral del territorio, de manera que conduzcan a “optimizar el gasto público y el buen gobierno en su conformación y funcionamiento” (Ley 1454). Fruto de esta necesidad, y en cumplimiento del artículo 180 de la Ley 1753 de 2015, por medio del cual se crea el Programa Nacional de Delegación de Competencias Diferenciadas, los municipios pertenecientes a la MetropoliUpar podrán ser delegatarios de las funciones de formación, actualización y conservación catastral. Se esperaría entonces que la descentrali-

zación del catastro de Valledupar y su área metropolitana permitan: (i) una mayor eficiencia en la gestión de ingresos de los municipios; (ii) la racionalización y el mejoramiento del gasto público; y (iii) la apertura de espacios para mejorar la planificación económica y social de la región, con una perspectiva de catastro multipropósito.

Impacto

La creación de una oficina de catastro descentralizada es un proyecto que busca el fortalecimiento de las finanzas públicas de la capital del Cesar y la integración de la región metropolitana, basándose en los principios de subsidiariedad y complementariedad. La conformación de las áreas metropolitanas establece que dichos esquemas asociativos territoriales son entidades administrativas de derecho público, formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo. Señala este mismo artículo que los municipios que hacen parte de esas áreas se encuentran vinculados entre sí por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas, culturales y tecnológicas, y que requieren la administración coordinada de sus procesos de desarrollo humano, or-

denamiento territorial y prestación de servicios públicos.

En este orden de ideas es posible considerar que una de las dinámicas que vincula a los municipios que forman un área metropolitana es el desarrollo de las labores catastrales, teniendo en cuenta que estas traen implicaciones en la conformación predial de los municipios asociados. En este contexto, cuando la MetropoliUpar tenga la oportunidad de ser una entidad territorial delegataria de las funciones catastrales, será posible: (i) captar de manera acertada la evolución del mercado inmobiliario de los municipios que forman parte del área metropolitana, permitiendo la actualización permanente de la base catastral; (ii) controlar y vigilar el proceso de desarrollo inmobiliario y predial de la región; (iii) optimizar el cobro y el recaudo del impuesto predial; y (iv) mejorar la planificación y armonización del territorio en los municipios que componen el área metropolitana, bajo los principios del catastro multipropósito.

Por último, cabe resaltar que la delegación de la función catastral en MetropoliUpar no solo constituiría un gran avance para el desarrollo económico, el ordenamiento terri-

torial y la racionalidad en la prestación de servicios públicos en los municipios que la integran, sino que la dotaría de un instrumento excepcional para que, desde una perspectiva de catastro multipropósito, se optimice el ejercicio de las funciones que el artículo 7 de la Ley 1625 de 2013 le encomienda, en particular aquellas referidas a 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 metropolitano, y a las asociadas a los aspectos de carácter ambiental.

Todo este proceso impacta el indicador de impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados, que debe pasar del 28,40% a por lo menos el 85% en los próximos diez años.

Costo

El costo estimado del proyecto es de COP \$1.800 millones e incluye los diseños jurídico, administrativo y financiero, los cuales constituyen la base de la reestructuración administrativa de MetropoliUpar y la puesta en marcha de la iniciativa. El proyecto tendrá una duración de 1 año.



Actualización de la estratificación socioeconómica del municipio

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.

Impacto

Contar con una base de información confiable y segura como variable para la liquidación del impuesto predial contribuye a que el indicador de impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados se incremente del 28,4% a por lo menos el 85% en los próximos 10 años.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$2.500 millones y tendrá una duración, para su desarrollo, de 12 meses.

Censo empresarial

Con base en los datos de la Cámara de Comercio de Valledupar y de la DIAN, se elaborará el censo empresarial georreferenciado, corroborando la existencia de los contribuyentes y depurando la base de datos de contribuyentes del impuesto de industria y comercio con la información obtenida en el censo; también se actualizará la cartografía.

Impacto

Fortalecer el proceso de fiscalización del impuesto de industria y comercio con datos corroborados contribuye a incrementar el indicador de ingresos propios como porcentaje de los ingresos totales, que debe pasar del 19,3% actual a por lo menos el 54% en los próximos 10 años.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$600 millones y se estima que su implementación durará 6 meses.

Instrumentos de financiación de inversiones

Se requiere la definición del Plan de Obras o Inversiones, local o de carácter metropolitano, que será sujeto

de recuperación por valorización, así como de aquellas obras que pueden ser objeto de alianzas público-privadas y contratos plan. También se debe llevar a cabo la aplicación de la plusvalía en relación con los cambios de uso del suelo, en concordancia con el plan de ordenamiento territorial del Municipio y del plan de ordenamiento de carácter metropolitano. Por otro lado, se deben identificar y desarrollar instrumentos de aprovechamiento económico en espacios públicos de carácter local o metropolitano. Finalmente, será fundamental la adopción de los procesos y la creación de la institucionalidad necesaria para llevar a cabo estas labores.

Impacto

Los recaudos por valorización y plusvalía contribuyen a incrementar el indicador de ingresos propios como porcentaje de los ingresos totales, que deben ir del 19,3% a por lo menos el 54% en los próximos diez años. Las inversiones que se van a efectuar con alianzas público-privadas o contratos plan, así como la aplicación de instrumentos financieros permitidos legalmente, contribuirán a una mejor asignación del gasto del municipio de Valledupar, que hará que otras entidades públicas o privadas

también inviertan para el beneficio de sus ciudadanos.

Costo

El costo estimado de este proyecto debe ser calculado por la ciudad en la medida que tome la decisión de implementar cada instrumento de financiación.

Programa pedagógico para fortalecer la cultura de pago de impuestos y contribuciones

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 a la cultura de la contribución y a la campaña de pago oportuno, para diseñar estrategias con base en los resultados.

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; contribuye a incrementar el indicador de ingresos propios como porcentaje de los ingresos totales del

19,3% a por lo menos el 54% en los próximos diez años.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$4.000 millones y se estima que su ejecución tome 120 meses.

Viabilidad financiera de las empresas prestadoras de servicios del Municipio

Para establecer la viabilidad financiera de las empresas se requiere efectuar un diagnóstico que permita conocer su situación real, con el fin de poder definir si deben ser reestructuradas, reorganizadas o liquidadas, y, con base en la decisión que adopten las autoridades locales, formular un plan de acción en concordancia.

Impacto

Las empresas, al recuperar el 100% de sus costos y generar utilidad, disminuyen los riesgos de desequilibrios fiscales y financieros que afectan al municipio de Valledupar.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$300 millones y se estima que su implementación tomará 10 meses.



A person is partially visible on the right side of the frame, wearing a white shirt and a black strap, playing a brass instrument. The background is filled with a dense shower of multi-colored confetti (gold, silver, and white) falling against a dark backdrop.

10

CIUDADANÍA
COHESIONADA
Y COMPETITIVA



10

CIUDADANÍA COHESIONADA Y COMPETITIVA

Una ciudad incluyente es aquella que trata a todos sus ciudadanos por igual, pero, aún más importante, aquella que permite el acceso a todos. Para hacer de Valledupar un territorio socialmente equilibrado se hace necesario partir de sus tradiciones y su cultura, entendiendo estas como elementos clave para su desarrollo económico. Una ciudadanía empoderada, que reconoce y valora sus tradiciones y es consciente de su potencial tanto cultural como social, es también una sociedad activa que participa responsablemente en beneficio de su ciudad.

Sin embargo, para ser efectivamente activa y participar de la construcción de ciudad, la ciudadanía debe estar cohesionada y unida. Lo anterior implica también que la población se debe sentir con las capacidades necesarias para trabajar por la ciudad, siendo más productivos y competitivos.

Valledupar tiene el gran reto de preservar sus costumbres y su legado, reafirmando cada día por qué es la capital del vallenato. Sin embargo, ese reto debe trascender la simple preservación, transformando y dinamizando su economía a partir de proyectos de gran impacto, como la zona agroindustrial que se propone al suroriente de Valledupar.

La ciudad tiene, adicionalmente, grandes ventajas que no ha sabido aprovechar, como su localización estratégica, que le permitiría aumentar sus conexiones y su comercio internacional. Su espacio público y sus activos ambientales también son características importantes que, bien usadas, darían otra perspectiva a la ciudad y la volverían más atractiva y accesible. Por último pero no menos importante, está su capital humano, una comunidad que debe ser formada para el trabajo, la paz y la convivencia, pues esta formación redundará en productividad laboral y, por tanto, en la calidad de vida de los vallenatos. La educación, la optimización de la infraestructura y el empoderamiento cultural son medios que conllevarán una mejora en la productividad y la competitividad de Valledupar, posicionándola en la región y en el país como una ciudad de puertas abiertas, amable y alegre.

Estas son las razones para que este eje socioeconómico proponga tres grandes programas: el primero se refiere a la palabra y el acordeón, que son hitos culturales de gran relevancia para los vallenatos, a través de los cuales se expresan sus saberes y su folclor; el segundo programa busca que los ciudadanos tengan mayores oportunidades en materia de educación y empleo, para que puedan acceder libremente a la oferta de bienes y servicios de Valledupar, con lo cual se disminuyen la inequidad social y la pobreza, se inserta a las poblaciones más vulnerables en la dinámica económica de la ciudad y se hace que esta ciudadanía sea más cohesionada y competitiva. Esto último logrará mejorar la conectividad territorial y digital de la ciudad, por medio de la inversión en infraestructura innovadora que aumente la productividad y la competitividad para garantizar empleo de calidad.

UNA COSMOGONÍA PLURAL AL SON DE LA PALABRA Y EL ACORDEÓN

Este programa, que pareciera responder sin duda a un eje relacionado con la cultura del territorio, está propuesto acá como punta de lanza de un proceso emergente de cons-

trucción de un proyecto de ciudad relacionado con la economía creativa, que apunta a la competitividad de Valledupar por medio del trazado de líneas imaginarias o reales, pero en cualquier caso simbólicas, con miras a la incorporación de la vallenatía que reclama el Plan de Desarrollo Municipal vigente. Ese proceso, que aún no parece haber sido adoptado por la mayor parte de la ciudadanía, recurre a cuatro vehículos que aproximan el concepto abstracto a la acción tangible, para dinamizar unas cadenas productivas, que aunque parecen activarse solo durante la época del Festival de la Leyenda Vallenata, realmente están vigentes a lo largo del año y en esa medida debieran tener incidencia en la estructura competitiva de la ciudad.

La cultura y la creatividad son dos de los principales activos administrativos y ciudadanos, porque entregan productos suficientes para dinamizar la economía de manera alternativa, a partir de las creaciones inmateriales que generan los artistas y los gestores. Por ello, al tiempo que se plantea una figura de competitividad basada en sus industrias culturales, Valledupar debe trabajar en la construcción de un factor de inclusión y un ejercicio de pluriétnicidad y multiculturalidad, respetuoso de un es-

tado del alma que circule en doble vía, y que abarque desde la sabiduría de la Sierra Nevada de Santa Marta hasta los aprendizajes cotidianos del vallenato de ciudad, que edifica desde su civilidad un código de lenguaje común a todos –el de la palabra– y el de la palabra convertida en música vallenata.

Fortalecimiento del Clúster de la Cultura y la Música Vallenata y realización de Expofolclor Vallenato

Posicionar a Valledupar como destino turístico preferente –cuando se incrementen las ofertas turísticas de eventos que aprovechen su patrimonio cultural y se desarrollen procesos continuos de sostenibilidad y calidad– y convertir a la ciudad en un centro de la industria musical permitirán darle diversidad a la economía vallenata.

El proyecto forma parte de las estrategias de los Planes de Desarrollo Departamental y Municipal y del Marco Lógico del Clúster de la Cultura y la Música Vallenata, que orientan su accionar a la identificación de emprendimientos de industrias culturales y creativas, como desarrollo del programa que se encuentra implementando el Ministerio de Cultura. De igual manera, el Ministerio de

Comercio, Industria y Turismo contempla en sus programas este tipo de eventos turístico-culturales.

Como ente operador, el Clúster de la Cultura y la Música Vallenata se encuentra priorizado en el Plan Regional de Competitividad e identificado por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) como uno de los seis factores de cambio en la formulación de la Visión Cesar 2032. Asimismo, se encuentra formulado el Plan Estratégico de Salvaguardia (PES) para la solicitud de declaración del vallenato como patrimonio cultural inmaterial ante la Nación y la Unesco. Recientemente, con el apoyo del MCIT, se formuló el diseño del producto turístico cultural *Valledupar, capital mundial del vallenato*, que contiene cinco elementos de ofertas turísticas relacionadas con este proyecto. Su cobertura es de orden regional para aquellas zonas de la Región Caribe en donde tenga arraigo este tipo de folclor.

El proyecto responderá a las necesidades de promoción y visualización de nuevas expresiones culturales que, al mismo tiempo, aporten su concurso para la difusión del vallenato tradicional, previo el cumplimiento de requisitos de inscripción que suministrará la organización.

Igualmente, el proyecto beneficiará a toda la comunidad de su zona de influencia, dispuesta a la recreación bajo criterios de tolerancia y convivencia. Los componentes de este proyecto, que ha sido planteado como *Mercado Cultural de la Región Vallenata*, son:

- **Vitrina promocional:** Espacio físico en tarima pública en el cual los grupos musicales, de danzas y de teatro, previamente inscritos, tendrán la oportunidad de mostrar su talento, contando con la infraestructura adecuada, frente al grueso del público asistente y a los empresarios y gestores de la cultura.
- **Ruedas de negocios:** Mesas de encuentro, de carácter internacional, que permitirán a los asistentes y participantes ofrecer y demandar sus productos y servicios culturales, con el fin de afianzar relaciones comerciales y de intercambio que beneficien a actores y gestores del sector.
- **Muestra comercial:** Feria de exposición de productos y servicios culturales a través del uso de puestos de exhibición previamente concertados. En ella se tendrá la oportunidad de mostrar al público la oferta global de los empresarios e instituciones participantes en Expofolclor Vallenato.
- **Ciclo académico:** Organización de foros y conferencias liderados por personajes representativos de la cultura y la música vallenata, orientados a la promoción del sector, tanto dentro como fuera de la nación.
- **Congreso de gestión cultural:** Encuentro de gestores de la cultura y la música vallenata, orientado a promover intercambios, fortalecimiento de redes, acciones de asociatividad y cooperación, y promoción y comercialización de talentos jóvenes, individuales y grupales, a nivel nacional e internacional, resaltando el reconocimiento a los juglares y cantautores de la música vallenata tradicional.
- **Encuentro regional indígena:** Haciendo honor a las influencias de los grupos indígenas de la región vallenata, que de una u otra forma han influido en el desarrollo del folclor vallenato en todas sus manifestaciones, se contará con la representación de las etnias Arhuaca, Kogui, Arzaria, Kankuama, Yukpa, Chimila y Wayuú, con las que se compartirán sus costumbres y cosmogonías.
- **Concursos de tradición vallenata:** Durante el desarrollo del evento se realizarán tres concursos de música vallenata clásica: *Cacica del Canto Vallenato*, *Juglar de Juglares* y *Canción Narrativa Costumbrista*, todos orientados a generar espacios de protección para la tradición de la manifestación cultural patrimonial de la región vallenata.
- **Salón de Arte Germán Piedrahíta:** Muestra colectiva de la expresión regional de las artes plásticas, cuyo tema central son los aspectos relacionados con la cultura y la música vallenata, como un homenaje permanente al profesor Piedrahíta.

El marco lógico con el cual se constituye la Corporación Clúster de la Cultura y la Música Vallenata recoge la pertinencia de integración de las 20 entidades que lo forman y, en ese sentido, su fortalecimiento desde todas las instancias. Este Clúster debe ser la apuesta de transformación productiva asociada a la cultura vallenata, y su dinámica productiva y creativa debe estar constituida por la materia prima de la inserción de esa vallenatía, que desde el Plan de Desarrollo se reclama ausente de la cotidianidad de los vallenatos.

La Gobernación del Cesar, en armonía con el criterio de pertinencia de fortalecimiento del clúster, tomó el Plan Estratégico de Salvaguardia



(PES) como referente para validar la oportunidad que representa un equipamiento que pueda albergar, en un mismo espacio, todas las áreas de desarrollo de las cadenas de valor de la cultura y de la música vallenata, y para ello contrató los servicios de la firma IDOM Consulting, con el fin de diseñar el Centro de Eventos, Histórico y Cultural, de la Música Vallenata.

En este como en cualquier otro proyecto de carácter cultural, es necesaria la intervención de los actores culturales de la ciudad y del departamento, para que no se avance de manera desarticulada en un macroproyecto que debe recopilar el acervo cultural en torno a la música vallenata, y para que no se limiten la muestra y los recorridos del museo a la virtualidad. A este respecto, se sabe que los recursos tecnológicos son necesarios y progresivamente innovadores, pero deben ser complementarios de la oferta patrimonial y constituirse en factor de desarrollo de proyectos de conservación de ese patrimonio. De esta manera se estaría mirando en la misma dirección y se estarían haciendo mucho más eficientes los esfuerzos de cada proponente.

Figura 23. Renders del Museo del Vallenato



Fuente: Idom Consulting

Impacto

Con el proyecto se contribuirá a alcanzar la meta del programa *Valledupar, destino turístico y centro musical*, del eje de transformación económica incluido en el Plan de Desarrollo del municipio “Hacia la transformación de Valledupar”, que plantea aumentar en 100% las ofertas turísticas en eventos vallenatos a través de la potenciación de actividades turísticas, culturales, musicales, étnicas y de naturaleza. Asimismo, este proyecto permitirá capacitar y organizar en procesos comerciales y empresariales a 15 iniciativas de la cadena productiva de la música vallenata. De esta manera se tendrá una incidencia directa en el mejoramiento del indicador de empleo en cultura, y se alcanzará un porcentaje aproximado del 5% del total de empleos, que debería ser el promedio, de acuerdo con los valores de referencia.

En el mediano plazo se mejorará la contribución de las actividades culturales, privadas y formales al PIB municipal; de igual manera se contribuirá a la consolidación de las estrategias consignadas en el PES del Vallenato como posible manifestación patrimonial inmaterial de la humanidad y actual patrimonio cultural inmaterial de Colombia; además,

derivado de lo anterior podría existir más de un proyecto para la sostenibilidad del patrimonio cultural. Los proyectos derivados incidirían en el incremento del porcentaje de población beneficiaria de los procesos de formación artística, que deben pasar del 0,5% al 6% como resultado de la implementación y contabilización de procesos escolares, para darle mayor alcance al proyecto.

Costo

El costo de realización de la nueva edición de Expofolclor Vallenato es de COP \$1.000 millones. Como referencia, los costos estimados para la primera edición fueron de COP \$360 millones pero no se llevaron a cabo todos los componentes. Estos recursos deben ser aportados por alianzas público-privadas enfocadas al fortalecimiento de este sector estratégico de la economía creativa de la región, o provenir de aportes de la Gobernación del Departamento del Cesar y la Alcaldía de Valledupar. El tiempo estimado de ejecución total será de 18 meses.

Ruta del Acordeón, turismo regional

Existe un proyecto formulado por el Clúster de la Cultura y la Música Vallenata, que abarca ‘La Ruta de Juglares’ y se detiene específicamente

en Valledupar. Sin embargo, es necesario pensarlo a escala regional para que convoque a las entidades nacionales que pueden integrar el esquema de cofinanciación, y que además brinde la oportunidad de mitigar las carencias actuales de la incipiente dinámica de turismo cultural local y regional. Se trata de una ruta turístico-cultural que abarca gran parte de los tres departamentos de la zona denominada Magdalena Grande (Cesar, La Guajira y Magdalena), en la cual se resaltan los lugares en los que se edificó la historia de la música vallenata tradicional. Es un recorrido con guías turísticos con competencia de agentes culturales, que van narrando las historias de los lugares destacados que se visitan durante el recorrido, acompañados de un conjunto típico vallenato que interpreta las canciones que han dado reconocimiento a esos lugares.

El recorrido se inicia en el centro y sur de La Guajira con la visita en Macho Bayo (Villa Martín) a la tumba de Francisco Moscote, convertido en leyenda con el nombre de *Francisco El Hombre*. El recorrido prosigue con una visita a las minas de carbón de El Cerrejón y continúa hacia Barrancas, en donde residieron los abuelos de Gabriel García Márquez. Se continúa

REPARACION DE GUITARRAS



con la visita a los municipios de Fonseca (específicamente a los corregimientos de Los Haticos y Distracción), San Juan, El Molino, Villanueva, Urumita y La Jagua del Pilar, todos ubicados en el sur de La Guajira.

La ruta llega a Valledupar para un día de visita a San Diego, Manaure y La Paz, sitios emblemáticos en la inspiración poética de Rafael Escalona. Seguidamente se recorre 'La Ruta de Juglares', ya diseñada por los corregimientos Guacoche, Baddillo, Patillal, La Mina y Atánquez, todos del municipio de Valledupar y valiosos entre otras cosas por ser cunas de cultores y compositores de esta expresión musical, y por sus paisajes y ríos. El recorrido se traslada hacia el corregimiento de Valencia de Jesús, cuna de Calixto Ochoa; pasa luego a Fundación, sitio predilecto de encuentro de grandes juglares y compositores, como Luis Enrique Martínez, Abel Antonio Villa, Juancho Polo Valencia, Tobías Enrique Pumarejo y Guillermo Buitrago. El recorrido turístico-cultural termina en el municipio de Aracataca, con la visita a la casa-museo donde nació Gabriel García Márquez; culmina entre música vallenata tradicional y conversatorios sobre su vida y su estrecha y prolífica relación con este género musical.

Impacto

La puesta en marcha de este proyecto impactará a todo el sector de servicios de la región y específicamente a los operadores turísticos, cultores y juglares de Valledupar, debido a la identificación de la Región Vallenata como destino turístico y cultural preferente a nivel nacional e internacional. Asimismo, generará un incremento sustancial de la oferta de empleo a las comunidades que forman parte del sector turístico cultural. Su desarrollo, a la luz del PES de la Música Vallenata Tradicional, ayudará a que esta manifestación de identidad regional ingrese a la lista representativa de Unesco como patrimonio cultural e inmaterial de la humanidad. De igual forma, se impactarán los indicadores de empleo en cultura y sostenibilidad del patrimonio.

Costo

El costo de pre-inversión de este proyecto, que incluye la consolidación del proceso de diseño de producto turístico, es de COP \$500 millones. Los recursos de pre-inversión pueden obtenerse de la Alcaldía Municipal y de la Gobernación Departamental como contrapartida para la ejecución de la siguiente fase, que corresponde a la inversión. La fase de inversión tiene

un valor de COP \$3.000 millones, de acuerdo con los cálculos realizados por la Corporación Clúster de la Cultura y la Música Vallenata, y el dinero estará destinado al desarrollo de infraestructura y servicios turísticos de calidad, que en términos generales constituye la primera fase del proyecto, luego de tener claramente definido el producto turístico que se va a potencializar en la estrategia. El tiempo estimado para la ejecución de este proyecto es de 36 meses.

La Línea Negra como manifestación y representación regional de la cosmogonía indígena

El proyecto de La Línea Negra busca establecer una representación espacial de esta línea en Valledupar y la región que rodea la Sierra Nevada de Santa Marta. El proyecto pretende dar visibilidad y representación a la cosmogonía de las comunidades indígenas, mediante la creación de un potencial de comunicación intercultural y del turismo en Valledupar y la región.

Valledupar está ubicada al pie de la Sierra Nevada de Santa Marta, uno de los sistemas sociales, ambientales y culturales más representativos y simbólicos de Colombia, y

donde habitan importantes comunidades indígenas del país. Para ellas, la Sierra Nevada es el corazón del mundo y está rodeada por una línea invisible que abarca los lugares sagrados de sus ancestros y demarca su territorio; esta línea ha sido denominada por sus pobladores *La Línea Negra*. En este sentido, Valledupar está ubicada en un territorio trascendental para las comunidades indígenas y con una significación cultural y social que es un referente para todo el país.

La Línea Negra es uno de los principales conceptos que sirven de base al orden territorial, cultural y social de las comunidades indígenas de Valledupar y su entorno. Esta línea atraviesa a Valledupar y “está conformada por lugares sagrados situados alrededor de la Sierra: en las colinas, los cerros, en las madreviejas, las playas, los pantanos y las desembocaduras de los ríos” (Aja Eslava 2010, p. 186). La vía nacional Ruta del Sol (Ruta Nacional 45) sigue de cierto modo la Línea Negra, que, a su vez, atraviesa la plaza mayor Alfonso López Pumarejo, en el centro histórico de la ciudad.

Dicho proyecto propone la formulación de un estudio que permita

determinar una estrategia para realizar una representación física de la Línea Negra en el espacio público de Valledupar y la región, a través de una investigación y un proceso participativo con las comunidades indígenas de la Sierra Nevada y con los actores clave de los municipios situados dentro de su perímetro (como Santa Marta y Riohacha). El estudio debe incluir elementos de representación social y cultural de las comunidades indígenas, estrategias de comunicación y educación, y un fuerte enfoque en turismo cultural regional, que valore, entre otras cosas, el potencial turístico de la Línea Negra para Valledupar y para la región, respetuoso eso sí de la tradición indígena, su territorio y su cultura.

Impacto

Con el desarrollo de este estudio se obtendrá la ruta idónea para la visibilidad concertada de un trazado cultural ancestral que el país desconoce, y que entraña secretos de nuestra historia, como país heredero de culturas de inmensa riqueza y que tienen profundo respeto por los elementos que forman parte del origen de las civilizaciones. Este proyecto busca la generación de una representación de la cosmogonía de las comunidades indígenas

de la Sierra Nevada en el entorno urbano de Valledupar y la región, y tendrá un impacto en la comunicación y educación intercultural. Además se busca crear un potencial turístico para Valledupar y la región, que ampliará las actividades económicas y elevará la competitividad de la ciudad, de forma que tenga una incidencia mayor en el crecimiento del PIB local y en la generación de empleo de la ciudad. Además, ese proyecto puede posicionar a Valledupar y a la región como referente de representación de la cosmogonía indígena en los entornos urbanos.

Costo

El costo estimado de este estudio es de COP \$300 millones y se estima que tendrá una duración de 3 meses.

CIUDAD INCLUYENTE

Valledupar necesita una ciudadanía empoderada, conocedora de sus tradiciones, pero también sujeto de deberes y derechos. En este sentido, la ciudadanía se vuelve un elemento transformador de la sociedad, la base misma para que Valledupar se convierta en una ciudad competitiva y más equitativa. Los proyectos de convivencia y formación en valores, y de educación financiera y ambien-

tal, permitirán que los vallenatos valoren sus activos y, aún más importante, que sean parte del proceso de transformación y crecimiento de su ciudad. El programa Ciudad Incluyente propone la construcción de competencias de ciudadanía a través de la cultura vallenata, entendiendo que esa ciudadanía es la base para la sostenibilidad social y económica.

Un capital humano fuerte es el primer paso para tener una ciudad equilibrada y competitiva; por esta razón dentro de este programa se han propuesto proyectos encaminados a mejorar el acceso de los vallenatos a la educación de calidad, buscando que de esta manera estén mejor preparados y capacitados para oficios y actividades laborales. La tecnología tiene también un rol importante, ya que a través de ella los sistemas se vuelven más eficientes y dinámicos, con lo cual responden al mundo actual y a las necesidades reales de la comunidad. En este sentido, la conectividad digital entra a formar parte fundamental en el aumento del acceso de todos los ciudadanos a los distintos bienes y servicios que ofrece la comunidad, y se disminuyen así las disparidades sociales y económicas que se presentan.

La disminución de la pobreza a través de la formalización y el aumento de oportunidades laborales son otros de los grandes pasos que la ciudad debe estar dispuesta a dar para mejorar su productividad y hacerla competitiva. Para llevar a cabo estos proyectos, tanto el sector público como el privado deben sumar esfuerzos que garanticen la capacitación y la formación de quienes desean laborar en el sector formal de la economía. Debemos reconocer aquí, en todo caso, las ganancias que en materia de reconversión laboral se han hecho con gremios locales importantes como los mototaxistas, muchos de los cuales ya han cambiado sus fuentes de ingreso por unas más confiables y estables.

Para tener una sociedad equitativa se hace necesario también incluir efectivamente a la población más vulnerable en las estructuras de la ciudad. Hoy en día, Valledupar es una ciudad con un alto nivel de segregación socioespacial; por eso en este programa se plantean proyectos que buscan mejorar la calidad de vida de los vallenatos, fortalecer su educación, formal y no formal, y ofrecer mejores servicios habitacionales y laborales.

Formulación del Plan Estratégico Habitacional

El proyecto propone la formulación del Plan Estratégico Habitacional, que identifique estrategias para el control a la urbanización ilegal, el mejoramiento integral de barrios, la disminución de la segregación socioespacial y la dotación de equipamientos y servicios públicos en la ciudad construida.

Ya habíamos afirmado que Valledupar tiene un alto nivel de segregación socioespacial, lo cual es resultado de la escasez de suelo para vivienda de interés social; de la estratificación de los servicios públicos, la cual segrega y predispone el territorio según la capacidad económica de sus habitantes; y de la falta de control urbano, que permite la formación de asentamientos informales o urbanizaciones piratas en el extrarradio de la ciudad, donde la tenencia de la tierra no está definida y el valor del suelo es mucho menor.

Para combatir este problema se plantea un modelo de crecimiento

Escuela Talento Vallenato
Rafael Escalona



*Fundación Festival de
la Leyenda Vallenata
Patrimonio Cultural de la Nación*

y densificación de la ciudad que incluya en sus parámetros la mezcla de clases sociales; esto se debe dar tanto en las zonas en tratamiento de desarrollo, como en los proyectos de renovación urbana que se lleven a cabo.

Para lograr una política de vivienda planificada y sostenible, es necesario realizar una serie de estudios e inversiones previas, que generen unas directrices generales en temas de movilidad y espacio público, ya que la tendencia en la ciudades colombianas es a ocupar terrenos con pequeños proyectos que no se integran entre sí y que finalmente no generan ciudad.

Actividades específicas

- Análisis de los predios urbanizables localizados en suelo urbano o de expansión.
- Estudios de factibilidad de provisión de servicios básicos, infraestructuras, conectividad vial y transporte público.
- Estudios de factibilidad de provisión de equipamientos de salud, educación, seguridad, deporte y cultura.
- Estudio de posibles usos del suelo que complementen el uso residencial y generen nuevas centralidades.

- Análisis integral del posible reparto equitativo de cargas y beneficios; esto permitirá que las nuevas urbanizaciones aporten a la ciudad el espacio público y la infraestructura correspondiente y se integren entre sí.
- Modelo de cohesión social que integre los diferentes estratos sociales.
- Formulación de estrategias territoriales y sociales de la política de vivienda.

El Plan Estratégico Habitacional se debe articular con el Plan Maestro de Espacio Público y el Plan Maestro de Movilidad. El proyecto de reubicación en zonas próximas de la población de la margen derecha (eje *Nuestro Patrimonio, corazón de la ciudad*) debe ser un proyecto piloto de este Plan Estratégico.

Impacto

Este proyecto busca minimizar la segregación socioespacial en Valledupar y reducir las viviendas en barrios informales, lo cual generará una mejor y mayor oferta de vivienda, y disminuirá el déficit cuantitativo de vivienda. Se busca crear una ciudad con cohesión socioespacial con mezcla de usos y estratos.

Costo

El costo de este proyecto en fase de pre-inversión es de COP \$650 millones y se estima que tendrá una duración de 7 meses.

Plan Parcial de Renovación Urbana en torno a la Avenida Badillo

La huella urbana de Valledupar presenta una baja mezcla de usos del suelo; los usos comerciales y de oficinas se localizan principalmente en la Comuna 1 y en las principales vías, en especial en las avenidas Fundación, Simón Bolívar, Badillo (Calle 44) y Salguero, entre otras. Esto lleva a una ciudad poco sostenible en temas de movilidad, ya que se generan mayores desplazamientos vehiculares y una mayor congestión del tráfico.

Para esto se propone la creación de una nueva centralidad ubicada alrededor del aeropuerto, sobre la Avenida Badillo (Calle 44). Se busca generar una intervención urbana integral que permita solucionar el conflicto de usos del suelo que existen en la zona alrededor de esta importante avenida.

Actividades específicas

- Aprovechar los predios en tratamiento de desarrollo para diseñar proyectos en altura media (7-9 pisos) con mezcla de usos y zonas verdes que doten esta parte de la ciudad.
- Reordenar los barrios consolidados.

Impacto

Este proyecto buscar ordenar una zona clave de la ciudad con el fin de

crear una centralidad importante. En el largo plazo, este proyecto va a reducir viajes y congestión de tráfico y a crear nueva vivienda, al tiempo que reduce los déficits cualitativo y cuantitativo.

Costo

La pre-inversión estimada de este proyecto es de COP \$650 millones y se estima que tendrá una duración de 8 meses.

Distribución equitativa de equipamientos culturales

Como parte de la metodología de Ciudades Sostenibles y Competitivas se analiza un indicador que refleja el grado de equidad en función de la población y de las unidades político-administrativas en que esta reside, y de la cobertura y reparto de los equipamientos e infraestructuras culturales seleccionadas con vocación pública. Este indicador es negativo para la ciudad de Valledupar.

Se ha generado una brecha entre las diferentes zonas de la ciudad y se han constituido especies de guetos, de los cuales se deriva una fragmentación peligrosa en términos de desarrollo socioeconómico de la ciudad. Existen unos criterios particulares de urbanismo para unas

comunidades y criterios diferentes para otras, y la capacidad productiva y competitiva de la ciudad se va trasladando preferentemente a las zonas de mayor valor del suelo urbano, en donde se ha ido ampliando la oferta de servicios asociados a las áreas de desarrollo humano.

Es así como, producto de un análisis minucioso de los espacios públicos útiles y con capacidad de albergar actividades de esparcimiento y desarrollo cultural colectivo, se puede ver claramente que las comunas 1 y 6 son las que cuentan con más y mejores equipamientos públicos. Adicionalmente tienen ellos la condición de receptores de la demanda de servicios asociados al impacto del Festival de la Leyenda Vallenata, como máximo ícono cultural, artístico y de entretenimiento de Valledupar. Los principales escenarios de programación del evento están localizados en esas dos comunas, y aíslan espacialmente al resto de la población de los eventos centrales.

No existe entonces equilibrio en la oferta durante los días del Festival, y por esta razón, de acuerdo con el Estudio de Movilización de Recursos e Impacto Económico del Festival Vallenato 2013 en el municipio de Valledupar, los habitantes de las

demás comunas, especialmente de las números 2, 3 y 4, se sienten ajenos al Festival y no participan de su programación, entre otras cosas porque sus condiciones económicas les impiden el traslado en transporte público colectivo y la realización de consumos adicionales propios de la participación en una fiesta popular diseñada para el disfrute colectivo. Infortunadamente, el impacto socioeconómico del Festival se genera a través de la movilización de recursos de los foráneos, que copan la capacidad hotelera de la ciudad y demandan productos y servicios de todo tipo; en este punto es esencial subrayar el impacto de esta situación en el componente social y la afectación en la identidad de una población que dio origen y sentido a una expresión cultural, pero que ahora está siendo parcialmente marginada de su fiesta popular.

Este proyecto busca equiparar la funcionalidad de los equipamientos públicos, en complemento y articulación con el proyecto *Plan Director de Equipamientos y Espacios Públicos*, cuya pre-inversión estimada es de COP \$263 millones. Estas pautas serán además directrices precisas para la Administración, con el fin de que pueda contar con un criterio calificado para fortalecer su inversión

pública en cultura y se reivindiquen los espacios de identidad regional en la agenda cultural del municipio a lo largo del año. Una red de equipamientos en función de la población y de las unidades político-administrativas en que ella reside, de la cobertura y repartición de los equipamientos e infraestructuras culturales seleccionados con vocación pública, generará la necesidad de equilibrar también la oferta, no con el fin de segregar, sino de ampliarla en términos de servicios culturales para los residentes de todos los sectores de la ciudad y de esta manera plantear una política de inversión en capital social desde una red de espacio público como igualador y generador de cultura colectiva.

Impacto

Transición del indicador de reparto de las infraestructuras culturales de amarillo a verde, y ampliación de la oferta pública de servicios y agendas culturales en torno a los elementos que fortalecen la identidad regional. Asimismo, la ampliación de la oferta de espacio público a otras comunas impactará la calidad de vida de los hogares a través de mejores condiciones del hábitat. Se mejorará sustancialmente el indicador de reparto de las infraestructuras culturales, que pasará de 21 equipamientos con gran concentración en las comunas

1 y 6, a una distribución más equilibrada, a partir de la cual cada comuna pueda tener al menos un buen equipamiento con vocación cultural.

Costo

El costo de este proyecto en fase de pre-inversión es de COP \$300 millones y cercano a los COP \$9.000 millones en fase de inversión, si se adecua un escenario en cada comuna por valor unitario de COP \$500 millones, y si se destina a oferta cultural al alcance de todos los ciudadanos en las 6 comunas una suma de COP \$1.000 millones para 2 años. El tiempo estimado de ejecución total es de 24 meses.

Escuela-Taller Ciudadanía

Este proyecto busca la creación de ciudadanía en Valledupar a través del aprovechamiento de su fuerte cultura vallenata. La palabra y el acordeón siempre han tenido un papel importante en la sociedad vallenata, como medio de comunicación y expresión cultural y social. Entendiendo que se podría utilizar esa tradición en la creación de cultura ciudadana, este proyecto propone una campaña fuerte en materia de valores y formación ciudadana, a través de talleres y salidas de campo, en los que la cultura vallenata tenga un papel central.

Cuando se habla de cultura y creatividad en Valledupar, inmediatamente se debe trazar una línea circular que abarca a la totalidad de la ciudadanía, porque es una característica de identidad del territorio. Por esa razón, el proyecto Escuela-Taller Ciudadanía no se refiere a las artes exclusivamente, sino que es más bien un factor que se entiende asociado a la manera de ser y de actuar de los vallenatos; Valledupar es una de las ciudades en las que el término *cultural* permea todas las áreas. En efecto, se reconoce la cultura del trabajo, la cultura del ocio, la cultura vallenata, la cultura de pago, la cultura del peatón, y así pueden describirse los procesos cotidianos que identifican a Valledupar. Sin embargo, cuando se intenta dar sustento al término como renglón de la socioeconomía de Valledupar, se puede decir que la cultura y la creatividad son unos de los principales activos administrativos y ciudadanos, porque tienen producto cultural y creativo suficiente para dinamizar su economía de manera alternativa y a partir de las creaciones inmateriales que generan sus artistas y sus gestores.

Tal como se mencionó, este proyecto se desarrollará en modalidad de talleres y salidas de campo al espacio público de la ciudad, teniendo en



cuenta su carácter de escenario de paz y cultura. Se impartirán cátedras de paz, convivencia y valores que promuevan la formación de una ciudadanía consciente y activa que sea capaz de hacer ciudad.

Impacto

Con este proyecto se busca mejorar la apropiación ciudadana hacia los elementos que conforman ciudad (espacio público, cultura); sin embargo su mayor impacto está en la formación de una ciudadanía que reconoce y valora sus activos. De igual forma, estos talleres buscarán que los vallenatos se sientan no solo sujetos de derechos sino de deberes, es decir, que contribuyan efectivamente con el pago de sus obligaciones. Específicamente, los indicadores de presupuesto y planificación participativa se verán afectados positivamente.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$2.500 millones y se estima que tendrá una duración de 20 meses.

Política de utilización inteligente de la motocicleta

El aumento del uso de la motocicleta como medio de transporte es un

fenómeno generalizado en el país, que surge, en resumidas cuentas, por factores socioeconómicos endógenos, por el desarrollo urbano desequilibrado y por factores exógenos del comercio internacional de motocicletas y el fortalecimiento de industrias asiáticas, con puntos de ensamblaje en el país, que ofrecen estos vehículos a bajo costo.

Como cualquier otro modo de transporte, la motocicleta tiene asociadas algunas externalidades negativas. Estas se acentúan cuando el espacio sobre el que se utiliza y el entorno social en que se mueve no están bien organizados para recibir esta demanda de transporte y/o para suplir las necesidades y garantizar los derechos de sus usuarios, a los cuales, por consiguiente, se les deberá exigir paralelamente el cumplimiento de sus deberes.

Donde existe adecuada regulación, oferta de infraestructura y redes de servicios para el motociclista –que incluyen desde correcta expedición de licencias, hasta prevención y atención de emergencias– así como adecuados métodos de control y campañas de educación en normas de tránsito, el uso de la motocicleta puede significar un aumento generalizado de accesibilidad, productivi-

dad, empleo, desarrollo económico, mejora en la calidad de vida, mitigación de la congestión y ahorro de emisiones de contaminantes globales y de gasto energético.

Si lo anterior no se cumple por medio de adecuada regulación, métodos de control y campañas de educación, los efectos deseables de su uso se ven opacados por graves externalidades, como aumento de la accidentalidad, congestión, enfermedades asociadas al uso prolongado de la motocicleta, incremento de delitos, de ruido, de polución, de emisión de contaminantes, y debilitamiento de los modos de transporte más sostenibles.

En el caso de Valledupar, las externalidades negativas se magnifican por el uso extensivo de la motocicleta como modo de transporte informal. Sin duda, son de resaltar los esfuerzos que la ciudad ha realizado para contener este fenómeno, y si se complementan con la implementación del SETP como parte de una estrategia bidireccional para revertir la migración desde el transporte público hacia el transporte ilegal y garantizar la sostenibilidad del sistema, podrán considerarse como pasos innovadores de una política gradual e incluyente de motociclismo seguro y limpio.

Sin embargo, si el SETP no logra en el corto plazo suplir la necesidad de acceso, antes satisfecha por el transporte informal, dichos esfuerzos perderán mérito e incluso podrán actuar en contravía de una futura política de utilización inteligente de la motocicleta, pues se disminuiría la confianza de los ciudadanos hacia la Administración, se debilitaría la voluntad política relacionada con tomas de decisión para afrontar el fenómeno y se generarían efectos socioeconómicos adversos en la sociedad vallenata.

En cuanto al aspecto social de este proyecto, lo que se pretende es insertar a la población objetivo en la ciudad y mejorar su calidad de vida a través, entre otros, de los sistemas de salud y pensión. Se busca que la población informal se inserte en la economía laboral formal, que respete sus derechos laborales y mejore sus ingresos, y que se brinden a este segmento poblacional opciones de vida que les generen ingresos estables a partir de las competencias de cada sujeto.

Actividades específicas

- Diseño e implementación de un programa de educación vial enfocado a la capacitación de

motociclistas y de otros actores viales, en torno a la correcta interacción de todos los modos que utilizan el espacio público.

- Fortalecimiento del control a las escuelas de conducción que expiden certificados de idoneidad en el municipio, para todos los actores.
- Formulación de una estrategia integral de motociclismo limpio y seguro, conjugada con el actual Plan Maestro de Movilidad.
- Actualización de manuales de diseño geométrico, señalización y semaforización vial, para incluir los factores de desempeño de los automóviles y de las motos.
- Implementación de incentivos para promover la reconversión tecnológica de motocicletas hacia tecnologías más limpias.
- Reconversión de actividades productivas que ofrezcan distintas opciones de trabajo formal y un salario estable al gremio de mototaxistas.

Impacto

Este proyecto busca disminuir la tasa de informalidad laboral de Valledupar así como la pobreza. De igual forma, el proyecto quiere aumentar la participación porcentual del transporte público en la ciudad.

Costo

Se requieren COP \$500 millones de pre-inversión, para efectos de diseño de programas de educación vial, identificación de debilidades en proceso de expedición de certificados en escuelas de conducción, formulación de la estrategia integral de motociclismo limpio y seguro, análisis de deficiencias en manuales existentes de diseño geométrico y de señalética respecto a vehículos de dos ruedas, y determinación y diagnóstico de la población mototaxista que se busca reconvertir laboralmente.

Asimismo, se requieren COP \$2.000 millones de inversión para implementar los programas de educación vial, de reconversión laboral, operación durante 10 años de equipo de control a las escuelas de conducción, actualización de manuales de diseño geométrico y de señalética, e implementación de incentivos para reconversión de motocicletas.

Se estima una duración de 2 años para la etapa de pre-inversión, y de 10 años para la etapa de inversión.

Plataforma Educativa de Gestión Unificada Integral (PEGUI)

Se busca implementar una Plataforma Educativa del tipo LMS (Learning

Management System) con contenidos digitales equivalentes a 1.000 *objetos virtuales de aprendizaje (ovas)* en las áreas de matemáticas, ciencias y lenguaje para todos los grados de EPBM (Educación Preescolar Básica y Media), suministrados por el Ministerio de Educación Nacional, y 190 ovas nuevos que serán producidos en idioma inglés. Con el proyecto Pegui se busca fortalecer las capacidades locales a través del diseño y la implementación de talleres acerca del uso de la plataforma, dirigidos a estudiantes de los grados 9°, 10° y 11°, y formación en diplomados de 120 horas, dirigidos a docentes bajo el modelo de desarrollo de competencias TIC-ETIC@ de Computadores para Educar y el Ministerio de Educación Nacional.

Adicionalmente, la plataforma cuenta con los servicios de gestión académica en la que rectores, docentes y directivos docentes podrán administrar de manera virtual la información de cada establecimiento educativo y la herramienta de edición de contenidos, con la que los docentes podrán ser productores de material digital con los más altos estándares de calidad para el desarrollo de sus clases.

Impacto

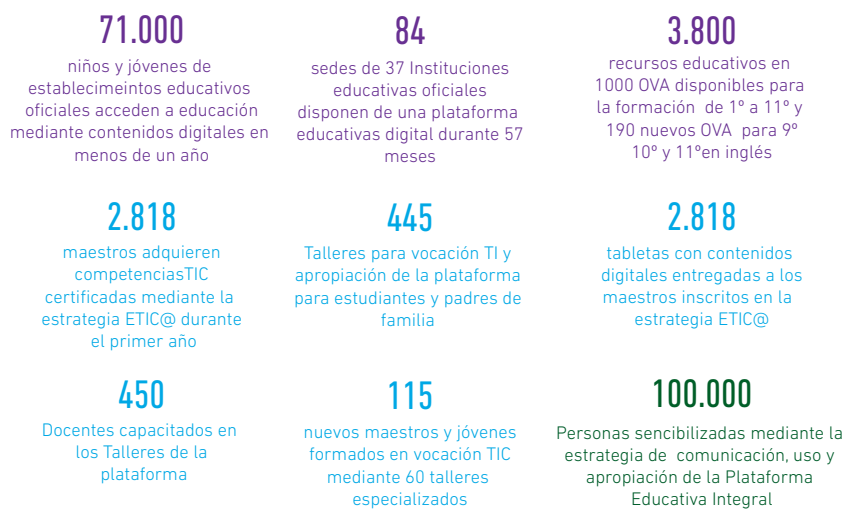
El proyecto Pegui beneficiará a todas las instituciones públicas de la ciudad y mejorará especialmente la calidad educativa de los estudiantes de 9°, 10° y 11° en las áreas de ciencias, matemáticas y lenguaje. Específicamente, este proyecto aumentará la tasa de cobertura de la educación media de la ciudad.

Costo

El costo estimado de esta plataforma es de COP \$2.500 millones y se estima que tendrá una duración de 54 meses, que comprenden el licenciamiento de la herramienta tecnológica. La ciudad aportará COP \$250 millones y a través del convenio MinTIC-Finder se financiarán COP \$2.270 millones.

Figura 24. Impacto esperado de la Plataforma Educativa de Gestión Unificada Integral (Pegui)

Impacto esperado en Valledupar



Fuentes: MinEducación, MinTIC y Computadores para Educar, 2015

Escuela Sociodeportiva Fundación Real Madrid

Con esta escuela se busca aunar esfuerzos para atender a los niños, niñas, adolescentes y jóvenes del municipio, realizando entrenamientos de formación en valores, con el fin de lograr aumentar los indicadores de bienestar, crecimiento e inserción en la vida social, para el mejoramiento de la convivencia y como herramienta para la protección escolar.

Impacto

A través de los talleres y la formación que se brinda en convivencia, los niños fortalecerán sus valores, sus personalidades y potenciarán sus capacidades y habilidades. Se contribuirá también a cerrar la brecha social y a fomentar las capacidades de los niños más pobres. Adicionalmente, el proyecto contribuirá a la mitigación de la deserción escolar, al volver los entornos más amables y seguros, dado que la escuela constituye una oferta de servicios sociales y comunitarios a través de los cuales se emplea adecuadamente el tiempo de ocio.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$230 millones, de los cuales COP \$50 millones son entrega-

dos por la Fundación Revel y Finde-ter, y COP \$180 millones por Indupal; se estima que tendrá una duración de 12 meses.

Educación ambiental de Valledupar: elemento constitutivo para el desarrollo de competencias de sostenibilidad de la ciudad

Con la expedición de la Ley 1549 de 2012, “por medio de la cual se fortalece la institucionalización de la política nacional de educación ambiental y su incorporación efectiva en el desarrollo territorial”, se generan espacios en los establecimientos educativos para formar personas con capacidad de ubicar nociones básicas respecto a temas ambientales que afectan su entorno y el de sus congéneres. El entorno que caracteriza la ciudad de Valledupar, las necesidades de apreciar sus activos ambientales y el respeto por los espacios públicos por los ciudadanos son valores con capacidad de transformar sociedades en la búsqueda de mejor calidad de vida.

Con la identificación, en los Proyectos Ambientales Escolares (Praes), de ejes conceptuales pertinentes y ajustados a la realidad vallenata, como el cambio climático, la biodiversidad, el agua, la gestión del

riesgo y la gestión integral de residuos sólidos, se facilita la formación de redes de aprendizaje en los distintos establecimientos educativos. La eficiencia y la sincronía temática pueden facilitar la interacción con los Proyectos Ciudadanos y Comunitarios de Educación Ambiental (Procedas).

Se busca incorporar los procesos educativos como elementos con capacidad de transformar realidades, que puedan sumar puntos en el proceso de apropiación ciudadana del espacio público y sus activos ambientales. El crecimiento verde de Valledupar requiere del desarrollo de proyectos concretos realizados por “niñas y adolescentes, para el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas, para la toma de decisiones éticas y responsables, frente al manejo sostenible del ambiente” (Ley 1549 de 2012).

Impacto

Con la incorporación de proyectos específicos y conceptualmente armonizados con las dinámicas curriculares de los establecimientos educativos del municipio, podrá fortalecerse la gestión ambiental y mejorar la calidad de vida de los vallenatos; la apropiación ciudadana del espacio público y sus activos ambientales podrán

complementarse a través de la eficiente articulación con los distintos Procebas y los Comités Técnicos Interinstitucionales de Educación Ambiental (Cidea). La formación de redes estables y perdurables es un indicador de impacto para el desarrollo del presente proyecto. Los principales indicadores de la metodología impactables positivamente son los relacionados con el consumo anual de energía eléctrica, el consumo de agua y los relacionados con el aprovechamiento de residuos sólidos. En otras palabras, a través de este proyecto se busca que los vallenatos sean conscientes de sus recursos y los aprovechen eficientemente. Los Praes y los Procebas servirán para fomentar el ahorro en los ciudadanos, a la vez que los empoderarán para un uso apropiado de los distintos recursos.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$200 millones y se considera que su ejecución tomará 12 meses.

Conectividad 100% en los establecimientos educativos de Valledupar

De acuerdo con el reporte del programa Conexión Total, del Ministerio de Educación Nacional, de septiembre de 2015 la Entidad Territorial Certificada

(ETC) cuenta con un 63,1% de matrícula conectada y un promedio de 10 niños por computador. Sin embargo, según los informes de los establecimientos educativos y la Secretaría de Educación, aún no es posible hablar de conectividad total y se reportan problemas en la calidad del servicio que limitan el acceso a herramientas como Pegui y otros dirigidos a la educación, actualmente en la red.

Si bien la ETC ha desarrollado importantes esfuerzos para brindar a sus comunidades el acceso a internet, todavía hay limitantes que hacen que el servicio sea de baja calidad. Una de las dificultades es el sistema de contratación del servicio de internet es que se ve afectado por el cambio de año fiscal. Por tal razón se plantea la financiación del servicio de internet para los establecimientos educativos a través del subsector financiable de telefonía y redes *Servicios de valor agregado y telemático (internet, call center)* definido por Findeter.

De esta forma se pueden generar alianzas estratégicas con MinTIC para ampliar la calidad en el servicio de internet para todos los establecimientos educativos, con lo que se da continuidad a los esfuerzos que se han hecho desde el gobierno para llevar internet de banda ancha a todos los municipios del país.

Objetivos

- Garantizar la conectividad a internet de la totalidad de los establecimientos educativos oficiales de la ciudad de Valledupar, a través de un servicio que cubra todo el año escolar, y cuya contratación sea independiente de cada Administración Municipal.
- Dotar de soluciones de conectividad a través de red-servidor local o red interna, como una alternativa para aquellos establecimientos educativos donde la cobertura de internet no resulte viable.
- Vincular a los establecimientos educativos privados a la iniciativa, a través de incentivos tales como precios favorables en la prestación del servicio de conexión a internet.

Impacto

El proyecto busca beneficiar a los más de 108.477 estudiantes matriculados en los sectores oficial y privado de la ciudad de Valledupar, incluyendo docentes y comunidad educativa en general, que tendrán acceso a los beneficios de los planes que actualmente ejecuta a través de la red el Gobierno Nacional en materia de calidad educativa. En este sentido, es posible aportar a la reducción de la brecha, dado que, de acuerdo con el índice de necesidades básicas insatisfechas (NBI), Valledupar se



encuentra en 32,74% de NBI en la cabecera municipal, y en el resto de su territorio el índice es de 63,37%.

Teniendo en cuenta las posibilidades que se abren con la inmersión del sistema educativo en las TIC, este proyecto busca aportar al mejoramiento de las condiciones básicas, dentro de las cuales la educación es un sector central.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$5.000 millones para los 12 meses de duración de su implementación.

Colegio en casa: solución tecnológica para el aprendizaje complementario

La actual política en materia educativa se proyecta para hacer de Colombia el país más educado de Latinoamérica en 2025. Dentro de las estrategias que se están implementando se destaca la de *Jornada única*, que busca aumentar el tiempo de permanencia en el colegio para incrementar las horas lectivas y fortalecer el trabajo pedagógico.

Optimizar la gestión del tiempo escolar para el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas ha demostrado ser un factor decisivo para

la equidad educativa, principalmente entre los establecimientos educativos oficiales y privados.

Las herramientas tecnológicas del tipo LMS, –como la plataforma Pegui que actualmente se implementa en Valledupar– representan una alternativa para el acceso a contenidos de aprendizaje complementario, para que los alumnos estudien voluntariamente en casa, con ayuda en muchos casos de sus padres y familiares. Esta solución puede ser utilizada también para actualización o nivelación de estudios, en caso de hospitalización.

Para el caso de Pegui, el aprovechamiento de su flexibilidad tecnológica implicaría el desarrollo de un módulo a la medida, en el que se integren contenidos educativos digitales propios de un currículo diseñado para los aprendizajes complementarios.

Este tipo de herramientas ha sido probado con éxito en países como Corea del Sur, que por años ha implementado la solución Cyberhome para mejorar la calidad de la educación pública.

La implementación de esta herramienta tecnológica implica como mínimo el desarrollo de tres componentes:

- *Componente tecnológico*, en el cual se desarrolla el software. Requiere adquirir la solución completa, incluido el licenciamiento, el soporte y el mantenimiento, y la integración de contenidos, entre otros aspectos.
- *Componente Uso educativo*, que implica la etapa de sensibilización, formación y divulgación, dirigida a toda la comunidad educativa; requiere la administración y dinamización por un equipo humano que garantice la actualización permanente en la primera etapa del proyecto, pues se calcula que posteriormente las comunidades educativas se apropiarán de la herramienta y garantizarán la sostenibilidad del proyecto.
- *Evaluación de impacto*, que comprende la contratación de un estudio que mida el impacto de la herramienta en los usuarios.

Algunos de los servicios que prestaría Colegio en Casa pueden ser:

- Apoyo a estudios: refuerzo de asignaturas, evaluaciones, corrección de tareas, consultas a docentes especializados.
- Apoyo a gestión académica: manejo de currículo, administración de usuarios, monitoreo del sistema.

- Gestión de la enseñanza: planes de clase, manejo de conferencias, manejo del material de aprendizaje, tareas y evaluaciones.

Objetivos

- Implementar la solución tecnológica Colegio en Casa, dirigida a todos los estudiantes de educación preescolar, básica y media (EPBM) de los establecimientos educativos públicos y privados de la ciudad de Valledupar.
- Desarrollar un plan de formación dirigido a la comunidad educativa, acerca del uso de la herramienta.
- Realizar mediciones de impacto de la plataforma en relación con las pruebas estandarizadas nacionales y con el Índice Sintético de Calidad Educativa (ISCE) definido por el Ministerio de Educación Nacional.

Impacto

El proyecto busca beneficiar a los más de 108.477 estudiantes matriculados en los sectores oficial y privado de la ciudad de Valledupar, incluyendo docentes y comunidad educativa en general; se estima que aproximadamente 450 mil personas tendrían acceso a la herramienta desde cualquier dispositivo que cuente con conectividad.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$2.000 millones, para 12 meses de implementación.

Red de docentes

Reconociendo la importancia del rol de los docentes en la calidad educativa, tanto en su liderazgo y su capacidad de trabajo entre pares, como en la perspectiva de articular las diferentes estrategias de formación de las que forman parte (programa Todos a Aprender, diplomado ETIC@ de Computadores para Educar), se propone la creación de una red de docentes con miras a la consolidación de una comunidad de práctica en la EPBM, en la que se intercambiarán saberes, contenidos, casos de éxito y se dará continuidad a la formación iterativa entre pares.

Algunas de las actividades que pueden potenciarse desde esta comunidad son la creación de contenidos educativos de calidad, la formación virtual y la participación en eventos que redunden en la cualificación de su ejercicio profesional docente. Desde esta red será posible estimular procesos, como los de incentivos o el ascenso en el escalafón docente, que logren convertir a la ETC en un modelo de trabajo para todo el país.

Objetivos

- Potencializar una plataforma digital a partir de la infraestructura tecnológica existente, del tipo red virtual, que se convierta en el escenario de intercambio de saberes entre pares.
- Empoderar a los docentes en su rol de productores de contenidos educativos digitales de calidad y tutores virtuales, para que logren insertarse en procesos tales como la educación superior.
- Desarrollar procesos permanentes de cualificación docente a través de la formación virtual.

Impacto

El proyecto busca beneficiar a los más de 2.600 docentes de los establecimientos educativos oficiales de la ciudad, con extensión a los docentes de los establecimientos privados, quienes, a través de la cualificación y transformación de sus prácticas de aula, incidirán en nuevas experiencias de aprendizaje para los estudiantes vinculados al sistema educativo.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$200 millones, para 12 meses de implementación.



Simulador de pruebas estandarizadas

Como se ha mencionado anteriormente, uno de los retos de la ETC para el mejoramiento de la calidad es alcanzar puntuaciones relevantes en las pruebas estandarizadas nacionales e internacionales.

Se propone en ese sentido el desarrollo de un simulador virtual de pruebas, con un banco de preguntas actualizables, que permita a docentes y estudiantes prepararse permanentemente para estos escenarios de evaluación. Algunos de los módulos que pueden integrar este desarrollo son:

- Preparación para pruebas Saber
- Preparación para pruebas de docentes
- Bancos de preguntas
- Simulador de pruebas internacionales tipo PISA, TIMSS, entre otros.
- Intercambios con casos internacionales exitosos.

Objetivos

- Desarrollar un simulador virtual tipo App, que permita el entrenamiento para pruebas estandarizadas nacionales e internacionales.

- Articular el desarrollo tecnológico con la infraestructura existente (plataforma Pegui).
- Articular el proceso a las iniciativas de orden nacional, por ejemplo el programa Supérate con el Saber, del Ministerio de Educación Nacional.
- Desarrollar ejercicios de intercambio de experiencias y de impactos en todo Colombia.
- Posicionar a Valledupar como ciudad pionera en los resultados de calidad en las pruebas nacionales en línea.

Impacto

El proyecto busca beneficiar a los más de 108.477 estudiantes matriculados en el sector oficial y privado de la ciudad de Valledupar, además de los docentes y la comunidad educativa en general. Se estima que aproximadamente 450.000 personas tendrían acceso a la herramienta desde cualquier dispositivo que cuente con conectividad.

Costo

El costo estimado de este proyecto es de COP \$1.000 millones, para 12 meses de implementación.

SOPORTE INNOVADOR Y PRODUCTIVO

La infraestructura es considerada como uno de los pilares que incrementan la

competitividad de una economía, posibilitan el crecimiento económico y aumentan la productividad de un municipio. Una adecuada dotación y administración de los equipamientos existentes permite que una ciudad no solo maximice sus ventajas comparativas y genere una cohesión territorial sino que genere inclusión social y una mejor calidad de vida para sus habitantes.

Con el fin de aprovechar adecuadamente las ventajas comparativas de un territorio, es necesario contar con una infraestructura sostenible que impacte su economía al disminuir costos de producción, generar empleo y diversificar la estructura productiva territorial. Dentro de la infraestructura con la que debe contar una ciudad para ser más productiva y generar una mayor conectividad territorial se encuentran los equipamientos de logística, abastecimiento y movilidad, las plataformas tecnológicas, las zonas industriales y de transformación de materias primas, entre otros. Es importante resaltar que una buena infraestructura debe estar acompañada de tecnologías modernas que permitan diseñar soluciones innovadoras y que, junto con la infraestructura, funcionen como soporte para el desarrollo de otras facetas de la economía, como la innovación y el valor agregado.

Como capital de departamento, Valledupar no solo cuenta con una ubicación que le facilitaría generar una mayor cohesión territorial y desarrollo económico, sino que se encuentra en medio de las minas de dos grandes empresas minero-energéticas. De acuerdo con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, durante los últimos años el Cesar ha tenido una importante representación en las exportaciones nacionales del sector minero-energético. Sin embargo, si lo que se busca es convertir la economía vallenata en un polo territorial de prosperidad, es necesario que se realice una diversificación de exportaciones y una mejor estrategia de logística y abastecimiento, con miras a generar un mayor valor agregado en las actividades que le representan ventajas comparativas a la ciudad. Lo anterior se puede lograr por medio de una adecuada e innovadora infraestructura, como lo sería una zona agroindustrial que busque abarcar diferentes actividades económicas y genere mayor eficiencia en los procesos productivos del municipio. Además, a través de proyectos como Marca Ciudad, se pretende mejorar el posicionamiento de Valledupar, con su cultura y su riqueza, para generar un sentido de pertenencia en sus habitantes y dar a conocer las apuestas productivas del municipio.

Por su parte, las infraestructuras de movilidad que sirven de soporte e integran la conectividad regional con la urbana son la base sobre la cual se entreteje la base productiva de la ciudad y de sus municipios adyacentes. Si estas plataformas integradoras permiten un intercambio y redistribución eficiente, equitativa y segura de personas y bienes, sin duda contribuirán a la competitividad del territorio y al desarrollo social de sus habitantes. Por lo tanto, se hace prioritario fortalecer el terminal de transportes de la ciudad, con el fin de darle un mejor soporte a la plataforma productiva regional.

En realidad, el contar con una infraestructura que sirva de base a la economía vallenata y posibilite un mayor desarrollo social, así como el acceso desde y hacia poblaciones vecinas a la ciudad, da lugar a espacios de encuentro multiétnicos y pluriculturales atados a intercambios económicos. Esto permite solidificar el reconocimiento del otro y contribuye a la cohesión social, base de la confianza sobre la que se estructura una sociedad emprendedora y competitiva. Por lo tanto, Valledupar debe priorizar dentro de sus inversiones una infraestructura competitiva que sea soporte de las actividades productivas, mejore la calidad de vida de la población, genere cohesión territorial y contribuya a la sostenibilidad de las ciudades.

Plan de Intercambio Modal de Pasajeros

El Plan de Intercambio Modal de Pasajeros es uno de los productos de la estructuración técnica del SETP. En este plan se establece la necesidad de remodelar la terminal de transportes, cuya función es la de ser el punto principal de intercambio modal desde los sistemas intermunicipales hacia los sistemas municipales de transporte de pasajeros. La terminal es el espacio de articulación de los distintos modos de transporte, necesarios para servir de soporte a la plataforma productiva regional. En este sentido, la terminal desempeña un rol preponderante en la conectividad supramunicipal de la ciudad y en su objetivo de consolidarse como nodo regional de servicios. Asimismo, esa instalación es un hito crítico para i) conectar la ciudad con las riquezas naturales del área metropolitana y la región al promover actividades al aire libre y de turismo; ii) generar condiciones urbanas propicias para que el crecimiento del municipio se traduzca en crecimiento económico de los municipios circundantes, y viceversa; iii) generar articulaciones físicas eficientes que disminuyan los tiempos de recorrido entre las poblaciones vecinas y Valledupar, de forma que se incremente el volumen de relaciones sociales y comercia-

les con la región; y iv) posibilitar que dichas relaciones sociales y comerciales adicionales se efectúen desligadas del incremento desproporcionado de las externalidades negativas del transporte.

Para lograr lo anterior es necesario, por un lado, pensar la terminal como el punto de conexión entre modos, que materializa la política de movilidad de la ciudad. Así, esta instalación debe ser más conveniente y brindar mayores facilidades a los modos priorizados en el sistema urbano de movilidad, es decir, los modos activos y el transporte público, y, a través de estos, conectar de manera cómoda, eficiente y segura a los pasajeros con los principales puntos de interés de la ciudad (puntos productivos, comerciales, de servicios, ocio, de conectividad nacional, etc.). Por otro lado, se requiere visualizar la terminal como catalizadora de una nueva centralidad, que recoja usos mezclados y ofrezca así oportunidades de renovación y/o consolidación urbana, redistribución de actividades y aumento de acceso de las poblaciones cercanas a oportunidades, bienes y servicios.

Actividad específica

- Adopción e implementación del Plan de Intercambio Modal de Pasajeros.

Impacto

Con este Plan se facilitará la transferencia de los viajes intermunicipales a modos de transporte urbano que permitan realizar la etapa final del viaje de manera más eficiente. En otras palabras, se apoyará la consolidación de una partición modal sostenible en la que primen los modos de transporte público y activo, posibilitando relaciones sociales y comerciales más justas y equitativas con la región, que sirvan como soporte de la competitividad del territorio y de su crecimiento económico, desligándolo de la intensificación de externalidades negativas del transporte. Así, el proyecto contribuirá a que no ocurran viajes en transporte informal, a mejorar el índice de accesibilidad del transporte público y activo para los pasajeros provenientes de poblaciones vecinas, y a alcanzar porcentajes de viajes diarios de 45% en transporte público y 12% en bicicleta.

Costo

Los costos estimados para este proyecto son: COP \$50 millones para pre-inversión (adopción del plan ya formulado) y COP \$58.000 millones para inversión. La inversión incluye construcción de paraderos con espacio público y la implementación y operación, durante 9 años y medio, de una ruta de transporte público, con plataforma para personas en silla de ruedas, entre el aeropuerto y la terminal de transporte.

Plan de Logística Urbana y su articulación al Plan de Abastecimiento

El movimiento de bienes en una región es igualmente relevante para el sostenimiento de su plataforma productiva. Valledupar es el nodo poblacional y de servicios de su región; por ello, la manera como se redistribuyen los bienes hacia, dentro y desde ella es crucial para la competitividad supramunicipal y para la materialización de los objetivos urbanos y metropolitanos de ordenamiento, es decir, para el movimiento eficiente, equitativo y seguro de bienes en la ciudad y su región.

En el marco de la estructuración del SETP, la ciudad formuló un Plan de Logística (llamado aquí Plan de Logística Urbana). Este Plan busca organizar y optimizar el transporte de carga al interior de la ciudad, mediante la realización de un diagnóstico de la infraestructura existente, la expedición de normativas para regular la circulación de vehículos de carga, y la implementación de instrumentos de fortalecimiento institucional para el control del cumplimiento de la normatividad.

Por otro lado, en el proyecto Diamante Caribe y Santanderes existen planteamientos acerca de la necesi-

dad de establecer una zona agroindustrial que necesita el soporte de una plataforma logística suburbana y regional, la cual contiene un Plan de Abastecimiento. Para consolidar el papel de Valledupar como centro organizativo y logístico del sector oriental del Diamante Caribe y Santanderes, de forma que se asegure una correcta integración de su logística regional y suburbana con la urbana, es necesario articular su Plan de Logística Urbana con el Plan de Abastecimiento de la zona agroindustrial, el cual surge como acción específica del proyecto Plataforma Agroindustrial y de Logística Regional del presente Plan de Acción.

Actividades específicas

- Adoptar e implementar el Plan de Logística Urbana²⁴.
- Articular el Plan de Abastecimiento de la Zona Agroindustrial con el Plan de Logística Urbana, para asegurar el abastecimiento eficiente de la ciudad desde la zona agroindustrial.
- Formular, de manera articulada al Plan de Logística Urbana, el Programa de Microdistribución Sostenible de Carga en el centro histórico.

Impacto

La adopción e implementación del Plan de Logística permitirá contar con mejor

información del sistema de distribución de mercancías, organizar las operaciones de cargue y descargue, y determinar la ubicación del centro logístico (tipo *cross-docking* -sistema de distribución en el cual los bienes y/o productos son recibidos en una edificación de alistamiento, y no son almacenados sino preparados para ser enviados lo más pronto posible) de la ciudad. De esta manera, se posibilitará el uso adecuado del espacio público, minimizando las fricciones con los modos de transporte de pasajeros, y reduciendo accidentalidad y ruido. Si la redistribución de mercancías se hace hacia vehículos de tecnologías limpias, será posible reducir emisiones, ruido, congestión y accidentalidad.

Por último, la redistribución de carga en vehículos más pequeños disminuirá el daño a la infraestructura vial y liberará recursos para mantenerla en mejor estado, o destinarlos a otras necesidades de la ciudad.

Costo

Los costos estimados para el proyecto son de COP \$ 800 millones de pre-inversión, y de COP \$ 1.500 millones de inversión. La pre-inversión incluye procesos de adopción del Plan de Logística formulado durante la estructuración del SETP, y estudios para formular la articulación del Plan de Abastecimiento de la Zona

²⁴ Corresponde al denominado Plan de Logística, presentado como uno de los productos de la estructuración técnica del SETP.

Agroindustrial con el Plan de Logística Urbana y para formular el Programa de Microdistribución Sostenible de Carga en el Centro Histórico. La inversión incluye la implementación del Plan de Logística Urbana y su articulación con el Plan de Abastecimiento.

Plataforma agroindustrial y de logística regional

Como capital de departamento, la ciudad de Valledupar se visualiza como una zona con potencial de desarrollo regional, de oferta de servicios y como epicentro comercial para el intercambio y abastecimiento de productos. La ubicación le permite a la ciudad acceder con facilidad al mercado regional de la Costa Caribe y a los mercados del interior del país y de Venezuela, además de estar atravesada por la carretera troncal del Magdalena, que une al centro del país con la costa caribe. Sin embargo, la limitada infraestructura y la baja productividad y eficiencia de los equipamientos existentes le han restado competitividad al territorio.

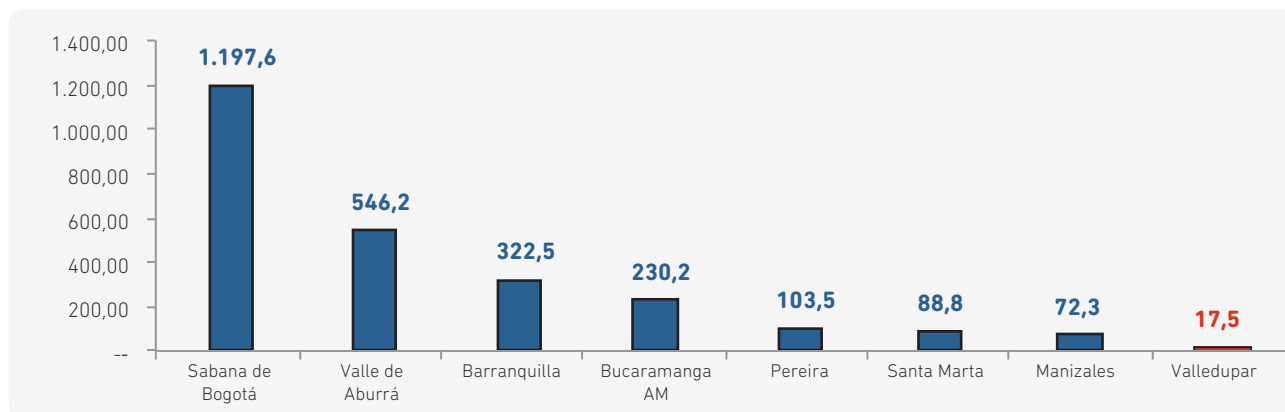
De acuerdo con el Observatorio del Caribe, las ciudades de esta región han sido calificadas como potenciales para ubicar plataformas de exportación de productos. Sin embar-

go, en Valledupar se ha evidenciado un atraso en la infraestructura existente, lo cual, sumado a la baja diversificación de exportaciones territoriales y a la limitada incorporación de ciencia y tecnología en las actividades de producción, ha dificultado la distribución y comercialización y, por lo tanto, el desarrollo de las apuestas productivas del municipio. En este sentido, entender la importancia de Valledupar como nodo interregional que conecta la Región Caribe con el interior del país, así como centro de vocación agroindustrial, resulta fundamental para potenciar el desarrollo económico y competitivo de la ciudad.

Se ha identificado entonces la necesidad de implementar un macroproyecto o plataforma agroindustrial y de logística regional, que no solo permita mejorar la infraestructura física de la ciudad sino que sirva como una plataforma que optimice procesos de distribución de carga y mercancías, mejorando la actividad logística y de abastecimiento del municipio. Se espera que esta plataforma se consolide como un sistema de integración logística de alcance regional en el que el impulso de proyectos productivos, la implementación de nuevas tecnologías para mejorar la producción y

comercialización de productos, y la reducción en los costos y tiempos del transporte permitan dinamizar la economía de la región y el fortalecimiento de las cadenas productivas al brindar mayor diversidad al sector socioeconómico. Además de lo anterior, debido a la importancia geográfica de Valledupar para la consolidación del Diamante Caribe, la construcción de un proyecto de esta naturaleza permitirá consolidar a la ciudad como un nodo de comunicación entre la región Caribe con los Santanderes y el centro del país.

Para dar cuenta de la importancia que representa un proyecto de esta naturaleza en Valledupar, es importante considerar cuál ha sido el comportamiento del mercado de bodegas en la ciudad. Como se observa en el gráfico 2, en términos comparativos, en Valledupar el número de metros cuadrados licenciados de bodegas fue muy inferior al presentado en siete de las principales entidades territoriales del país. Al respecto, mientras en la Sabana de Bogotá se licenció más de un millón de metros cuadrados de bodegas en el período 2007-2015, en Valledupar el licenciamiento de este tipo de edificaciones totalizó tan solo 17.500 metros cuadrados durante el mismo período.

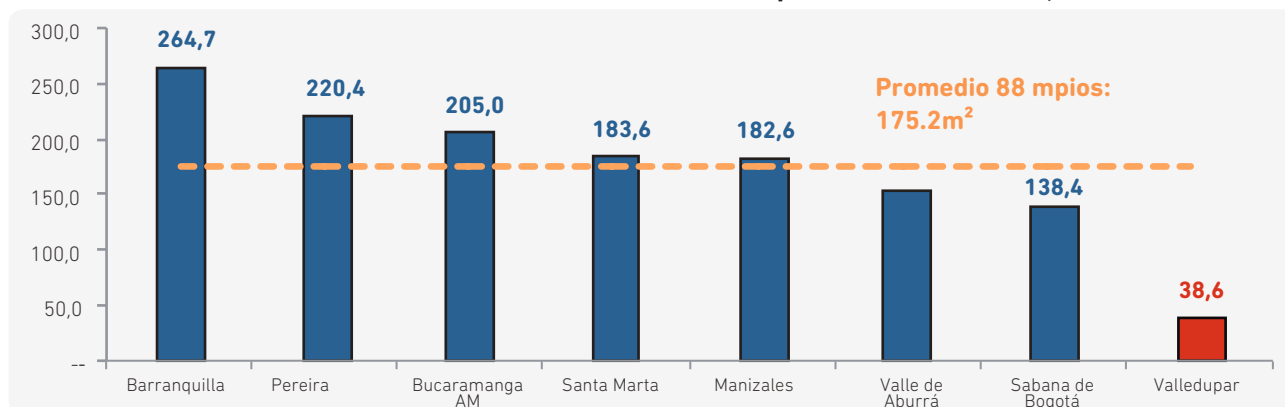
Gráfico 68. Metros cuadrados de bodegas licenciados, 2007-2015

Fuente: DANE – Estudio de Licencias de Construcción (ELIC). Cálculos propios. Cifras en miles.

De igual manera, al analizar el número de metros cuadrados de bodegas licenciados por cada mil habitantes, el indicador resulta muy bajo al compararlo con las mismas entidades territoriales. Al respecto, mientras en Barranquilla fue-

ron licenciados 265 metros cuadrados de bodegas por cada mil habitantes durante el período 2007-2015, en Valledupar este indicador tuvo una magnitud de 38,6 m². Dicho lo anterior, cabe destacar también que, durante el período de análisis, el

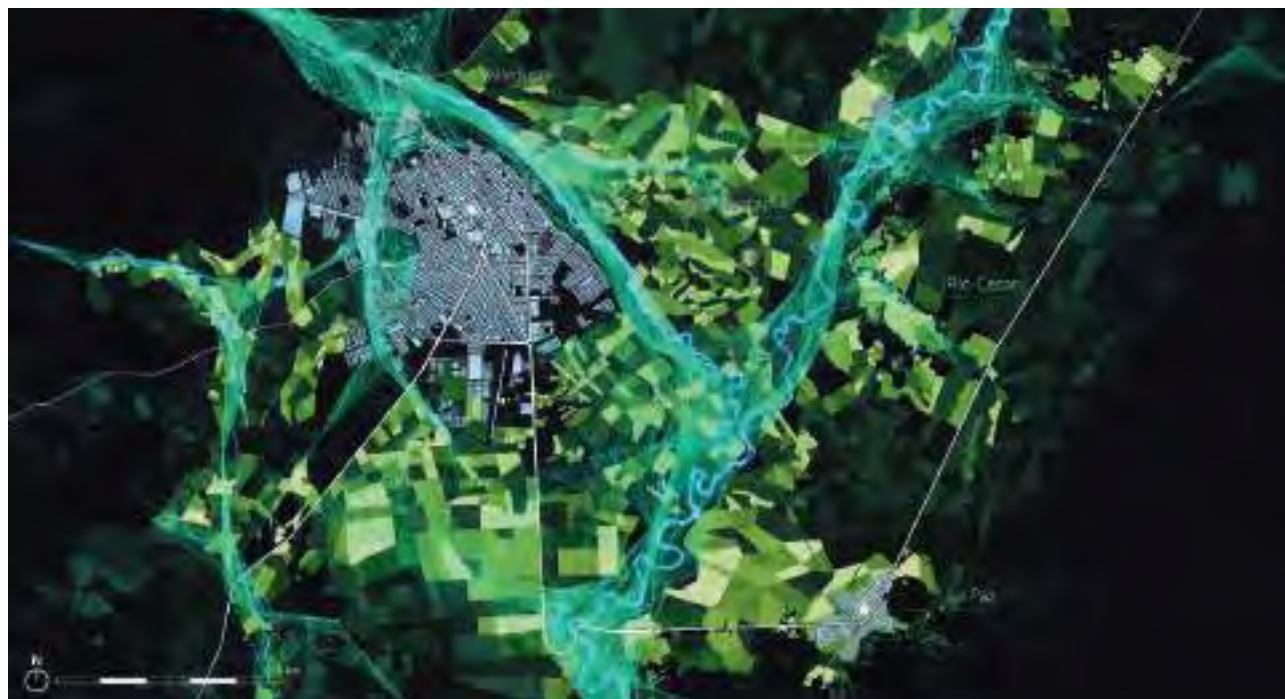
promedio de licenciamiento por cada mil habitantes en 88 municipios del país fue de 175 m², lo que indica que en Valledupar el nivel de licenciamiento en bodegas por cada mil habitantes fue inferior en un 78% (Gráfico 3).

Gráfico 69. Número de metros cuadrados licenciados por cada mil habitantes, 2007-2015

Fuente: DANE-ELIC y Estadísticas de población. Cálculos propios.

La plataforma agroindustrial forma parte del proyecto Cesar Agrotec del Diamante del Caribe y Santanderes, como un primer acercamiento hacia la creación de espacios para agroindustria, espacio logístico y actividades para el desarrollo del sector agropecuario del departamento. Asimismo, esta zona podría incorporarse en los proyectos priorizados por la Comisión Regional de Competitividad del Cesar y el Departamento Nacional de Planeación, como macroproyecto de competitividad del norte del país, e interconectarse con otros como el del puerto seco de Bosconia y el de la segunda calzada de la Ruta del Sol, sectores 2 y 3, los cuales han sido priorizados en torno al fortalecimiento del desarrollo económico de la región. Por su parte, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Valledupar ha clasificado el suelo rural suburbano ubicado en el corredor vial La Mesa como factible para el desarrollo de usos industriales, comerciales y de servicios. Del área total de este predio, aproximadamente 100 hectáreas se destinarían a la ejecución de la plataforma agroindustrial en el suroccidente del municipio de Valledupar.

Proyecto Agrotec de Diamante Caribe y Santanderes



Fuente: Diamante Caribe y Santanderes 2015

En este sentido, el proyecto contempla las siguientes acciones preliminarmente identificadas:

- Construir e implementar una plataforma logística que facilite la conectividad, la logística, el transporte de mercancías y demás actividades de acopio y valor agregado en la ciudad de Valledupar. Esta plataforma incorporará una zona industrial y un área de consolidación y desconsolidación de carga.
- Construir una zona industrial que permita desarrollar actividades de transformación productiva de bienes y que funcione como un espacio en donde confluyan diferentes industrias de la región.
- Ejecutar la construcción del parque agroindustrial que permitirá llevar a cabo actividades de transformación de productos agrícolas y la industrialización de las principales apuestas productivas del

municipio. Este parque contará también con centros de investigación, desarrollo e innovación (I+D+I), los cuales fortalecerán el *know-how* de la producción de Valledupar.

- Formular un plan maestro de abastecimiento, que hará más eficiente y equitativo el intercambio y distribución de alimentos desde centros de producción hacia centros de consumo. Este plan deberá tener en cuenta la conectividad con Mercabastos, gracias al corredor de la Transversal del Cesar, lo cual facilitará la comercialización de productos de pequeños y medianos proveedores para generar nuevas dinámicas económicas en la ciudad.
- Construcción de un punto de atención integral para camiones, que brinde servicio de mantenimiento para vehículos, atención al personal transportador (hospedaje, zonas de alimentación, etc.) y patios de parqueo de acuerdo con la demanda del punto y en condiciones de salubridad y respeto al espacio público.

Impacto

La construcción de un parque agroindustrial facilitará el transporte, almacenamiento y transforma-

ción de los bienes producidos en el departamento, lo que reducirá los costos asociados a la cadena de producción. Además, este equipamiento incentivará la generación de *clusters* agroindustriales y le dará un mayor valor agregado a la producción de bienes y servicios, dado que se espera que este lugar sea un nodo de generación de conocimiento en ciencia, tecnología e innovación.

Este parque agroindustrial tendrá un impacto significativo en la competitividad del municipio y logrará mantener la tasa de desempleo por debajo del 10% al generar cerca de 7.000 empleos formales, especialmente para la población joven y periurbana. Asimismo, fortalecerá el manejo estratégico de la infraestructura al facilitarles a los operadores logísticos el desarrollo de sus diversas actividades, incluyendo aquellas de transformación industrial y/o valor agregado, gracias a los nuevos equipamientos con que contará la ciudad. Sin duda, el proyecto contribuirá a que el PIB municipal se encuentre cada vez más cerca a los USD \$7.500 per cápita y con potencial de continuar creciendo, lo cual posicionará a la ciudad en un rango medio según la metodología ICES.

Por otro lado, el equipamiento aquí propuesto puede fortalecer fiscal-

mente al municipio, dado que, según el artículo 32 de la Ley 14 de 1983, por la cual se fortalecen los fiscos de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones, se establece que “el Impuesto de Industria y Comercio recaerá, en cuanto a materia imponible, sobre todas las actividades comerciales, industriales y de servicio que se ejerzan o realicen en las respectivas jurisdicciones municipales, directa o indirectamente, por personas naturales, jurídicas o por sociedades de hecho, ya sea que se cumplan en forma permanente u ocasional, en inmuebles determinados, con establecimientos de comercio o sin ellos” (*Diario Oficial*, 1983). En este contexto, las zonas destinadas a parques industriales y servicios logísticos representan una importante fuente de ingresos para los municipios, dado que inciden positivamente en el recaudo del impuesto de industria y comercio (ICA).

Costo

Este proyecto tiene como primera fase los estudios de prefactibilidad para la construcción de la plataforma logística, la zona industrial, el parque agroindustrial y el punto de atención integral para camiones, los cuales suman un total de COP \$7.200 millones por concepto de pre-inversión. Su implementación y/o realización se estima que tomará 24 meses.

Por concepto de inversión, el proyecto tendrá un costo de COP \$678.000 millones, los cuales corresponden a la urbanización y construcción de los equipamientos incorporados en la plataforma agroindustrial, con una ejecución estimada en 156 meses.

Este proyecto tendrá un costo total aproximado de COP \$685.000 millones con una ejecución estimada en 180 meses.

Marca Ciudad

Valledupar requiere con urgencia de un reposicionamiento nacional e internacional, en el contexto de ciudades competitivas del mundo, ya que algunas situaciones adversas y el tránsito lento hacia la superación de los niveles de subempleo, desempleo, desplazamiento e informalidad le han restado peso al inmenso potencial cultural, ambiental y turístico de la ciudad, a su evidente capacidad creativa y de generación de industria cultural, y a su reconocido patrimonio inmaterial.

Su hito emblemático, la música vallenata, declarada patrimonio de la

nación, es ahora un factor de segregación, debido a la sobreexplotación comercial que ha sufrido su celebración anual, y a la necesidad de sufragar sus costos con cobros excesivos a los ciudadanos, lo que hace que prefieran marginarse de su principal acontecimiento festivo.

Valledupar tiene un activo cultural patrimonial único, unas características multiculturales casi inalterables, y una condición geopolítica que se mantiene, razones que hacen mucho más trascendental su idea de ciudad en relación con cualquier otra aproximación que se intente como sustituto de identidad local.

Si no se logran posicionar en el imaginario cultural de los ciudadanos de Valledupar los conceptos por los que se ha intentado transitar, menos factible es que lo hagan los ciudadanos del resto del mundo. Otros conceptos diferentes a la condición de *Capital Mundial del Vallenato* serían apenas efímeras aproximaciones a la verdadera búsqueda de identidad local.

Los vallenatos no necesitan darle categorías a su condición ciudadana.

Son vallenatos y aman y valoran a su ciudad por razones más poderosas que cualquier condición adquirida. Valledupar está en el alma de cada uno de los que han nacido en ella. Si los demás les quieren ver otras virtudes, serán elementos que ellos sumarán a su patrimonio ciudadano como vehículos de reconocimiento universal y credenciales de contextualización e interlocución con las demás ciudades y ciudadanos del mundo. Por esta razón se estima conveniente la contratación de una consultoría que examine en detalle cada una de estas particularidades, para que las transforme en códigos de comunicación global y produzca una *Marca de Ciudad* a partir de la cual pueda promoverse nacional e internacionalmente la oferta de servicios de Valledupar y su agenda cultural, como parte de la declaratoria de la cultura vallenata como patrimonio universal que actualmente se tramita ante Unesco.

Impacto

Este proyecto generará en el corto plazo, y luego de un trabajo intenso, una estrategia coherente y articula-

da de Valledupar como ciudad con identidad y competitiva, de manera que quede posicionada en todos los escenarios a través de diversas herramientas de mercadeo.

La iniciativa de declaratoria de la cultura y la música vallenata como patrimonio cultural inmaterial de la humanidad será una especie de ancla en la estrategia global de ciudad y servirá como un soporte de salvaguardia de esa manifestación cultural, de la que se pueda apropiarse cada uno de los ciudadanos de Valledupar.

Costo

El costo de este proyecto es de COP \$500 millones para contratación de una consultoría que aborde el diseño de la campaña, recursos que pueden entenderse como pre-inversión y cuya fuente debe ser el Municipio. Para la fase de inversión pueden estimarse intervenciones y acciones del orden de COP \$2.000 millones en 2 años, con el fin de estar presentes en los espacios y llevar a cabo las acciones que la consultoría determine. Estos recursos pueden obtenerse de Fontur y Mincultura.



An aerial photograph of a city, likely in a developing country, showing a mix of urban development and open land. In the foreground, there's a large, flat, light-colored area, possibly a construction site or a dry riverbed. To the left, there are some industrial or commercial buildings with large roofs. In the middle ground, there are several multi-story buildings, some of which appear to be under construction. The background features a range of mountains under a hazy sky. A semi-transparent blue rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the number '11' and the text 'APROXIMACIÓN AL COSTO DEL PLAN DE ACCIÓN' in white, bold, sans-serif font.

11

APROXIMACIÓN AL
COSTO DEL PLAN
DE ACCIÓN



11

APROXIMACIÓN AL COSTO DEL PLAN DE ACCIÓN

Es necesario aclarar que los costos de los proyectos aquí mencionados, estimados en el año 2015 por los autores de este plan y la Administración Local, son **aproximados**.

Esos costos se dividen en lo que costaría preparar las grandes inversiones, es decir, estudios y diseños (pre-inversión) y lo que costaría la ejecución física de las obras o proyectos (inversión). A pesar de lo elevado del costo, es importante que la ciudadanía tenga conciencia de que ese costo es algo que tarde o temprano tendrá que ser asumido, so pena de que la ciudad pierda puestos en sostenibilidad y competitividad y también porque es justamente una medida de lo que le cuesta a la ciudadanía no pagar los impuestos, y los servicios y bienes que hoy recibe de la ciudad.

Las tablas 34, 35 y 36, reflejan lo que costaría realizar los proyectos de los tres ejes estructurantes de este Plan de Acción. Por su parte, en la Tabla 37 se sintetiza tanto la pre-inversión como la inversión total del *Plan de Acción Valledupar 2030: De la sierra al valle, identidad vallenata con visión de futuro*, que asciende a COP \$2,75 billones, compuestos por COP \$31.350 millones por concepto de estudios técnicos, de factibilidad, económicos y demás; y COP \$2,72 billones equivalentes a las obras de infraestructura, equipamiento y demás, necesarias para los distintos proyectos previstos.





DEL CARIBE

EDUCACION INTEGRAL
PROBABILIDAD
MINERACION
RESOL
PARA PREFECTURA EDUCACION
BASICA Y ME - A
Nº 2000010032 14
MAY 1992 13308-0
del 1993

TABLA 34. COSTO EJE *NUESTRO ENTORNO, UN DERECHO COLECTIVO*

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP\$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución										Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución	
			[bi-anual/semestre]																		
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	Nombre	Cuan.	Cual.								
NUESTRO ENTORNO, UN DERECHO COLECTIVO	El Guatapurí, nuestra identidad	Estudios para recuperación ecológica	\$300		Recursos Propios, Crédito, Cooperación											Espacio público efectivo	X		3,05 m2	7,44 m2	
		Proyecto de defensa contra inundaciones	\$2.500	\$55.200	Recursos Propios, Crédito, Cooperación												Porcentaje de viviendas en riesgo debido a construcción inadecuada	X		2,60%	0%
		Diseño del Ecoparque lineal del Guatapurí	\$180	\$35.000	Recursos Propios, Crédito, Cooperación											Espacio público efectivo	X		3,05 m2	7,44 m2	
															Kilometros de sendas para bicicleta cada 100.000 habitantes	X		1,53 km/100.000 hab	3,82 km/100.000 hab		
		Corredores de conectividad sostenible hacia el río Guatapurí		\$12.800	Nación, Recursos propios, Cooperación internacional											Modal split - Bicicleta	X		7,50%	12%	
															Modal split - A Pie	X		12%	15%		
		Plan Director de Equipamientos y Espacios Públicos del Ecoparque Lineal del Río Guatapurí	\$260		Recursos Propios, Crédito, Cooperación												Espacio público efectivo	X		3,05 m2	7,44 m2
		Centro de Investigación y observatorio para la apropiación y divulgación del conocimiento ambiental científico e intercultural	\$370	\$11.500	Municipio, Sistema de Regalías.												Consumo anual per capita	X		250,92	180
		Sendero del Conocimiento Ambiental Ancestral	\$100		Nación, municipio y autoridad ambiental.												Emissiones de GEI/cápita		X	1,5	1,5
		Polo de innovación del río Gutatpurí	\$2.800	\$51.000	Recursos Propios/ Cooperación/ Crédito												Número de grupos de investigación por cada 100 mil habitantes	X		4,3	8
														PIB per cápita	X		\$4.338 USD	\$7.500 USD			

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP\$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución										Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución	
			[bi-anual/semestre]																		
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	Nombre	Cuan.	Cual.								
NUESTRO ENTORNO, UN DERECHO COLECTIVO	Nuestro patrimonio, corazón de la ciudad	Reubicación de la poblacion de la margen derecha del rio en zonas proximas	\$380		Recursos Propios, Nación, Crédito, Cooperación												Porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares de habitabilidad definidos por el país	X		18,64%	16,70%
		Plan Centro de Movilidad	\$900	\$4.300	Recursos Propios, Crédito, Cooperación												Modal split - Vehículo motor privado (incluye Auto y Moto propia, no incluye Moto taxi)	X		35,60%	28%
																Distribución modal (especialmente transporte público)	X		16%	40%	
																Modal split - Transporte informal (Moto Taxi)	X		21,10%	0%	
		Callejones de Centro Historico	\$880		Recursos Propios, Crédito, Cooperación												Espacio público efectivo	X		3,05 m2	3,15 m2
	Nuestro espacio público, escenario de paz	Plan Maestro de Espacio Publico	\$480		Recursos Propios, Crédito, Cooperación												Espacio público efectivo	X		3,05 m2	10 m2
		Articulación del Plan Maestro de Movilidad con el Plan Maestro de Espacio Público	\$300	\$12.900	Recursos propios, Crédito												Sistema de planificación y administración del transporte		X	Tiene encuesta origen destino y está en proceso de actualizar su Plan Maestro. El sistema de administración de tráfico no es adecuado y no recopila indicadores, a saber.	SI
		Plan Maestro de Estacionamientos	\$2.700	\$17.500	Recursos propios, Crédito												Sistema de planificación y administración del transporte		X	Tiene encuesta origen destino y está en proceso de actualizar su Plan Maestro. El sistema de administración de tráfico no es adecuado y no recopila indicadores, a saber.	SI

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP\$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución										Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución	
			(bi-anual/semestre)																		
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	Nombre	Cuan.	Cual.								
NUESTRO ENTORNO, UN DERECHO COLECTIVO	Nuestro espacio público, escenario de paz	Implementación de Corredores de Transporte Altamente Sostenible y del Sistema Estratégico de Transporte Público	\$1.100	\$685.000	Nación, Recursos propios, privados											Distribución modal (especialmente transporte público)	X		16%	40%	
																	Antigüedad promedio de la flota del transporte público	X		18,3 años	9 años
																	Distribución modal (especialmente transporte público)	X		16%	40%
		Red de sistemas alternativos de transporte	\$3.000	\$172.000	Recursos propios, cooperación internacional												Modal split - Vehículo motor privado (incluye Auto y Moto propia, no incluye Moto taxi)	X		35,60%	28%
																	Modal split - Transporte público (incluyendo taxi)	X		20,6%	45%
																	Modal split - A Pie	X		12%	15%
		Gestión y mantenimiento óptimo de infraestructura vial construida		\$470.000	Regalías, Recursos Propios												Victimas mortales por accidentes de tránsito cada 1.000 habitantes	X		0,21	0
SUBTOTAL		\$16.250	\$1.527.200																		
TOTAL		\$1.543.450																			

Fuente: Elaboración propia



TABLA 35. COSTO EJE *TERRITORIO RESILIENTE E INTELIGENTE*

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP\$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución										Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución		
			Pre-inversión	Inversión		(bi-anual/semestre)																
						A2	A4	A6	A8	A10												Nombre
TERRITORIO RESILIENTE E INTELIGENTE	Sierra, río y valle, nuestros mayores activos	Actualización y ajuste del Plan de Gestión de Residuos Sólidos -PGIRS- y formulación de conceptos para la regionalización de servicios de aseo	\$ 600		Municipio, autoridad ambiental.												Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad que son separados y clasificados para reciclado	X		0,96%	16%	
		Sistema de Reporte remoto de la calidad del aire a la ciudadanía		\$ 300	Autoridad ambiental, Municipio.													Control de la calidad del aire		X	Regulaciones aprobadas, monitoreo frecuente, cumplimiento limitado.	Regulaciones aprobadas, monitoreo frecuente, cumplimiento adecuado
		Fortalecimiento institucional de la autoridad ambiental: facilidades para los operativos de monitoreo y control del ruido		\$ 120	Autoridad ambiental													Control del ruido		X	Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado	Regulaciones aprobadas, monitoreo frecuente, cumplimiento adecuado
		Eficiencia energética en alumbrado publico		\$ 3.150	Municipio, financiación banca de Desarrollo.													Intensidad energética de la economía	X		0.979%	ND
		Formulación e implementación de un plan municipal de gestión integral de recurso hídrico (PMGIRH).		\$ 290.000	Municipio, Nación, Banca de Desarrollo													Agua no contabilizada	X		68,7%	40%
		Energía solar fotovoltaica para viviendas de interés prioritario en Lorenzo Morales		\$ 345	USAID													Uso de energía de fuentes renovables no convencionales	X		0%	5%
		Plan Maestro de Adaptación y Mitigación del Cambio Climático		\$ 100	Autoridad ambiental, Municipio.													Existencia de planes de mitigación con objetivos de reducción por sector y sistema de monitoreo en vigencia		X	ND	La ciudad tiene un plan de adaptación al cambio climático vigente, pero no ha sido actualizado en los últimos 36 meses

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP\$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución										Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución	
			(bi-anual/semestre)																		
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	Nombre	Cuan.	Cual.								
TERRITORIO RESILIENTE E INTELIGENTE	Sierra, río y valle, nuestros mayores activos	Inventario de árboles		\$ 70	Municipio, empresa servicio de aseo												Existencia de sistemas eficaces de alerta temprana		X	Sistema de alerta temprana para las principales amenazas naturales puesto a prueba mediante al menos 1 simulacro en los últimos 24 meses	Sistema de alerta temprana para las principales amenazas naturales puesto a prueba mediante al menos 1 simulacro en los últimos 24 meses
		Sistema de alerta temprana por inundaciones		\$ 250	Municipio, UNGRD.													Existencia de sistemas eficaces de alerta temprana		X	Sistema de alerta temprana para las principales amenazas naturales puesto a prueba mediante al menos 1 simulacro en los últimos 24 meses
	Un gobierno moderno y transparente	Centro Integrado de Operaciones y Control		\$93.700	Crédito, cooperación internacional, municipio, CorpoCesar, MetropoloiUpar												Homicidios cada 100.000 habitantes	X		30	10
																		Victimas mortales por accidentes de tránsito cada 1.000 habitantes	X		0,21
		Presupuesto participativo	\$330	\$1.620	Recursos propios del municipio												Existencia de presupuesto participativo		X	NO	Si. (10% del presupuesto)
		Incentivos a los funcionarios basados en calificación del desempeño	\$220	\$670	Recursos propios del municipio												Existencia de Sistema de Estimulos al personal establecido mediante un sistema de indicadores de desempeño		X	NO	SI

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP\$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución										Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución	
			(bi-anual/semestre)																		
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	Nombre	Cuan.	Cual.								
TERRITORIO RESILIENTE E INTELIGENTE	Un gobierno moderno y transparente	Reestructuración administrativa		\$300	Recursos propios del municipio											Existencia de Sistema de estímulos al personal establecido mediante un sistema de indicadores de desempeño		X	NO	SI	
		Sistema de gestión de calidad		\$2.200	SGP- Libre inversión -Desarrollo Institucional												Existencia de sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión de la municipalidad		X	70,3	89,5
		Remodelación de la sede de la Alcaldía	\$300	\$6.700	Recursos propios y de sus entidades descentralizadas												Índice de Transparencia	X		75,11	89,5
		Presupuesto basado en resultados		\$300	Recursos propios del municipio												Indicadores de desempeño y metas para el seguimiento de la ejecución del presupuesto	X		NO	SI
		Plan de Crecimiento Tecnológico	\$300	\$1.700	Recursos propios del municipio												Índice de Transparencia	X		75,11	89,5
		Sistema de administración e información de procesos judiciales		\$190	Recursos propios del municipio. El software es donado por el Distrito de Bogotá												Pasivos contingentes como porcentaje de los ingresos propios	X		61,69%	←30%
	El gobierno de la gente	Mejoramiento en la eficiencia del recaudo del impuesto predial	\$600	\$11.720	Recursos propios del municipio											Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	X		19,30%	→54.75%	
																Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados	X		28,40%	→85%	

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP\$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución										Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución			
			(bi-anual/semestre)																				
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	Nombre	Cuan.	Cual.										
TERRITORIO RESILIENTE E INTELIGENTE	El gobierno de la gente	Administración del catastro predial		\$1.800	Recursos propios de los municipios que conforman MetropoliUpar													Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	X		19,30%	→54.75%	
																					Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados	X	
		Actualización de la estratificación socioeconómica del municipio.		\$2.500	Recursos propios del municipio														Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados	X		28,40%	→85%
		Censo empresarial		\$600	Recursos propios del municipio														Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	X		19,30%	→54.75%
		Instrumentos de financiación de inversiones	-	-	Recursos propios del Municipio														Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	X		19,30%	→54.75%
		Programa pedagógico que fortalezca la cultura de pago de impuestos y contribuciones	\$300	\$3.700	Recursos propios del municipio														Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	X		19,30%	→54.75%
		Viabilidad financiera de las empresas del municipio que prestan servicios		\$300	Recursos propios del municipio														Recuperación de costos de empresas municipales de provisión de servicios	X		93,44%	100%
		SUBTOTAL			\$ 2.650	\$ 422.335																	
TOTAL			\$ 424.985																				

TABLA 36. COSTO EJE CIUDADANÍA COHESIONADA Y COMPETITIVA

EJE	PROGRAMA	PROYECTOS	Inversión (millones COP\$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución										Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución		
			(bi-anual/semestre)																			
			Pre-inversión	Operación		A2	A4	A6	A8	A10	Nombre	Cuan.	Cual.									
CIUDADANÍA COHESIONADA Y COMPETITIVA	Una cosmogonía plural al son de palabra y acordeón	Fortalecimiento del Clúster de la Cultura y la Música Vallenata, y realización de Expofolclor Vallenato	\$1.000		Gobernación del Cesar y Alcaldía de Valledupar												Empleo en cultura	X		<2%	5%	
		Ruta del Acordeón, turismo regional	\$500	\$3.000	Gobernación del Cesar, Fontur y Crédito													Sostenibilidad del patrimonio		X	Existe al menos un proyecto para garantizar la sostenibilidad del patrimonio cultural	Si existen proyectos para la sostenibilidad del patrimonio cultural
		La Línea Negra como manifestación y representación regional de la cosmogonía indígena	\$300		Ministerio de Cultura													Sostenibilidad del patrimonio		X	Existe al menos un proyecto para garantizar la sostenibilidad del patrimonio cultural	Si existen proyectos para la sostenibilidad del patrimonio cultural
	Ciudad incluyente	Formulación de un Plan Estratégico Habitacional	\$650		Recursos propios del municipio, Nación, Cooperación												% de viviendas ubicadas en asentamientos informales	X		10,6%	5%	
																	Deficit cuantitativo de vivienda	X		8,81%	5%	
		Plan Parcial de renovación urbana en torno a la Avenida Badillo	\$650		APP												Deficit cuantitativo de vivienda	X		8,81%	8%	
		Distribución equitativa de equipamientos y oferta cultural	\$300	\$9.000	Cooperación. Crédito infraestructura sostenible.												Repartición de las infraestructuras culturales	X		21 equipamientos, pero gran concentración en la comuna 1	Suficiencia en infraestructura cultural y repartición equitativa. Al menos 1 equipamiento cultural por unidad político-administrativa	

EJE	PROGRAMA	PROYECTOS	Inversión (millones COP\$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución										Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución
			(bi-anual/semestre)																	
			Pre-inversión	Operación		A2	A4	A6	A8	A10	Nombre	Cuan.	Cual.							
CIUDADANÍA COHESIONADA Y COMPETITIVA	Ciudad incluyente	Escuela Taller Ciudadanía		\$2.500											Ciudadanos que se sienten seguros	X		39%	60%	
		Política de Utilización Inteligente de la Motocicleta	\$500	\$2.000	Nación, Departamento, Recursos propios del municipio.											Sistema de planificación y administración del transporte	X		Tiene encuesta origen destino y está en proceso de actualizar su Plan Maestro. El sistema de administración de tráfico no es adecuado y no recopila indicadores, a saber.	SI
		Plataforma educativa integral		\$2.500	Convenio Mintic-Finder											Tasas netas de cobertura en educaicón media	X		55%	70%
		Escuela Socio-deportiva Fundación Real Madrid		\$230	Finder, Fundación Revel e Indupal											Deserción escolar	X		2%	1%
		Educación ambiental de Valledupar: Elemento constitutivo para el desarrollo de competencias de la sostenibilidad de la ciudad.		\$200	Nación, municipio, autoridad ambiental.											Porcentaje de residuos sólidos municipales de la ciudad que son separados y clasificados para reciclado	X		0,96	0,15
		Conectividad 100% en los establecimientos educativos de valledupar		\$5.000	Alcaldía Municipal, MinTIC, Finder											Porcentaje de estudiantes beneficiados con conectividad	X		63.1%	90%
		Colegio en casa: solución tecnológica para el aprendizaje complementario		\$2.000	Nación, Alcaldía Municipal											Porcentaje de hogares con acceso al sistema.	X		0%	75%
		Red de docentes		\$200	Alcaldía Municipal											Porcentaje de docentes de establecimientos públicos y privados, integrados a la red.	X		50%	80%

EJE	PROGRAMA	PROYECTOS	Inversión (millones COP\$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución										Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución		
			(bi-anual/semestre)																			
			Pre-inversión	Operación		A2	A4	A6	A8	A10	Nombre	Cuan.	Cual.									
CIUDADANÍA COHESIONADA Y COMPETITIVA	Ciudad incluyente	Simulador de pruebas estandarizadas		\$1.000	Alcaldía Municipal, MinTIC, Findeter												Porcentaje de estudiantes de grado 5 en nivel mínimo y satisfactorio en las pruebas SABER, para las áreas de matemáticas.	X		16%	70%	
																	Porcentaje de estudiantes de grado 9 en nivel mínimo y satisfactorio en las pruebas SABER, para las áreas de matemáticas.	X		16%	70%	
																	Porcentaje de estudiantes de grado 5 en nivel mínimo y satisfactorio en las pruebas SABER, para las áreas de lenguaje.	X		24%	70%	
																	Porcentaje de estudiantes de grado 9 en nivel mínimo y satisfactorio en las pruebas SABER, para las áreas de lenguaje.	X		29%	70%	
	Soporte innovador y productivo	Plan de Intercambio modal de Pasajeros	\$50	\$58.000	Recursos propios, crédito, cooperación internacional.												Modal split - Transporte informal (Moto Taxi)	X		21,1%	0%	
																		Modal split - Transporte público (incluyendo taxi)	X		20,6%	45%
																		Modal split - Bicicleta	X		7,50%	12%
		Plan de Logística Urbana y su Articulación al Plan de Abastecimiento	\$800	\$1.500	Recursos propios, Departamento, Crédito												Victimas mortales por accidentes de tránsito cada 1.000 habitantes	X		0,21	0	
																		Tasa de desempleo	X		9,5%	<10%
		Plataforma Agroindustrial y de Logística Regional	\$7.200	\$678.000	Recursos propios, Cooperación, Crédito													Existencia de plataforma logística		X	Existe una plataforma logística diseñada para al menos un tipo de transporte [marítimo, aéreo o terrestre]	Existe una plataforma logística diseñada e implementada para transportes marítimos, aéreos y terrestres
	Marca ciudad	\$500	\$2.000	Recursos propios. Fontur y Mincultura.													PIB per cápita	X		\$4.338 USD	\$7.500 USD	
	SUBTOTAL			\$ 12.450	\$ 767.130																	
TOTAL			\$ 779.580																			

Fuente: Elaboración propia



Tabla 37. Costo aproximado del Plan de Acción de Valledupar

Plan de Acción	Pre-inversión		Inversión	
	COP (millones)	USD (miles)	COP (millones)	USD (miles)
Nuestro entorno, un derecho colectivo	\$ 16.250	\$ 5.603	\$ 1.527.200	\$ 526.621
Territorio resiliente e inteligente	\$ 2.650	\$ 914	\$ 422.335	\$ 145.633
Ciudadanía cohesionada y competitiva	\$ 12.450	\$ 4.293	\$ 767.130	\$ 264.528
Subtotal	\$ 31.350	\$ 10.810	\$ 2.716.665	\$ 936.781
Total COP (aprox.)		\$ 2.750.000		
Total USD (aprox.)		\$ 948.000		

TRM= COP \$2.929,47
Promedio TRM octubre de 2015
Fuente: FINDETER-CSC, Banco de la República





12
MONITOREO
CIUDADANO:
VALLEDUPAR



12

MONITOREO CIUDADANO: VALLEDUPAR

El monitoreo ciudadano se convierte en el instrumento mediante el cual la sociedad civil se apropia del Plan de Acción y hace 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 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 de la plataforma CSC con la labor de la iniciativa ciudadana ¿Cómo Vamos?, se creó una alianza con FINDETER para que llevara a cabo las labores de monitoreo en las ciudades que forman parte de la plataforma y para estudiar 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 y ciudadanías más informadas, responsables y participativas.

Valledupar Cómo Vamos surge como parte de una alianza entre un grupo de entidades locales (Fundación Carboandes, El Pilón, Fundación Universitaria del Área Andina y Comfacerar) y la Cámara de Comercio de Bogotá, la Casa Editorial El Tiempo y la Fundación Corona, instituciones que pusieron en marcha el primer programa de este tipo (Bogotá *Cómo Vamos*) en el país en 1998. El 24 de junio de 2010 se hizo el evento de lanzamiento en la capital del Cesar, con la presencia de representantes de las instituciones públicas y privadas y de la comunidad en general. El programa tiene como objetivo gene-

ral 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.

LOS ALCANCES DE VALLEDUPAR CÓMO VAMOS

En el programa, 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, entre otros actores del desarrollo, de expertos, administradores, académicos, organizaciones sociales y comunitarias y ciudadanos. La metodología del Programa se sustenta en dos estrategias centrales: i) la evaluación, que tiene como punto central el concepto de calidad de vida; y ii) 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.

Valledupar Cómo Vamos es un organismo sin personería jurídica, que, en un contexto de responsabilidad social empresarial, es apoyado por el sector privado en la medición del clima social en que discurre la ciu-

dad, mediante la elaboración de una encuesta de percepción, como uno de los productos principales para cada año de su existencia. Adicionalmente, a partir de esta encuesta, se realiza difusión en evento público. Posteriormente se convoca a mesas temáticas sectoriales con autoridades civiles y la 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 propuestas por la Administración Municipal, de acuerdo con el plan de desarrollo aprobado.

Valledupar Cómo Vamos se ha convertido, gracias a la compilación de información pública que maneja, no solo en el programa sino en la red colombiana de ciudades *Cómo Vamos*, y además en organismo consultivo de la ciudad y de muchos organismos, dado que se administra un total 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 dé 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 este 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.
- *Alianzas y trabajo en red.* Busca 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 de 2005 se ha venido expandiendo hasta tener presencia en 11 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 Justos, Democráticos 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 de la Iniciativa CES, lo cual ha permitido 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.

ANILLO	DIMENSIÓN (ÁREA)
 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 competitividad	Entorno macroeconómico Dinámica empresarial



13

BIBLIOGRAFÍA



13

BIBLIOGRAFÍA

- Aja Eslava, Lorena: *Agua, territorio y poder: representaciones, significados, usos y manejos del agua en la Sierra Nevada de Santa Marta*, Estudio de caso, Universidad Nacional de Colombia, 2010.
- Agencia Nacional de Minería (ANM): *Boletín de Prensa* del 13 de febrero, Bogotá, 2015.
- Arenas J, J. A. *Análisis y Diagnóstico de la Situación Actual de Movilidad en la Ciudad de Valledupar*. Valledupar: Secretaría Municipal de Tránsito y Transporte de Valledupar, 2014.
- Banco de la República. *Informes de Coyuntura Económica Regional (ICER)-Cesar 2013*. Bogotá, 2014.
- Consejo Privado de Competitividad. *Informe Nacional de Competitividad 2012-2013*. <http://www.compitem.com.co/site/informe-nacional-de-competitividad-2012-2013/> [Consultado: 7 de febrero de 2014]
- CEPAL (2010). *Acelerando la revolución digital: banda ancha para América Latina y el Caribe*.
- CEPAL (2010). *Las TIC para el crecimiento y la igualdad: renovando las estrategias de la sociedad de la información*.
- Comfacedesar, 2014. *Contratación proyecto Valledupar Vive Digital*.
- DANE. *Boletín sobre pobreza monetaria y multidimensional en Colombia*, 2012
- DANE. *Anexos, Convivencia y seguridad ciudadana*, 2013.
- DANE, Censo 2005.
- Decreto 2981 de 2013.
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). *Algunos aspectos del análisis del sistema de ciudades*, Bogotá 2012.
- Superintendencia de Servicios Públicos. *Disposición final de residuos sólidos en Colombia*, 2013.
- Fedesarrollo . *Impacto de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) en el desarrollo y la competitividad del país*, 2011.
- Findeter, *Diamante Caribe & Santanderes*: Tomo 1. El territorio, punto de partida para un nuevo desarrollo, Bogotá, 2014
- Findeter, *Diamante Caribe & Santanderes*: Tomo 2. Las ciudades de los Departamentos del Diamante, Bogotá, 2014.
- Findeter, *Diamante Caribe & Santanderes*: Presentación, Valledupar, Cesar, 25 de marzo de 2015.
- Franco, I. N. . *Valledupar emergente: Ecuesta de percepción ciudadana*. Valledupar, 2014.
- Gobernación de Cesar. *Plan Integral de Riesgo*, Valledupar, 2013.
- Google Earth, con información georeferenciada de MetropoliUpar, 2015.
- Aseo Norte S.A. E.S.P. *Informe consolidado del programa de educación ambiental a los usuarios del servicio público de aseo*. Incluye la cobertura urbana y frecuencia de rutas, 2015.
- Informes de supervisión del servicio de aseo, Emdupar.
- Ipsos Napoleón Franco. *Filtro de opinión pública*, Valledupar, 2015.
- NYU Stern: Urban Expansion Project, New York, 2015.

Observatorio del Caribe Colombiano y Cámara de Comercio de Cartagena. *Indicador global de competitividad de las ciudades del Caribe colombiano. Evolución 2009-2010*. Cartagena, 2012.

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. Consultado el 26 de octubre de 2015, en <http://www.oecd.org/greengrowth/49709364.pdf>

Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos de la Ciudad de Valledupar 2007-2024.

Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos de Valledupar 2004-2024.

ProColombia. *Exportaciones del Cesar*. Bogotá, 2015.

Corporación Autónoma del César. Resolución 1207 de 2012, que contiene las determinantes ambientales para el Departamento del Cesar.

Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas. *Manual de Servicio al Ciudadano*. 2013.

Unión Temporal POT: Volumen VI. *Documento Ejecutivo – Resumen*, Bogotá, 2015.

Unión Temporal POT. Presentación, mayo 2015.

Unión Temporal POT 2013: Volumen I: *Diagnóstico del ordenamiento del suelo urbano* Informe, Bogotá, 2014.

Unión Temporal POT 2014: Volumen II: *Documento técnico de soporte*, Libro 2: Componente Urbano, Bogotá, 2014.

Unión Temporal PEMP. *Plan especial de manejo y protección del centro histórico de Valledupar*, Valledupar, 2014.

Unión Temporal POT 2013. *Consultoría para la formulación de la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Valledupar*. Volumen I: Diagnóstico del ordenamiento del suelo urbano, Valledupar, 2013.

Universidad Nacional. *Ajuste, actualización y diseño en detalle de la estructuración técnica, legal y financiera del sistema estratégico de transporte público de pasajeros de la ciudad de Valledupar*. Tomo I: Construcción del Modelo de Transporte. Valledupar, 2013.

Universidad Nacional. *Ajuste, actualización y diseño en detalle de*

la estructuración técnica, legal y financiera del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de la ciudad de Valledupar - Informe 3, Tomo II. Diagnóstico. Valledupar, 2013.

Universidad Nacional. *Ajuste, actualización y diseño en detalle de la estructuración técnica, legal y Financiera del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de la ciudad de Valledupar – Sistema Estratégico de Transporte Público. Plan de Logística*, 2013.

Universidad Nacional. *Ajuste, actualización y diseño en detalle de la estructuración técnica, legal y financiera del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de la ciudad de Valledupar – Sistema Estratégico de Transporte Público. Plan Maestro de Movilidad*, 2013.

Valledupar Cómo Vamos 2013.

Velásquez, S. *La bicicleta como modo de transporte urbano*. Bogotá: Programa LCRD Colombia, 2015.

A man in a light blue shirt and dark trousers is walking from left to right, carrying a hat. He is passing a black metal gate with decorative finials. Behind the gate is a wooden door and a white wall. To the right is a bright blue wall with a decorative window. A semi-transparent green box with a white border contains the word "ANEXOS" in white, bold, sans-serif font.

ANEXOS



BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Ambiental y Cambio Climático	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	95%	Valledupar cómo vamos 2014.
	Agua	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/día	80 - 140	140 - 180	>180	250,92	Valledupar cómo vamos 2013.
	Agua	Eficiencia en la prestación de servicios de agua	Continuidad del servicio de agua	Horas al día con servicio continuo	hrs/día	>20	12-20	<12	23,77	SUPERINTENDENCIA DELEGADA PARA ACUEDUCTO, ALCANTARILLADO Y ASEO
	Agua	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	2,7	EMDUPAR/INSTITUTO NACIONAL DE SALUD
	Agua	Eficiencia en la prestación de servicios de agua	Agua no contabilizada	[Agua producida menos agua facturada] / Agua producida	%	0-30	30-45	>45	68,7	Valledupar cómo vamos 2013/
	Agua	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	26	Corporcesar/Ideam 2010
	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	97%	Valledupar cómo vamos 2013.
	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	98%	Valledupar como vamos 2013
	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	2%	Cálculo propio basado en DANE-UNGRD
	Saneamiento y Drenaje	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 terminos del área, este servicio comparado con la totalidad del área ocupada por la ciudad y expresado en %	%	>70	40-70	<40	32	Plan de Desarrollo Municipal 2012-2015

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Ambiental y Cambio Climático	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%	Valledupar Emergente 2014
	Gestión de Residuos Sólidos	Disposición final adecuada de residuos sólidos	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad dispuestos en relleno sanitario	Porcentaje de la 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	98%	Aseo del Norte ESP
	Gestión de Residuos Sólidos	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	14	Corpocesar
	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	3%	DANE-Valledupar Como Vamos 2013
	Gestión de Residuos Sólidos	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	ND
	Gestión de Residuos Sólidos	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	5-10	<5	0,96%	Valledupar Como Vamos 2013
	Gestión de Residuos Sólidos	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	ND	Superintendencia de Servicios Públicos
	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	95%	Valledupar Como Vamos 2013
	Energía	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	92%	Valledupar Como Vamos 2013

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Ambiental y Cambio Climático	Energía	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	20,5	Electricaribe 2013
	Energía	Cobertura energética	Duración promedio de interrupciones eléctricas	Promedio de duración de las interrupciones eléctricas, medido en horas	hrs/cliente	<10	10-18	>18	17,53	Electricaribe 2013
	Energía	Eficiencia en el uso de la energía	Consumo anual de energía eléctrica per cápita	Consumo total anual de energía eléctrica dividido por la población	kWh/persona/año	<1.500	1.500 - 4.500	>4.500	0,979	SSP
	Energía	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	8,9	Cálculos propios basado en datos de POT, DANE e Indicador de Importancia Económica
	Energía	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)	Sí/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	Electricaribe 2013
	Energía	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	0,78	XM y Electricaribe 2013
	Energía	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	5-15	<5	0%	XM y Electricaribe 2013
	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	Sí/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 limitado.	Corpocesar

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Ambiental y Cambio Climático	Calidad de Aire	Concentración de contaminantes en el aire	Air quality index	Presencia de contaminantes dañinos a animales y humanos en el aire, medidos según los parámetros del air quality index	µg/m3	0-50	51-100	>100	45	Corpocesar
	Calidad de Aire	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	45	Corpocesar
	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	NE	Oficina de Gestión del Riesgo
	Mitigación del Cambio Climático	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	NE	ND
	Mitigación del Cambio Climático	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	NE	ND
	Mitigación del Cambio Climático	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	NE	ND
	Ruido	Control del ruido	Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones sobre contaminación acústica	Existencia de mecanismos de regulación para reducir la contaminación 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	IPSOS

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Ambiental y Cambio Climático	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	Sí/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	ND	Oficina de Gestión del Riesgo
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	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	Sí/No	Existen mapas completos y actualizados	Existen mapas incompletos o desactualizados	No existen mapas de riesgos / vulnerabilidad al cambio climático	ND	Oficina de Gestión del Riesgo
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	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	Sí/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	Completo, actualizado y puesto a prueba por medio de simulacros por lo menos 1 vez al año	Oficina de Gestión del Riesgo
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Existencia de sistemas de alerta temprana efectivos	La ciudad posee sistemas operativos de alerta temprana	Sí/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	Oficina de Gestión del Riesgo
	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	Sí/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 cuenta con un plan de gestión de riesgo actualizado (menos de 36 meses de antigüedad) y ha sido aprobado por las instancias competentes (vigente)	Oficina de Gestión del Riesgo

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Ambiental y Cambio Climático	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	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	ND	Oficina de Gestión del Riesgo
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales	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	ND	Oficina de Gestión del Riesgo
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	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	Oficina de Gestión del Riesgo
	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	Ambos planes son vinculantes y toman en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales	POT
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	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	Oficina de Gestión del Riesgo
	Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Sensibilidad a desastres naturales	Porcentaje de viviendas en riesgo debido a construcción inadecuada	Porcentaje de viviendas en riesgo debido a paredes, techos o pisos inadecuados, sobre viviendas totales	%	<10	10-15	>15	26%	Calidad de Vida en Valledupar 2010

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Urbana	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	Entre 0 y 4%	Entre 3 y 6%	> 6%	2,20%	Cálculos propios con información del DANE y POT
	Uso del Suelo/Ordenamiento del Territorio	Densidad urbana	Densidad (neta) de la población urbana	Personas que viven en zona urbanizada dentro de los límites oficiales del municipio, por km ²	hab./k ²	7.000-20.000	4.000-7.000; 20.000-25.000	<4.000; >25.000	7.664 hab /km ¹	NYU Stern Expansion Project
	Uso del Suelo/Ordenamiento del Territorio	Vivienda	Porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares de habitabilidad definidos por el país	Proporción de unidades de vivienda en condiciones inferiores a los estándares de habitabilidad definidos por el país	%	< 10%	10-25%	>25%	18,64%	DANE
	Uso del Suelo/Ordenamiento del Territorio	Vivienda	Déficit de vivienda cuantitativo	[Cantidad de hogares-cantidad de viviendas]/cantidad de hogares	%	<10%	10-14%	>14%	8,81%	DANE
	Uso del Suelo/Ordenamiento del Territorio	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	58,3	DANE
	Uso del Suelo/Ordenamiento del Territorio	Áreas verdes y de recreación	Espacios públicos de recreación por cada 100.000 habitantes	Hectáreas de espacios de recreación al aire libre y de acceso público por cada 100.000 habitantes	hectáreas / 100.000 habitantes	>10	7-10	< 7	23,8	DANE
	Uso del Suelo/Ordenamiento del Territorio	Planificación del uso del suelo	Existencia e implementación activa de un plan de uso del suelo	La ciudad tiene un plan de uso de suelo que incluye zonificación con zonas de protección ambiental y de preservación, y está implementado activamente	Sí/No e implementación	Existe un plan maestro único con componentes ecológicos; la ciudad lo implementa activamente	Existe un plan maestro único, pero sin componentes ecológicos; no hay avances en la implementación	No existe un plan maestro o éste tiene más de 10 años de antigüedad	SI	POT
	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%	27%	DANE, Pobreza monetaria y Multidimensional 2014. Valledupar

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Urbana	Desigualdad Urbana	Segregación Socio-espacial	% de viviendas ubicadas en asentamientos informales	Déficit cuantitativo por estructura	%	< 5%	5-10%	> 10%	10,60%	Alcaldía de Valledupar, 2014.
	Desigualdad Urbana	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	0,424	DANE, Pobreza monetaria y Multidimensional 2014. Valledupar
	Movilidad/ Transporte	Infraestructura de transporte equilibrado	Kilómetros de vías cada 100.000 habitantes	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	144	Evaluación Calidad de Vida 2011 P. 76 y Proyecciones poblacionales DANE
	Movilidad/ Transporte	Infraestructura de transporte equilibrado	Kilómetros de vías dedicados en forma exclusiva al transporte público cada 100.000 habitantes	El total de kilómetros por carril dedicado exclusivamente al recorrido de autobuses y kilómetros de línea central de trenes de pasajeros (numerador), dividido por 10.000 habitantes de la ciudad, expresado como kilómetros del sistema de transporte cada 100.000 habitantes	Km	>40	10-40	<10	0	Visitas a la ciudad y proyecciones poblacionales DANE
	Movilidad/ Transporte	Infraestructura de transporte equilibrado	Kilómetros de sendas para bicicleta cada 100.000 habitantes	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	Evaluación Calidad de Vida 2011 y Proyecciones poblacionales DANE
	Movilidad/ Transporte	Infraestructura de transporte equilibrado	Kilómetros de pavimento y vía peatonal cada 100.000 habitantes	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	No se consiguió la información. De acuerdo a las visitas, se asignó amarillo	Visitas a la ciudad
	Movilidad/ Transporte	Transporte público	Modal split - Vehículo motor privado (incluye Auto y Moto propia, no incluye Moto taxi)	Desglose de los porcentajes correspondientes a los distintos modos de transporte que la gente utiliza en la ciudad	%	< 35%	35% - 50%	>50%	35,6%	Estructuración técnica, legal y financiera del SETP. UNAl. Informe 3. Tomo I. Construcción del modelo de transporte. Figura 2-4.
	Movilidad/ Transporte	Transporte público	Modal split - Vehículo motor privado (Moto propia)	Desglose de los porcentajes correspondientes a los distintos modos de transporte que la gente utiliza en la ciudad	%			-	22,5%	

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Urbana	Movilidad/ Transporte	Transporte público	Modal split - Transporte público (incluyendo taxi)	Desglose de los porcentajes correspondientes a los distintos modos de transporte que la gente utiliza en la ciudad	%	>65%	50-65%	<50%	20.6%	Estructuración técnica, legal y financiera del SETP. UNAL. Informe 3. Tomo I. Construcción del modelo de transporte. Figura 2-4.
	Movilidad/ Transporte	Infraestructura de transporte equilibrado	Modal split - Transporte público (solo bus)	Desglose de los porcentajes correspondientes a los distintos modos de transporte que la gente utiliza en la ciudad	%	-			16%	
	Movilidad/ Transporte	Transporte público	Modal split - Bicicleta	Desglose de los porcentajes correspondientes a los distintos modos de transporte que la gente utiliza en la ciudad	%	>5%	5-2%	<3%	7,5%	
	Movilidad/ Transporte	Transporte público	Modal split - 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%	
	Movilidad/ Transporte	Transporte público	Modal split - Transporte informal (Moto Taxi)	Desglose de los porcentajes correspondientes a los distintos modos de transporte que la gente utiliza en la ciudad	%	-			21,1%	
	Movilidad/ Transporte	Transporte limpio	Antigüedad promedio de la flota del transporte público	Antigüedad promedio de la flota del transporte público (en años)	Años	<6	6-12	>12	18,3	Estructuración SETP UNAL. Informe 3. Tomo II. Fig 7-8 y 7-12
	Movilidad/ Transporte	Transporte Seguro	Victimas mortales por accidentes de tránsito cada 1.000 habitantes	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	<0,10	0,10-0,20	>0,20	0,21	Instituto Nacional de Medicina Legal, a través de bases de datos compiladas por Valledupar cómo vamos
	Movilidad/ Transporte	Congestión reducida	Velocidad promedio de viaje en la vía pública principal durante la hora pico	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 tarde)	km/hr	>30	15-30	<15	22,1	Estructuración SETP UNAL. Informe 3A Línea Base. Figura 0-27.

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Urbana	Movilidad/ Transporte	Congestión reducida	Cantidad de automóviles per cápita	Cantidad de automóviles de uso personal per cápita	vehículos per cápita	< 0.3	0.3-0.4	> 0.4	0,058	Estructuración SETP UNAL. Informe 3. Tomo II. Pág 3-42.
	Movilidad/ Transporte	Congestión reducida	Cantidad de motocicletas per cápita	Cantidad de motocicletas de uso personal per cápita	vehículos per cápita	-			0,103	
	Movilidad/ Transporte	Transporte Planificado y administrado	Sistema de planificación y administración del transporte	Este indicador tiene por objetivo 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	La ciudad no posee una encuesta de origen/destino que no tenga más de dos años de antigüedad al momento de medir el indicador	Tiene encuesta origen destino y está en proceso de actualizar su Plan Maestro. El sistema de administración de tráfico no es adecuado y no recopila indicadores, a saber.	Visitas a la ciudad y SIVA
	Movilidad/ Transporte	Transporte económico	índice de asequibilidad	(Cantidad de viajes x Costo promedio por viaje) / (Ingreso per cápita del quintil más humilde de la población)	%	<5%	5-10%	>10%	-	-
	Movilidad/ Transporte	Demanda equilibrada	Razón empleo/Vivienda	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 : 1	Proyecciones Gran encuesta integrada de hogares DANE. Obtenido desde Juan F. Ortiz. Economía Urbana.

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Socioeconómica	Competitividad de la Economía	Regulación de negocios e inversión	Días para obtener licencia de funcionamiento	Tiempo para obtener licencia inicial de funcionamiento (no tiempo total para empezar negocios)	# de días	<10	10-20	>20	1	Fuente: Cámara de Comercio Valledupar, 2015.
	Competitividad de la Economía	Manejo estratégico de la infraestructura	Existencia de plataforma logística	La ciudad tiene proyectos de infraestructura especializada para alojar y brindar facilidades exclusivamente a operadores logísticos en diversas actividades, aunque ciertos proyectos pueden tener áreas previstas para transformación industrial y/o valor agregado, en cuyo caso se tratará de un proyecto mixto. Los servicios brindados y el tipo de actividades presentes dependen de la función que cumple la plataforma en cuestión. En el ámbito urbano se han identificado los siguientes tipos: (i) Centros de abastecimiento urbano, y (ii) Centros de carga y descarga en zonas centrales	Sí/No	Existe una plataforma logística diseñada e implementada para transportes marítimos, aéreos y terrestres	Existe una plataforma logística diseñada para al menos un tipo de transporte (marítimo, aéreo o terrestre)	No se ha diseñado una plataforma logística	SI	Dato enviado por la Ciudad.
	Competitividad de la Economía	Producto bruto	PIB per cápita de la ciudad	Medida del rendimiento económico per cápita	USD\$ per cápita	>10000	7500 - 10000	< 7500	4.338	DANE. Índice de importancia económica municipal 2013.
	Competitividad de la Economía	Investigación	Número de grupos de investigación por cada 100 mil habitantes	Grupos de investigación por departamento /Población departamental]*100.000 hbt.	#	>14	8-14	<8	4,33	Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación. Ministerio de Educación Nacional. Grupos de investigación reconocidos 2012.
	Competitividad de la Economía	Investigación	Número de universitarios matricuados en un programa de Doctorados,	Matriculas de PhD por cada 1000 graduados de pregrado (Departamental)	#	>32	18 - 32	<18	0	Doctorados Universidad Popular del Cesar- Ministerio de educación nacional, 2012. Sistema Nacional de Información de la Educación Superior- Graduados en educación superior.
	Competitividad de la Economía	Investigación	Número de científicos y de profesionales altamente calificados en diferentes áreas del conocimiento	Número de doctorados por cada millón de habitantes	#	>120	65 -120	<65	0	Doctorados Valledupar 2012. MEN-SNIES. Incluye datos SENA. Número de estudiantes por nivel de formación.

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Socioeconómica	Competitividad de la Economía	Productividad	Productividad laboral	Valor agregado/ personal ocupado	#	>207.000	116.000 – 207.000	<116.000	129.130	DANE, 2013. Encuesta anual manufacturera, 2013. C3_7_13. No existe dato para Valledupar. Se incluye dato de Cesar.
	Empleo	Desempleo	Tasa de desempleo (promedio anual)	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%	9,50%	Boletín de prensa del DANE, trimestre abril-junio 2014.
	Empleo	Empleo informal	Empleo informal como % 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%	60,70%	DANE, Medición empleo informal y seguridad social año 2014.
	Conectividad	Internet	Subscripciones a Internet de Banda Ancha Fija (para cada 100 habitantes)// Proxy:: internet conmutado + dedicado	Numero 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	10,03	Fuente: MinTIC/ Cifras remitidas por los proveedores de redes y servicios a través de Sistema de Información Único del Sector de las Telecomunicaciones (SIUST) 2011-Fuente: Población Proyección DANE 2014
	Conectividad	Internet	PROXY: Porcentaje de hogares con computador	PROXY: Porcentaje de hogares con computador	porcentaje de hogares con computador	>43%	35% - 43%	<35%	37,70%	DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares 2013.
	Conectividad	Telefonía	PROXY: Número de suscripciones por TV cable o Satelital, por cada 100 habitantes	PROXY: Número de suscripciones por TV cable o Satelital, por cada 100 habitantes	# de SUBSCRITOS a TV CERRADA O SATELITAL por cada 100 habitantes	>80	75 - 80	<69	53,04	DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares 2013.
	Educación	Calidad educativa	Tasa de alfabetismo entre los adultos	Porcentaje de adultos a partir de 15 años (salvo que el país defina otra edad) en la ciudad que pueden leer, escribir y comprender un texto breve y simple sobre su vida cotidiana	%	>83%	83% - 74%	<74%	29%	ICFES, Pruebas Saber 2014.

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Socioeconómica	Educación	Calidad educativa	Porcentaje de estudiantes de grado V con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales (o locales) de lectura	Porcentaje de estudiantes de grado V de educación primaria con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales (o locales) de lectura, desagregado por género	%	>83%	83% - 74%	<74%	24%	ICFES, Pruebas Saber 2014.
	Educación	Calidad educativa	Porcentaje de estudiantes de grado IX con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales (o locales) de lectura	Porcentaje de estudiantes de grado IX de educación primaria con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales (o locales) de matemáticas, desagregado por género	%	>83%	83% - 74%	<74%	29%	ICFES, Pruebas Saber 2014.
	Educación	Calidad educativa	Porcentaje de estudiantes de grado V con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales (o locales) de matemáticas	Porcentaje de estudiantes de grado V de educación primaria con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales (o locales) de matemáticas, desagregado por género	%	>85%	76% - 85%	<76%	16%	ICFES, Pruebas Saber 2014.
	Educación	Calidad educativa	Porcentaje de estudiantes de grado IX con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales (o locales) de matemáticas	Porcentaje de estudiantes de grado IX de educación primaria con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales (o locales) de matemáticas, desagregado por género	%	>85%	76% - 85%	<76%	16%	ICFES, Pruebas Saber 2014.
	Educación	Calidad educativa	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	31	MEN 2013. SIMAT
	Educación	Asistencia escolar	Tasa de cobertura neta en Transición	Tasa de cobertura neta en Transición	%	>90%	65% - 90%	<65%	58%	MEN 2014. SIMAT
	Educación	Asistencia escolar	Tasa de cobertura neta en Primaria	Tasa de cobertura neta en Primaria	%	>95%	89% - 95%	< 89	80%	MEN 2014. SIMAT
	Educación	Asistencia escolar	Tasa de cobertura neta en Secundaria	Tasa de cobertura neta en Secundaria	%	>90%	75% - 90%	< 75%	74%	MEN 2014. SIMAT
	Educación	Asistencia escolar	Tasa de cobertura neta en Media	Tasa de cobertura neta en Media	%	>70%	51% - 70%	< 51%	55%	MEN 2014. SIMAT

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Socioeconómica	Educación	Educación superior	Tasa de cobertura bruta en la educación superior	Tasa de cobertura bruta en la educación superior	# cada 100.000 habitantes	> 40%	40% - 30%	<30%	63,12%	Educación Superior Dpto. del Cesar. MEN, Viceministerio Educación Superior
	Seguridad	Violencia	Homicidios cada 100.000 habitantes	Cantidad anual de homicidios por cada 100.000 habitantes	# cada 100.000 habitantes	<10	10-35	>35	30	Plan de Desarrollo Municipal 2012 - 2015. Observatorio del delito. Número de casos=124. Datos a 2011
	Seguridad	Violencia	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%	31,6	PROFAMILIA, 2010- Encuesta Nacional de Demografía y Salud Dato departamental. Disponible en: http://www.profamilia.org.co/encuestas/Profamilia/Profamilia/images/stories/PDF-capitulos/Capitulo-13.pdf . Dato departamental (Cesar).
	Seguridad	Violencia	Robo con violencia (rapia) cada 100.000 habitantes	Cantidad anual de robos (robos con violencia o amenaza de violencia) por cada 100.000 habitantes	Cantidad por cada 100.000 habitantes	<300	300 - 700	>700	450	DANE - Encuesta De Convivencia y Seguridad Ciudadana 2012
	Seguridad	Violencia	Hurtos por cada 100.000 habitantes	Cantidad de hurtos (robos no violentos) por cada 100.000 habitantes	Cantidad por cada 100.000 habitantes	<3.000	3.000-5.000	>5.000	198	DANE - Encuesta De Convivencia y Seguridad Ciudadana 2012
	Seguridad	Confianza ciudadana	Ciudadanos que se sienten seguros	Porcentaje de ciudadanos que responden que se sienten seguros o muy seguros	%	> 60%	30%-60%	< 30%	39,2	DANE - Encuesta De Convivencia y Seguridad Ciudadana 2013
	Seguridad	Confianza ciudadana en materia de seguridad	Tasa de Victimización	Porcentaje de personas que respondieron "Si" a la pregunta "¿Ha sido víctima de algún delito en los últimos meses?" Determinado por medio de encuesta	%	<20	20% - 75%	>75	17,80%	DANE - Encuesta De Convivencia y Seguridad Ciudadana 2013

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Socioeconómica	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	73,78	DANE. Esperanza de vida al Nacer 2010 - 2015. Dato Departamental
	Salud	Nivel de salud	Esperanza de vida al nacer masculina	Esperanza promedio de vida al nacer de la población masculina de la ciudad	años	> 75	70 - 75	< 75	70,87	DANE Indicadores DEMOGRAFICAS (2010-2015). Los datos son para el departamento, no existen cálculos a nivel municipal.
	Salud	Nivel de salud	Esperanza de vida femenina	Media de años que vive la población femenina de la ciudad	años	> 79	70-79	< 70	76,84	DANE Indicadores DEMOGRAFICAS (2010-2015). Los datos son para el departamento, no existen cálculos a nivel municipal.
	Salud	Nivel de salud	Tasa de mortalidad de niños menores 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	14,4	DANE - Encuesta De Convivencia y Seguridad Ciudadana 2012
	Salud	Nivel de salud	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	0,12%	DANE - Encuesta De Convivencia y Seguridad Ciudadana 2012
	Salud	Nivel de salud	Tasa de mortalidad materna	Número de muertes maternas (muertes debida a complicaciones durante el embarazo o el parto) /100.000 nacidos vivos	muertes/100.000 nacidos vivos	<40	40 - 80	>80	86	DANE - Encuesta De Convivencia y Seguridad Ciudadana 2013
	Salud	Nivel de salud	Tasa de fecundidad adolescente	Número de nacidos por 1000 mujeres de 15 a 19 años de edad	nacidos/1.000 mujeres	<55	55 - 70	>70	62,8	DANE - Encuesta De Convivencia y Seguridad Ciudadana 2013
	Salud	Provisión de servicios de salud	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%	95%	Secretaría de Educación

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Socioeconómica	Industrias creativas y culturales	Acceso a la cultura es para todos	Porcentaje de la contribución de las actividades culturales, privadas y formales, al Producto Interior Bruto (PIB) municipal	Porcentaje de la contribución de las actividades culturales privadas y formales al Producto Interior Bruto (PIB)	%	>5%	2% - 5%	<2%	1,39%	Estudio de movilización de recursos e impacto socioeconómico del festival de la Leyenda Vallenata
	Industrias creativas y culturales	Inversión pública 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%	N.I.	El Estudio de movilización de recursos e impacto socioeconómico del festival de la Leyenda Vallenata, no ofrece información relacionada con cifras de empleo.
	Industrias creativas y culturales	Agenda Cultural	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%	1.7%	Secretaría de Educación
	Industrias creativas y culturales	Proyecto economía creativa	Población beneficiaria de los procesos de formación artística	Porcentaje de la población (# beneficiarios sistema educativa+ #beneficiarios sistema IES+ # beneficiarios programas sector cultural) que recibe educación artística, respecto del total de la población.	%	>5%	2% - 5%	<2%	0.5%	Casa de la Cultura
	Industrias creativas y culturales	Plan Municipal de 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.	Oficina adscrita a la secretaría de educación. Con un jefe	Alcaldía municipal
	Industrias creativas y culturales	Patrimonio histórico precolombino	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 distribuidos.	La ciudad no tiene infraestructuras culturales suficientes, y las existentes están distribuidas de manera inequitativa	21 equipamientos, pero gran concentración en la comuna 1	Oficina Municipal de Cultura

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Socioeconómica	Industrias creativas y culturales	Infraestructura cultural	Existencia de alguna manifestación de patrimonio cultural inmaterial	Identificar la existencia de manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial del municipio	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	SI	Oficina Municipal de Cultura
	Gestión Pública Participativa	Participación ciudadana en la planeación de la gestión pública del gobierno	Existencia de proceso de planificación participativa	Se lleva adelante un proceso de planificación participativa en cooperación con organizaciones comunitarias y con participación ciudadana.	Si/ Si calificado/ No	La planificación es participativa y: a) es parte del marco legal nacional o subnacional; b) se consulta a la sociedad civil, al sector privado y al sector académico; c) las opciones se recogen de forma metodológica; d) los resultados se difunden públicamente; e) los resultados se incorporan a los objetivos y metas del plan	La planificación no es completamente participativa: a) es parte del marco legal nacional aunque no es parte del marco legal subnacional; b) no se consulta a todos los grupos de interés; c) las opiniones no se recogen de forma metodológica; d) los resultados se difunden parcialmente; e) algunos resultados se incorporan a los objetivos y metas del plan	La planificación no es completamente participativa: a) no existe marco legal; b) no se consulta a los grupos de interés y por lo tanto; c) no se recogen opiniones; d) no hay difusión; e) no hay información nueva para incorporar a los objetivos y metas del plan	SI	Alcaldía municipal
	Gestión Pública Participativa	Participación ciudadana en la planeación de la gestión pública de gobierno	Existencia de presupuesto participativo	Participación de la sociedad civil en la programación presupuestaria municipal	Si/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.	NO	Oficina Municipal de Cultura
Dimensión Fiscal y Gobernanza	Gestión Pública Participativa	Rendición de cuentas a la ciudadanía	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 rendición pública 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 rendición de cuentas son ad hoc y no están disponibles al público en internet.	No existe un marco institucional de rendición de cuentas y no se realizan ejercicios de este tipo.	SI	Oficina Municipal de Cultura

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Fiscal y Gobernanza	Gestión Pública Moderna	Procesos modernos de gestión pública del presupuesto municipal	Existencia de un presupuesto plurianual	La ciudad cuenta con un presupuesto plurianual como instrumento de planeación, y toma de decisiones.	Sí/No y años	La ciudad cuenta con un presupuesto proyectado para los próximos tres años	La ciudad cuenta con un presupuesto proyectado para los próximos dos años	El presupuesto solo contempla un año	NO	Alcaldía municipal
	Gestión Pública Moderna	Procesos modernos de gestión pública del presupuesto municipal	Sistema de Estímulos al personal establecido mediante un sistema de indicadores de desempeño	Existe un sistema de Estímulos al personal calculado mediante un sistema de indicadores de desempeño	Sí/No	Existe un sistema de estímulo, establecido mediante un sistema de indicadores de desempeño	Existe Sistema de estímulos al personal, e indicadores de desempeño, pero no se encuentran correlacionados	No existe sistema de estímulos ligado a indicadores de desempeño	No existe sistema de estímulos ligado a indicadores de desempeño	Alcaldía municipal
	Gestión Pública Moderna	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/ Si 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	Alcaldía municipal
	Gestión Pública Moderna	Sistemas modernos de gestión pública de 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 públicamente las solicitudes de propuestas y los resultados de las licitaciones públicas.	Existe un sistema electrónico de contrataciones pero no difunde los resultados de las licitaciones públicas.	El gobierno municipal no cuenta con un sistema electrónico de contrataciones	SI	Alcaldía municipal
	Transparencia	Transparencia y auditoría de la gestión pública de gobierno	Índice de Transparencia	Puntuación de la municipalidad en un índice de transparencia nacional	#	85.5-100	89.4-60.0	59.0 - 0	75.1	Procuraduría General de la Nación, IGA 2014-2015
	Transparencia	Transparencia y auditoría de la gestión pública de gobierno	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	Alcaldía municipal

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Fiscal y Gobernanza	Transparencia	Transparencia y auditoría de la gestión pública de gobierno	Porcentaje de empresas municipales cuyas cuentas son auditadas por terceros	Porcentaje de empresas municipales cuyas cuentas son auditadas por terceros	%	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 municipales es auditada	Del 80% al 100%	Alcaldía municipal
	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%	19,30%	CHIP. Categoría: FUT INGRESOS. Periodo: OCT A DIC - 2014. Formulario: REPORTE INFORMACION
	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%	62%	CHIP. Categoría: FUT INGRESOS. Periodo: OCT A DIC - 2014. Formulario: REPORTE INFORMACION
	Impuestos y Autonomía Financiera	Agencias y empresas públicas	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%	93,44%	Informe de viabilidad fiscal 2012. Ministerio de hacienda y Crédito Público
	Impuestos y Autonomía Financiera	Gestión de Cobros	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%	28,40%	Impuesto recaudado: CHIP. Categoría: FUT INGRESOS. Periodo: OCT A DIC - 2013. Formulario: REPORTE INFORMACION - (TLA.1.3.1 IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO VIGENCIA ACTUAL)

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Fiscal y Gobernanza	Gestión del Gasto	Calidad del gasto público	Existencia de 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	Información suministrada por el municipio
	Gestión del Gasto	Control del gasto	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%	8,30%	CHIP. Categoría: FUT GASTOS FUNCIONAMIENTO. Período: OCT A DIC - 2014. Formulario: GASTOS DE FUNCIONAMIENTO
	Gestión del Gasto	Control del gasto	Gasto de capital como porcentaje del gasto total	Porcentaje de capital en el presupuesto total	%	> 23,7%	Entre 23,7% - 18,6%	< 18,6%	41,98%	EJECUCIONES PRESUPUESTALES MUNICIPALES 2000-2014, Formato preparado por el GAFDT-DDTS-DNP. Millones de pesos corrientes
	Gestión del Gasto	Control del gasto	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%	14,70%	CHIP. Categoría: FUT_GASTOS FUNCIONAMIENTO. Formulario: GASTOS FUNCIONAMIENTO. Período: OCT A DIC – 2010 a 2014.
	Gestión del Gasto	Calidad del gasto público	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	Fuente: Secretaria de Planeación

BENCHMARK										
Dimensión	Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Valledupar	Fuente
Dimensión Fiscal y Gobernanza	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 destinación en el mismo período	%	<30%	30-70%	>70%	61,69%	Pasivo contingente: CHIP. Categoría: INFORMACION CONTABLE PUBLICA. Período: OCT A DIC - 2014. Formulario: CGN2005 001 SALDOS Y MOVIMIENTOS - (2.7.10. PROVISIÓN PARA CONTINGENCIAS) Ingresos de libre destinación: CHIP. Categoría: CGR PRESUPUESTAL. Período: OCT A DIC - 2014. Formulario: EJECUCION DE INGRESOS.
	Deuda	Sostenibilidad de la deuda municipal	Coficiente 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%	1,78%	Servicio de la deuda: CHIP. Categoría: FUT SERVICIO DEUDA. Período: OCT A DIC - 2014. Formulario: SERVICIO DEUDA Ingresos propios: CHIP. Categoría: FUT GASTOS FUNCIONAMIENTO. Período: OCT A DIC - 2014. Formulario: GASTOS DE FUNCIONAMIENTO (T.I.A.1 TRIBUTARIOS)
	Deuda	Sostenibilidad de la deuda municipal	Crecimiento anual del servicio de la deuda	Tasa de crecimiento anual promedio de los últimos 3 años del servicio 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%	108,88%	Última vigencia: CHIP. Categoría: información contable pública . Período: OCT A DIC – 2013 y 201. y escenario financiero del Acuerdo de Reestructuración de Pasivos del Municipio





**NUESTRO
PROYECTO
DE VIDA
ES COLOMBIA**



www.findeter.gov.co
Línea de atención al cliente:
01 8000 11 6622

 @findeter  FindeterWeb
 www.facebook.com/findeter

APOYAMOS PROYECTOS SOSTENIBLES

 **MINISTERIO DE EDUCACIÓN**

