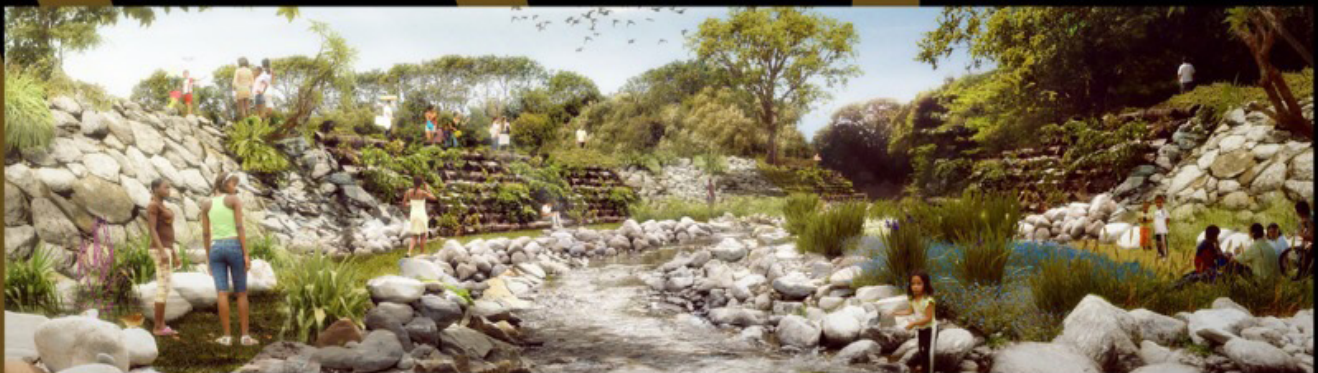


PLAN MAESTRO QUINTO CENTENARIO

SANTA MARTA - COLOMBIA



www.santamarta.gov.co

ALCALDÍA DE
SANTA MARTA
Distrito Turístico,
Cultural e Histórico

Con 
EQUIDAD+
HACEMOS MÁS

Dr. CARLOS EDUARDO CAICEDO OMAR
ALCALDE DISTRITAL



PLAN MAESTRO
QUINTO CENTENARIO
SANTA MARTA - COLOMBIA



TABLA DE CONTENIDO

1. PRESENTACIÓN.....	9
2. ANTECEDENTES Y MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA	11
3. Enfoque Objetivos y proceso metodológico.....	15
4. CONTENIDOS DEL PRESENTE DOCUMENTO.....	19
5. DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN ACTUAL.....	21
5.1 ÁMBITO TERRITORIAL.....	22
5.2 Capital Humano	25
Tamaño, composición y estructura de la población.....	25
Visión global del Desarrollo Humano	30
La población en situación de desplazamiento forzado.	34
Cultura y convivencia ciudadana.....	35
Seguridad y orden público.....	37
5.3 ECONOMÍA Y ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	40
El contexto de la economía nacional y del Departamento del Magdalena.....	40
Actividades productivas del Distrito.....	41
Logística y comercio exterior	51
Agroindustria	52
5.4 TRANSPORTE Y MOVILIDAD.....	56
Carreteras de acceso a la ciudad	56

Ferrocarril	57
Aeropuerto	57
Puerto	58
Movilidad urbana.....	58
5.5 CAPITAL NATURAL Y AMBIENTAL DE SANTA MARTA.	61
5.6 ORDENAMIENTO TERRITORIAL, PLANEAMIENTO Y EXPANSIÓN DE LA CIUDAD	63
Ordenamiento costero y desarrollo rural	63
Gestión integral del riesgo y la adaptación al cambio climático	64
Modelo de ciudad y expansión urbana	64
5.7 SERVICIOS PÚBLICOS Y VIVIENDA	71
Acueducto y alcantarillado	71
Manejo de residuos sólidos.....	73
Vivienda.....	74
5.8 GOBERNABILIDAD	75
Desempeño Fiscal	75
Participación ciudadana, descentralización y gobierno local	76
Capacidad administrativa del Distrito.	76
5.9 POSICIÓN DE SANTA MARTA EN EL RANKING DE COMPETITIVIDAD DEL PAÍS	78
6. VISIÓN DE SANTA MARTA 2025, PRINCIPALES RETOS O DESAFÍOS	81
7. FORMULACION DEL PLAN MARCO.....	85
SANTA MARTA, UN PROYECTO ESTRATÉGICO DE INTERÉS NACIONAL	86
UN PROYECTO DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL ANCLADO SOBRE EL APROVECHAMIENTO DE SUS VENTAJAS NATURALES.....	86

PERO LAS VENTAJAS NATURALES POR SÍ SOLAS NO BASTAN**PARA GENERAR BIENESTAR SOCIAL..... 87****8. EJES Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS DEL PLAN MAESTRO 97****8.1 EJE 1. Sostenibilidad ambiental 98****1.1 SANEAMIENTO BASICO Y AGUA POTABLE 98****1.2 FUENTES HÍDRICAS Y DRENAJE URBANO 98****1.3. GESTIÓN DE RESIDUOS Y RECUPERACIÓN AMBIENTAL..... 98****8.2 EJE 2. Sostenibilidad económica 99****2.1. INFRAESTRUCTURAS PARA LA COMPETITIVIDAD
Y CONECTIVIDAD 99****2.2. DESARROLLO URBANO Y TURÍSTICO 99****2.3. DESARROLLO AGRÍCOLA, ARTESANÍA Y COMERCIO 99****2.4. MOVILIDAD SOSTENIBLE INTERMODAL 99****8.3 EJE 3: sostenibilidad social 100****3.1 ESCENARIOS DEPORTIVOS 100****3.2. CULTURA Y EDUCACIÓN 100****3.3. INCLUSIÓN SOCIAL 100****3.4 VIVIENDA 100****8.4 EJE 4. Sostenibilidad institucional 100****9. PRESUPUESTO Y FINANCIACION DEL PLAN MAESTRO 105****10. MODELO DE GESTIÓN DEL PLAN..... 109****JUSTIFICACIÓN 110****10.1 PRINCIPIOS DEL MODELO 111****10.2 MARCO POLÍTICO-INSTITUCIONAL 111****10.3 MECANISMOS Y SISTEMAS PARA EL DESARROLLO
E IMPLEMENTACIÓN DEL CONTRATO PLAN 112**

10.4 FINANCIACIÓN	
10.5 IMPLICACIÓN DEL SECTOR PRIVADO	116
11. PROYECTOS ESTRATÉGICOS	119
1. NUEVAS FUENTES DE ABASTECIMIENTO DE AGUA.....	120
2. IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO EN EL ÁREA URBANA Y MEJORAMIENTO DE SANEAMIENTO BÁSICO Y DEL ALCANTARILLADO EN LAS CORREGIMIENTOS Y POBLADOS RURALES.....	123
3. MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LAS RONDAS HÍDRICAS: MANZANARES , GAIRA Y OTRAS SECUNDARIAS.	126
4. CONTROL DE INUNDACIONES Y DRENAJE DE AGUAS LLUVIAS PARA LA CIUDAD DE SANTA MARTA. PLAN DE ALCANTARILLADO PLUVIAL	129
5. MANEJO INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS	132
6. RECUPERACIÓN DE PARQUES NATURALES, PLAYAS Y ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL. PLAYA DE SANTA MARTA Y CERRO ZIRUMA.....	135
7. MODERNIZACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “SIMÓN BOLÍVAR”	139
8. AERÓPOLIS	142
9. AMPLIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS LOGÍSTICAS PORTUARIAS. HABILITACION DE UN MUELLE DE CRUCEROS Y VARIANTE FERROVIARIA DE ACCESO AL PUERTO	145
10. REACTIVACIÓN INCLUYENTE DEL CENTRO HISTÓRICO	148
11. RENOVACIÓN URBANA DEL ENTORNO DEL PUERTO	151
12. CENTRO DE ATENCION A VISITANTES (ECOTURISMO Y TURISMO RURAL EN LA SIERRA NEVADA)	153
13. CORREDOR TURÍSTICO DE POZOS COLORADOS.....	156

14.	PARQUES TEMÁTICOS (CULTURAS DEL CARIBE, MUNDO MARINO, OCEANOGRÁFICO)	159
15.	MOVILIDAD TURÍSTICA: CONSTRUCCIÓN DE (I) MUELLES O EMBARCADEROS TURÍSTICOS PARA EL TRANSPORTE MARITIMO ENTRE BAHÍAS; (II) CONSTRUCCIÓN DE UNA RED DE TELEFÉRICOS	161
16.	DESARROLLO DE PROYECTOS AGRARIOS.....	163
17.	CENTRO DE FOMENTO DE ARTESANÍA.....	166
18.	REORDENACIÓN COMERCIAL: MERCADO PÚBLICO Y CENTRAL DE ABASTOS	168
19.	SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO – SETP, (INTERCONECTADO CON TREN LIGERO). NUEVA TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO	171
20.	REHABILITACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO PARA SU USO URBANO, CONECTANDO LOS SECTORES DE EXPANSIÓN URBANA, EL AEROPUERTO Y EL CENTRO HISTÓRICO	174
21.	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO ESTADIO DE FÚTBOL Y DE LA VILLA BOLIVARIANA. RECUP (JUEGOS BOLIVARIANOS 2017).	177
22.	FORTALECIMIENTO DEL CAPITAL HUMANO	161
23.	CONSOLIDACIÓN DE LA DIMENSIÓN CULTURAL DE DISTRITO: RED DE MUSEOS Y CENTRO CULTURAL BOLIVARIANO	184
24.	PROGRAMA INTEGRAL PARA EL DESARROLLO SOCIAL (RED EQUIDAD-DESARROLLO Y PAZ)	187
25.	DESARROLLO URBANO DEL AREA DE EXPANSIÓN CON PROYECTOS DE VIVIENDA VIS Y VIP	190



1. PRESENTACIÓN

Ha querido el Congreso de la República, como intérprete de los anhelos de la nación colombiana, establecer mediante la Ley 1617 que el Distrito Turístico, Histórico y Cultural de Santa Marta cuente con un Plan Maestro, dotado de los recursos necesarios, para conmemorar sus 500 años de fundación en el 2025.

Esta grandiosa oportunidad la esperan los Samarios para proyectar la ciudad, no solo como las más antigua y consolidada de América Latina, sino como la más bella, equitativa y de buena calidad de vida para todos sus ciudadanos y visitantes.

A esta oportunidad de progreso, se suma el hecho de que Santa Marta fue elegida como sede de los Juegos Bolivarianos del 2017, lo cual le impone a la ciudad y al país, adelantar una serie de transformaciones para albergar con decoro y altura estas justas deportivas, pero también para dejar una capacidad instalada para el fomento del deporte y el desarrollo integral de la juventud caribe y samaria.

Es por ello que el Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta, se enfoca en aprovechar sus ventajas comparativas, ligadas a la belleza y riqueza de su paisaje biodiverso, a las culturas ancestrales y a una larga historia de aportes al desarrollo del Caribe y de la nación colombiana, transformándolas en ventajas competitivas para desarrollar su fuerte vocación turística y centro logístico internacional, y superar los problemas de desarrollo humano y de pobreza que afectan al Distrito y especialmente a la población más vulnerable.

Para estos efectos, se proponen una serie de proyectos que la ciudadanía y los diversos estamentos de la sociedad Samaria han identificado como prioritarios a lo largo de un extenso proceso de participación y socialización.

Desde los inicios de la Administración 2012–2015, en el momento de la formulación del Plan de Desarrollo “Equidad para todos, primero los niños y las niñas”, fue presentada la necesidad de construir un plan Maestro de Ciudad.

Este proyecto fue incluido en el plan de desarrollo, no solo como una iniciativa del Señor Alcalde -quien, siendo Rector de la Universidad del Magdalena, ya había sido gestor e impulsor de la idea elaborando un Plan Estratégico para Santa Marta en 2003 con el asesoramiento técnico de la firma consultora LKS perteneciente a la Corporación MONDRAGON del País Vasco (España)- sino también como uno de los principales acuerdos de las asambleas ciudadanas realizadas durante la construcción colectiva del plan de desarrollo, proceso en el que participaron de forma activa y directa cerca

de 15 mil ciudadanos samarios que reconocen la necesidad de concertar y planear las transformaciones de infraestructura, sociales, económicas y de sostenibilidad ambiental que requiere la ciudad.

La promulgación por parte del Gobierno Nacional de la Ley 1617 de febrero 5 de 2013 o Ley de Distritos, entrega una serie de prerrogativas al Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta, que le permitirá prepararse para la celebración de los 500 años de fundada esta ciudad.

Con relación a esta Ley, tan importante para el futuro de Santa Marta, cabe recordar el trabajo desarrollado por el Gobierno Distrital.

Su participación en las mesas de trabajo que se realizaron en Santa Marta, al igual que en otras ciudades del país, como instancia previa para recoger las propuestas de los distritos y utilizarlas como insumo para preparar el proyecto de ley que se presentó al Congreso, tuvo como resultado la inclusión del artículo en el que se establece el que Santa Marta cuente con un Plan Maestro, así como la aprobación por el Congreso e incorporación a la Ley de la sugerencia realizada de otorgarle una representación, y por tanto decisión, a los Distritos en las Juntas directivas de las Corporaciones Autónomas Regionales (CAR), así como en todas las Juntas Directivas de las entidades en las cuales se decide el desarrollo y el futuro del Distrito.

De este modo, las gestiones realizadas desde la Alcaldía de este Distrito han permitido una mayor autonomía del Distrito en las políticas clave e incorporar a la Ley 1617 disposiciones excepcionales, aplicables sólo al D.T.C.H de Santa Marta, cual es la adopción del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta como Decreto.

La declaración de la ciudad como patrimonio cultural de la Nación y la promoción desde el Gobierno Nacional para la celebración de convenios para ejecutar obras de infraestructura son sólo algunos de los beneficios de los que gozará Santa Marta con la adopción del decreto, del plan Estratégico Santa Marta 500 años, garantizando los recursos para su ejecución.

Será responsabilidad del Gobierno Nacional interpretar y concretar con la Ciudad nuestras esperanzas en planes y proyectos que le cambien la cara a Santa Marta. Como Gobierno de la ciudad, estamos cumpliendo con plasmar en este documento del Plan Maestro lo que anhelan los Samarios de su ciudad y de su país, tras un intenso proceso de participación y socialización a través de mesas de trabajo con los diferentes gremios y sectores de la ciudad, como el productivo, el político y el educativo entre otros. La concreción de apoyos a estas iniciativas, será el resultado del acuerdo y del esfuerzo mancomunado de las diversas instituciones nacionales, en la etapa que sigue ahora.

Adicionalmente, y habiéndose cumplido tres períodos de vigencia, se está trabajando en la revisión del POT a la luz de la Visión y la estrategia definida para Santa Marta en el Plan Maestro, concretándose las normas, programas e iniciativas que sirvan para hacer frente a los principales retos y desafíos de la ciudad, facilitando el desarrollo de los proyectos estratégicos identificados.

Quiero agradecer a todos los Samarios que de manera creativa y entusiasta han participado en el proceso de construcción colectiva de esta “carta de navegación” para la celebración del quinto centenario de nuestra ciudad. También al equipo técnico y a las entidades nacionales, regionales y locales, así como asesores externos internacionales y entidades cooperación internacional que han participado en su elaboración.

Dr. CARLOS EDUARDO CAICEDO OMAR
A L C A L D E D I S T R I T A L



2 ANTECEDENTES Y MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA

2. ANTECEDENTES Y MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA

En los últimos años han sido múltiples las iniciativas de promoción de una visión estratégica de la ciudad que se han dado desde distintas perspectivas y estamentos de la sociedad samaria. Entre ellos:

- **El “Plan regional de competitividad, una propuesta para el desarrollo de Santa Marta y el Magdalena, 2009”**, liderado por la Comisión regional de competitividad, donde se plantea hacer una transformación productiva en todo el Departamento del Magdalena y Distrito Especial, a partir de siete objetivos, tanto de carácter vertical (consolidar la internacionalización de la economía regional; formalizar y desarrollar el empresariado regional; desarrollar sectores de talla mundial en el mediano plazo), como de carácter transversal (lograr un equipamiento regional de infraestructura productiva, mejorar la educación a todo nivel y desarrollar procesos de CT&I, lograr una producción sostenible y respetuosa del medio ambiente y una bio-prospección de la Sierra Nevada). Así mismo, en el documento se plantea la necesidad de “fortalecer nuestra instancia de Gobierno Regional e Institucionalidad, que deben ofrecer confianza y garantías a potenciales inversores y la ciudadanía en general”¹
- **El Plan de Desarrollo de Santa Marta 2012-2015 “Equidad para todos, primero los niños y las niñas”** que propone forjar una ciudad con mayores niveles de equidad, que avance hacia el desarrollo humano integral, mediante la reducción de la pobreza extrema, el aumento de la inclusión social y mejores condiciones de vida digna para las mayorías, a través de inversiones públicas y alianzas es-

- tratégicas con el sector privado. Se visiona Santa Marta como una ciudad con más seguridad y mejor convivencia, competitiva, productiva y atractiva para la inversión, proyectada hacia el turismo sostenible nacional e internacional, donde se planifique el desarrollo y se ordene su territorio de manera sustentable a largo plazo. Con una sociedad civil participativa, solidaria y corresponsable y una nueva gobernabilidad, donde se conquiste la confianza de la ciudadanía, por el manejo transparente y responsable de los recursos públicos. Su infraestructura será renovada garantizándose el acceso incluyente a equipamientos, servicios y espacio público. Con una puesta en valor de sus recursos ecológicos, históricos y culturales que le confieren un alto sentido de identidad y de pertenencia. Una ciudad en donde niños, niñas y jóvenes son sujetos de derechos y donde la inversión pública privilegia su especial protección. Este Plan prevé en el eje 5, Distrito Gobernable y Seguro la línea “5.8 Línea Santa Marta 500 años plan maestro de ciudad: Construir entre la Alcaldía Distrital, la Academia, los sectores empresariales, sociales e institucionales nacionales y territoriales el Plan Maestro de la ciudad de Santa Marta, hacia el año 2025 de cara a la celebración del quinto centenario de la fundación de la ciudad”².

Así mismo, la formulación del Plan Maestro ha tenido particularmente en cuenta lo planteado en los distintos **planes de desarrollo del entorno territorial de Santa Marta**, partiendo del Plan Nacional de De-

¹ Comisión regional de competitividad; Magdalena, Plan regional de competitividad una propuesta para el desarrollo de Santa Marta y el Magdalena, 2009.

² Plan de Desarrollo de Santa Marta 2012-2015 “Equidad para todos, primero los niños y las niñas”, página 247. Tal vez por esta razón, es que se habla de manera indistinta en algunas ocasiones, de plan maestro y de Plan Maestro Santa Marta 500 años.

sarrollo como principal marco programático de política pública.

Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014: la Ley 1450 o Plan Nacional de Desarrollo “*Prosperidad para todos*”, trae una serie de políticas públicas para promover el crecimiento y la competitividad regional y local, el sistema de ciudades y el desarrollo rural con ejes transversales como el de la superación de la pobreza y las desigualdades, la reconciliación y la paz. En cuanto al sistema de ciudades, se trata de una política de largo plazo para consolidar las sinergias inter-urbanas así como: (i) caracterizar el sistema de ciudades, (ii) fortalecer las líneas de investigación en temas urbano –regionales, (iii) desarrollar estrategias para aumentar la conectividad, y (iv) diseñar e implementar un esquema institucional para el sistema de ciudades, entre otros. También prevé fortalecer el Buen Gobierno en la Gestión Urbana: (i) apoyar procesos de armonización a nivel regional de los diferentes instrumentos tributarios, (ii) definir esquemas de financiación y compensación para proyectos de impacto regional, y (iii) ajustar el esquema de las áreas metropolitanas.

- **Políticas sectoriales relevantes puestas en marcha por el gobierno nacional:** Política Nacional de Competitividad 2032; Planes Regionales de Competitividad 2032; Visión Colombia 2019; Sistemas de movilidad urbana en 20 ciudades; Política Nacional de Convivencia y Seguridad Ciudadana; Política Nacional de Transporte Urbano; Plan de Adaptación al Cambio Climático y Misión de Movilidad Social.
- **Plan de Desarrollo Prospectivo y Estratégico de la Región Caribe – PER,** iniciativa de los gobernadores y alcaldes de las ciudades capitales de los 8 departamentos de la región. Este plan se propone para el 2019, que la región Caribe colombiana llegue a ser un “territorio equitativo, competitivo, sostenible y con identidad multicultural, que haya construido la paz a través de una nueva institucionalidad, basada en el fortalecimiento del estado social de derecho y la confianza en la gestión pública; y con una ciudadanía educada, mejor informada, más comprometida,

participativa y vigilante, que combate la corrupción y promueve el bienestar y el desarrollo de la región”³.

- **Plan de Desarrollo Departamental del Magdalena 2012–2015:** El Plan Departamental “*Construyendo Respeto por el Magdalena*”, se orienta a sentar bases para producir importantes transformaciones en el desarrollo social y económico del Magdalena, necesarias para avanzar en una sociedad que genere más riqueza con equidad y más inclusión social, así como una economía con mayor valor agregado e innovación y un territorio más sostenible ambientalmente. Sus objetivos son: a) Incrementar el acceso de personas, especialmente las vulnerables, a servicios sociales, programas y medidas para su calidad de vida, con enfoque diferencial y de derechos; b) Promover una mejor organización del espacio y funcionalidad urbano-rural y regional del territorio del departamento del Magdalena; c) Fortalecer las principales apuestas productivas de competitividad y los servicios e infraestructuras conexas; y, d) Avanzar en la construcción de una Administración Pública Territorial más eficiente, eficaz, robusta en lo fiscal, transparente y con capacidad de respuesta mejorada ante las demandas de desarrollo de la ciudadanía.⁴ Complementariamente, la Visión Magdalena 2032, presenta a Santa Marta como centro estratégico del desarrollo departamental⁵.

En lo que se refiere al **marco normativo** que encuadra el Plan Maestro del quinto centenario de Santa

3 Observatorio del Caribe, “Plan de Desarrollo Prospectivo y Estratégico de la Región Caribe – PER”; Cartagena de Indias, julio de 2013, pág., 19. Este plan se fundamenta en el análisis de tres elementos fundamentales: i) los planes de desarrollo actuales de departamentos y ciudades capitales; ii) los diagnósticos de las dimensiones del desarrollo y de los factores de cambio priorizados y iii) análisis de variables estructurales, ampliación y validación por parte de los actores regionales.

4 Plan de Desarrollo 2012-2015 “Construyendo respeto por el Magdalena”; Gobernación del Magdalena; 2012, pág. 16 y subsiguientes.

5 Visión Magdalena 2032. Un mundo de oportunidades. DNP, Gobernación del Magdalena

Marta destaca la **Ley de Distritos Especiales, No 1617 de febrero 5 del 2013**, que en los artículos 110 y 111 establece las siguientes condiciones cardinales para el Plan:

- Declara a Santa Marta como patrimonio cultural de la Nación;
- Declara como proyecto estratégico de interés nacional la celebración del quinto centenario de la fundación de la ciudad de Santa Marta en el año 2025;
- Ordena que el Gobierno Nacional (dentro de los seis meses a su expedición), concierte con las demás autoridades nacionales relacionadas con el bienestar de la ciudad – así como con las autoridades distritales y con los diferentes estamentos y poderes públicos, gremios y asociaciones sociales y culturales – la adopción mediante decreto del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta, así como los recursos que garanticen su ejecución.

Adicionalmente, la misma Ley:

- Define con claridad los criterios para la conformación de Localidades como esquema de descentralización administrativa, política y fiscal que deberá ser implementado por las autoridades del Distrito de cara a mejorar la gobernanza, la transparencia de la gestión pública y la integración de todas las zonas de la ciudad.
- Promueve, en cabeza del Gobierno Nacional, la celebración de convenios y tratados internacionales para organizar un Centro de Convenciones, un Museo y una Biblioteca que deberán funcionar en la Quinta de San Pedro Alejandrino, para recoger e integrar bienes, memorias, elementos, documentos y demás objetos y obras que forman parte del patrimonio histórico y cultural de los países bolivarianos e hispanoamericanos. El Gobierno Nacional, debe proceder a organizar el Centro de Estudios Internacionales para el área del Caribe en estrecha coordinación con las entidades y autoridades distritales encargadas de los mismos asuntos, así como con la

participación de las instituciones de educación superior y las asociaciones cívicas y gremiales.

- Otorga claras responsabilidades a la Nación y una serie de nuevas facultades a los Distritos, en particular en el manejo de los puertos, la actividad turística y la descentralización a su interior.
- Además de la Ley de Distritos Especiales, enmarcan el Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta, una serie de regulaciones en materia de entidades territoriales enfocadas en profundizar y fortalecer los procesos de descentralización y profundizar la autonomía de las entidades territoriales.

Ley orgánica de ordenamiento territorial – o Ley 1454 de 2011- que posibilita los contratos plan y los esquemas asociativos para integrar las capacidades y los recursos de las entidades territoriales y la nación hacia macro proyectos de desarrollo comúnmente concertados;

- La reforma al Sistema General de Regalías incorporado en el acto legislativo No 5 de 2011 y la Ley 1530 de 2012 que define entre otras cosas, novedosas formas de acceso a los recursos de las regalías, en particular para la gestión de proyectos de envergadura regional y adelantados mediante mecanismos asociativos entre entidades territoriales;
- La Ley de Asociaciones Público Privadas, Ley 1508 de 2012 que facilita y estimula el vínculo de la iniciativa empresarial y económica de los particulares a la ejecución de planes y proyectos de desarrollo nacional, regional y local;
- La Ley de Régimen Municipal, o Ley 1551 de 2012, que define instrumentos para fortalecer la gobernanza local;
- Ley 1448 de 2011 que establece a los entes territoriales importantes funciones para atender de manera integral las víctimas de la violencia y adelantar acciones para la reconciliación.
- El Plan de Desarrollo 2012-2015, “Equidad para todos. Primero los niños y las niñas”



3 ENFOQUE OBJETIVOS Y PROCESO METODOLÓGICO

3. ENFOQUE OBJETIVOS Y PROCESO METODOLÓGICO

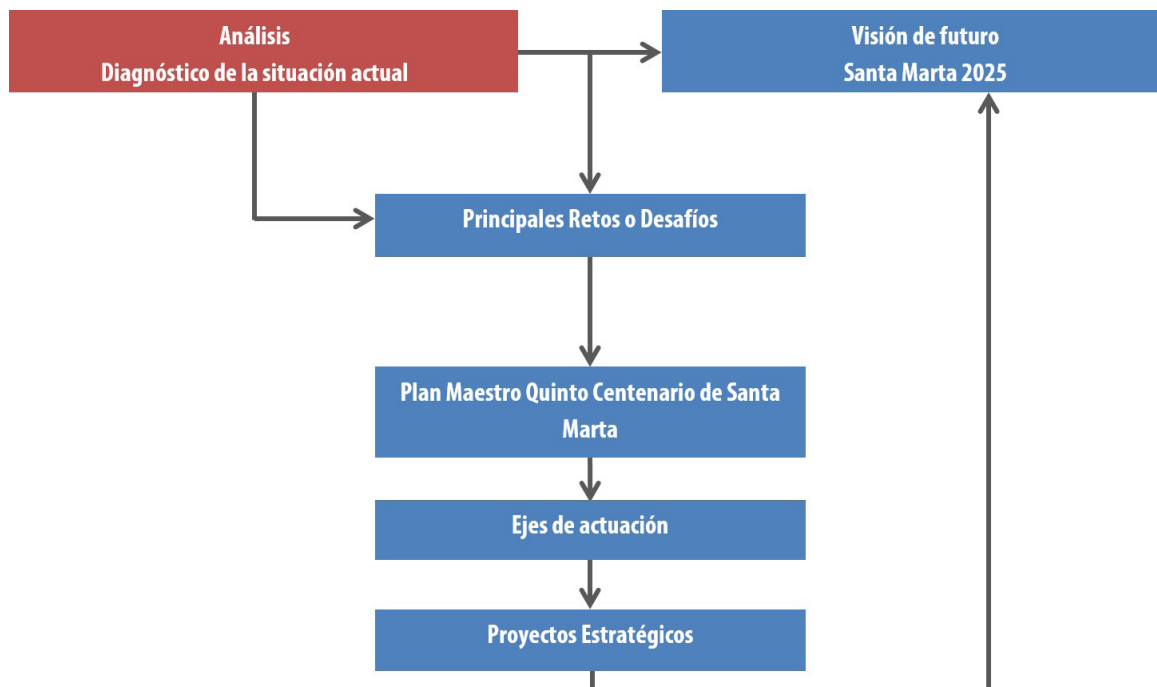
La conmemoración de los 500 años de fundación de Santa Marta representa una excelente oportunidad para que la ciudad no solo supere sus problemas de pobreza, segregación social e inequidad, sino para transformar su contexto actual en oportunidades de desarrollo y bienestar, haciendo de Santa Marta un Distrito altamente competitivo, sostenible desde el punto de vista ambiental, socialmente incluyente y fuerte en lo institucional.

Para efectos metodológicos, la elaboración del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta, asimila los lineamientos de la planeación estratégica aplicada desde hace décadas en ciudades y territorios de todo el mundo.

Esta metodología implica, partiendo del diagnóstico de la situación actual, la formulación de la Visión de futuro de la ciudad, estableciendo los grandes retos y desafíos para afrontar su transformación e identificando los Ejes que ordenan la actuación y los proyectos estratégicos que es preciso poner en marcha en el corto, medio y largo plazo para lograr la Visión o posicionamiento de futuro deseada.

La identificación de proyectos con visión estratégica permite priorizar el uso de los recursos públicos y no gubernamentales (humanos, financieros, tecnológicos, culturales, organizacionales) con visión de mediano y largo plazo y bajo el liderazgo de las entidades oficiales con la cooperación del resto de agentes institucionales, económicos y sociales implicados.

Figura 1. Principales hitos y componentes del Proceso



La planificación estratégica ha demostrado que es un ejercicio válido para posibilitar importantes espacios de encuentro entre el gobierno y los ciudadanos, entre el sector público y el sector privado, y de los distintos niveles de gobierno, local, regional, y nacional.

El Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta ha sido elaborado con amplia participación de actores sociales y económicos del Distrito lo que ha permitido rentabilizar para el proceso de planificación la capacidad técnica de la administración de la ciudad, el conocimiento científico y técnico de la academia y de los expertos en temas específicos, así como el criterio y experiencia del mundo empresarial, sin olvidar las opiniones y anhelos de la ciudadanía samaria.

La participación y socialización de los avances en la elaboración del Plan Maestro quinto centenario de Santa Marta ha sido la base de la creación, diseño o elaboración de escenarios de futuro teniendo como propósito generar un elevado nivel de consenso entre los actores y activar la gestión conjunta entre niveles territoriales de gobierno, entidades públicas, privadas y organizaciones sociales y a la comunidad en general para cumplir los propósitos y retos definidos.

La metodología participativa desarrollada durante la elaboración del Plan ha propiciado un mayor conocimiento entre los agentes y ciudadanos de la situación de la ciudad desde una visión integral e integrada, reforzando el sentimiento de necesidad de una actuación decidida, coherente, coordinada y en cooperación en beneficio de la ciudad y sus habitantes, de la región y del conjunto de la Nación.

El Plan Maestro plantea en suma una nueva forma de gobernanza con visión de mediano y largo plazo basada en el debate democrático, la participación ciudadana, el consenso social, el trabajo conjunto entre el sector público y el privado, así como en el compromiso de acción orientado a resultados. El Plan Maestro pretende aunar, desarrollar y aprovechar las capacidades de los agentes políticos, sociales, económicos y

culturales de la ciudad para gestionar la hoja de ruta que haga posible el tránsito a la Visión compartida de la ciudad deseada y posible con el apoyo de la Nación.

La ciudad de Santa Marta atraviesa una serie de cambios que no solo puede favorecer el desarrollo integral de sus pobladores, sino contribuir con el desarrollo de la región Caribe y del conjunto de la Nación. Para gestionar con éxito ese proceso renovador, la ciudad contará con un instrumento como el **Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta**, diseñado a partir de un proceso de construcción colectiva que pretende una transformación de la ciudad, el fortalecimiento de la identidad y de sus condiciones excepcionales, y del mejoramiento sustantivo de la calidad de vida.

Para ello resulta imperativo contar con una visión de ciudad que permita al gobierno y sus ciudadanos trabajar de forma cooperada por lograr ese tránsito, siempre postergado, hacia una ciudad moderna y con capacidad de impulsar dinámicas ambientales, económicas, sociales, culturales que se correspondan con su historia.

Los diversos niveles de gobierno son conscientes del papel de la ciudad en el contexto actual del país, y en el entorno internacional. La necesidad de profundizar la descentralización y la autonomía de las entidades territoriales para ser gestoras de su propio desarrollo humano; el diseño de la política pública del sistema de ciudades encaminadas a su articulación generadora de sinergias y la aclimatación de condiciones objetivas y subjetivas para la paz y la reconciliación, también hacen parte del marco de referencia del **Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta**.

La elaboración del presente **Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta**, ha sido un proceso de construcción colectiva. Ilustran el proceso de participación y socialización desarrollado durante su elaboración los siguientes datos:

- 40 mesas de diálogo con participación de 3.1250 ciudadanos y ciudadanas representantes de diver-

Figura 2. Diversos escenarios de la participación ciudadana -I Plan Maestro Santa Marta 500 años



sectores sociales y gremiales: líderes comunales y de los barrios, sector académico y universitario, sindicatos, asociaciones de víctimas, población LGBTI, organizaciones de afrocolombianos, iglesias, concejales.

- Reuniones con el Comité Intergremial a instancias de la Cámara de Comercio, Hoteleros, Comerciantes, Transportadores, Bananeros, etc.⁶
- Diálogos con la Nación, a través de diversos Ministerios del Gobierno Nacional. Habilitación de un sitio web y redes sociales
- 5 Mesas temáticas con la ciudadanía, y varios Talleres de experto con el objetivo de recoger las distintas visiones sobre la ciudad y hacer un recuento de las problemáticas y desafíos, así como de oportunidades y vocaciones de la ciudad, al fin de estructurar un diagnóstico compartido.
 - Mesa 1: Economía, Desarrollo Y Vocación Productiva Del Territorio.
 - Mesa 2: Gobierno, Institucionalidad, Gobernabilidad, Buen Gobierno, Gestión Pública Eficiente y Eficaz.
 - Mesa 3: Ciudadanía, Identidades, y Convivencia.
 - Mesa 4: Plan de Ordenamiento Territorial.

- Mesa 5: Ambiente, Ecosistemas y Medio Ambiente

- Talleres de socialización con representantes del mundo académico y empresarial del Distrito de Santa Marta con el objetivo de socializar los avances en el diseño del Plan Maestro, valorar y priorizar los proyectos estratégicos para la ciudad.

El proceso de elaboración del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta ha sido un proceso liderado por el propio Alcalde de Santa Marta, Dr. Carlos Eduardo Caicedo Omar, la Dirección de Planeación Distrital y el conjunto de la administración con el apoyo técnico y metodológico de instituciones y expertos, a modo de Secretaría Técnica, entre los que cabe destacar:

- ONU-Hábitat
- LKS Sociedad Cooperativa perteneciente al Grupo Empresarial Mondragón Corporación Cooperativa (España- País Vasco).

A lo largo del proceso se ha contado asimismo con la participación de instituciones y actores relevantes para el desarrollo, tales como: el Ministerio del Interior, el Departamento Nacional de Planeación, FINDETER, ESAP, Ecopetrol y organismos de cooperación técnica internacional como la CAF, PNUD, USAID, Agencia de Cooperación Francesa y Banco Mundial.

⁶ En el Anexo, se muestra una reseña de los medios de comunicación sobre este proceso de construcción colectiva



4 CONTENIDOS DEL PRESENTE DOCUMENTO

4. CONTENIDOS DEL PRESENTE DOCUMENTO

El presente documento plantea de manera general y ordenada, siguiendo la metodología de la planeación estratégica, las expectativas de los diversos estamentos de la sociedad Samaria y del Gobierno de Santa Marta, para que el gobierno nacional las tenga en cuenta en los desarrollos normativos y la adjudicación de los recursos de presupuesto nacional, que ordena la Ley 1617 de 2013.

Los contenidos del documento son los siguientes:

- i. Presentación a cargo del Señor Alcalde, Carlos Caicedo Omar
- ii. Antecedentes y marco normativo de referencia utilizados para la elaboración del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta
- iii. Objetivo, enfoque y proceso metodológico seguido en la elaboración del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta
- iv. Contenidos del presente documento
- v. Diagnóstico de situación actual de Santa Marta una visión integral de la situación de partida de la ciudad a partir de la información estadística, documental y bibliográfica manejada así como de las opiniones y visiones de agentes y ciudadanos participantes den el proceso.
- vi. Visión de futuro para Santa Marta en el horizonte del 2025, año de celebración del quinto centenario de la ciudad desde su fundación y principales retos y desafíos a los que deberá hacer frente la ciudad para pasar de la situación actual a la posición deseada para el futuro
- vii. Ejes y proyectos estratégicos que estructuran y conforman las principales actuaciones que es preciso desarrollar en la ciudad para hacer frente a sus retos y desafíos y alcanzar la Visión.
- viii. Detalle de los proyectos estratégicos a través de una ficha que para cada uno de los proyectos incorpora una descripción del mismo, una justificación para su consideración como proyecto estratégico para la ciudad, así como información relevante, cuando ha sido posible, sobre aspectos relacionados con su gestión, financiación y programación en el tiempo.





5 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

5. DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN ACTUAL

5.1 ÁMBITO TERRITORIAL

La ciudad de Santa Marta, Distrito Turístico, Cultural e Histórico y capital del departamento de Magdalena, está ubicada al norte de Colombia a orillas de una gran bahía del Mar Caribe. Es la ciudad más antigua de Colombia, fue fundada por Rodrigo de Bastidas el 29 de julio de 1525.

Santa Marta DTCH (Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta) es el tercer centro urbano de importancia de la Región Caribe después de Barranquilla y Cartagena

El área del Distrito es de 2393.35 km², de las cuales 2227.13 son rurales y 166.22 urbanas. 1179.75 km² son de economía campesina. El sector rural de Santa Marta se ubica principalmente en la Sierra Nevada de Santa Marta, la cual se caracteriza por poseer variedad de pisos térmicos, con alturas que oscilan entre 0 y 5.600 metros al nivel del mar.

El Distrito de Santa Marta está dividido en nueve comunas en la zona urbana:

Figura 3. Ubicación geográfica de Santa Marta

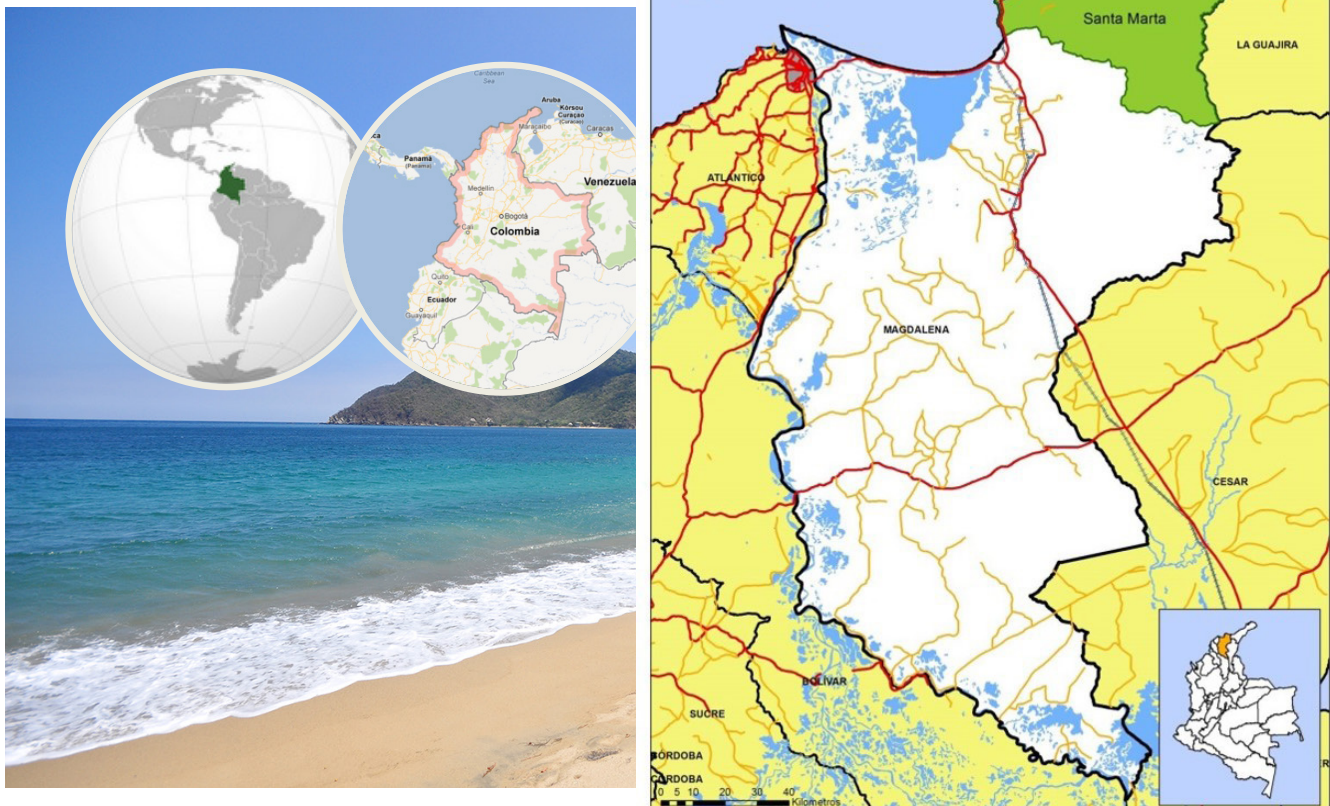


Tabla 1. Datos generales Distrito de Santa Marta

CARACTERÍSTICA	VALOR
Área Distrital (Has.)	239.335
Área Zona Urbana (Has.) (MAVDT)	2.300
Población proyectada 2012*	461.900
Población urbana (2012)	441.883
Hombres	224.789,00
Mujeres	237.111,00
Densidad urbana (Hab/Ha)	192,12
% Población Colombia	0,99%
% Población del Departamento de Magdalena	37,50%
Número de comunas (zona urbana)	9
Número de corregimientos (zona rural)	4
Número de Barrios	313
Temperatura promedio °C	23 - 32 °C
Altitud m.s.n.m	Entre 6 msnm y 5775 msnm.
Latitud	11°14'N
Longitud	74°12'O
Fundación	29 de julio de 1525
Aeropuertos	Aeropuerto Internacional Simón Bolívar
Puerto sobre el Caribe	Terminal Portuario de Santa Marta
Terminales de transporte terrestre	Terminal de Transportes de Santa Marta
Sitio Web	http://www.santamarta.gov.co/web/

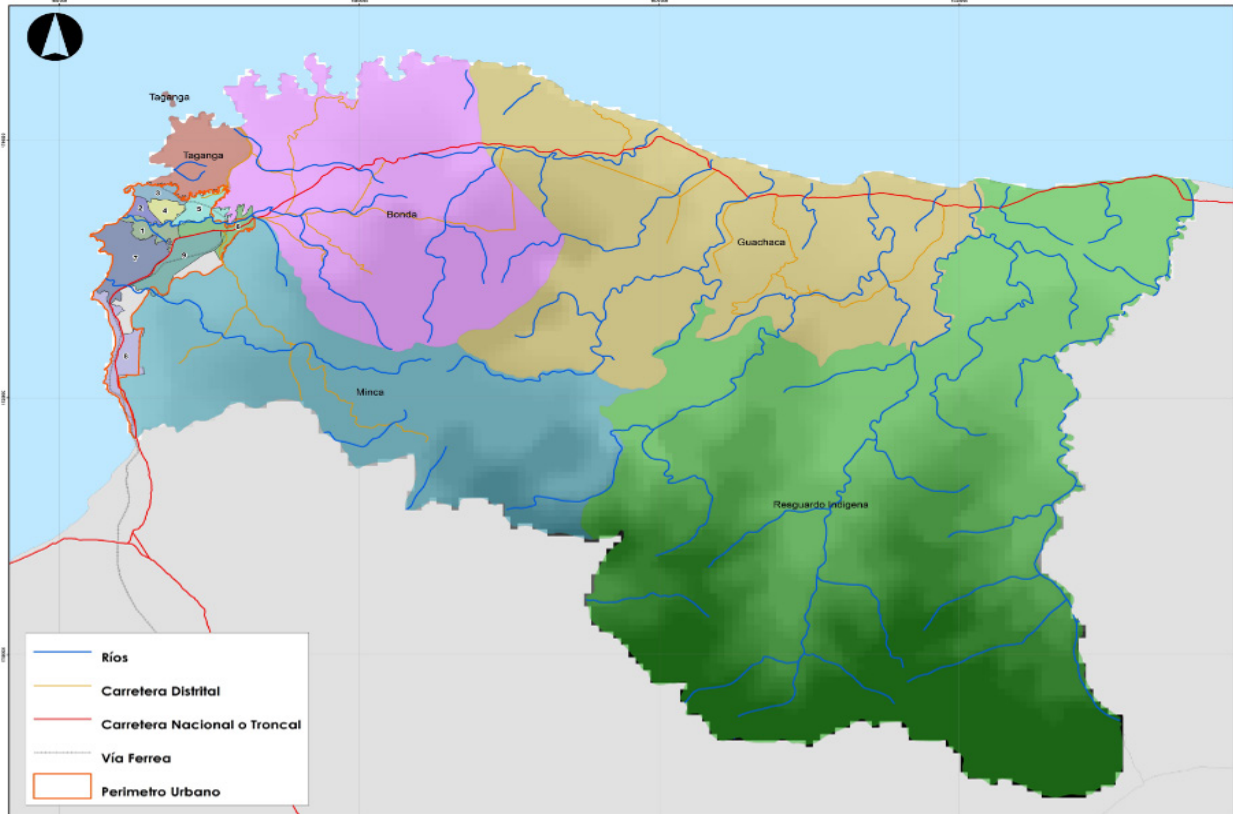
Figura 4. Comunas de Santa Marta



1. María Eugenia - Pando
2. Comuna Central
3. Pescaíto - Almendro - Juan XXIII
4. Polideportivo - El Jardín
5. Santa Fe - Bastidas
6. Mamatoco - Once de Noviembre
7. Gaira - Rodadero
8. Pozos Colorados - Don Jaca
9. Parque - Bureche

Y en cuatro corregimientos en la zona rural: Bonda, Guachaca, Taganga y Minca. Los corregimientos están a pocos kilómetros de la capital: Taganga a 3 km, Bonda a 15 km Guachaca y Minca a 20 km.

Figura 5. División político-administrativa Santa Marta



Fuente: Sobre base IGAC

Figura 6. Entidades territoriales de la Región Caribe de interacción directa con Santa Marta



Fuente: Sobre base IGAC

5.2 CAPITAL HUMANO

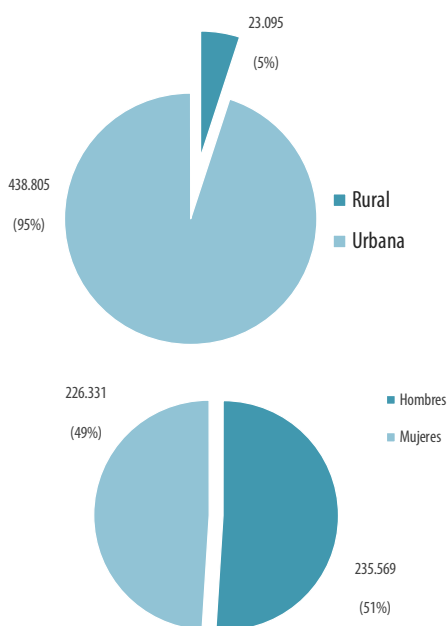
Tamaño, composición y estructura de la población

La población de Santa Marta, según las proyecciones elaboradas por el DANE, llegó en 2012 a 461.900 habitantes, (49% son hombres y el 51% mujeres), lo que representa el 1,0% de la población de Colombia.

La tasa anual de crecimiento poblacional de Santa Marta es de 3,16%, mientras que el crecimiento del departamento y del país se ubica en 2,11% y 1,88%, respectivamente. Es decir, la ciudad está creciendo mucho más rápido que el resto del Magdalena y del promedio nacional.

La distribución de la población por área y sexo, muestra un comportamiento muy similar en las últimas décadas: concentración de habitantes en cabecera (92,5%) y baja población en el área denominada resto (7,5%). Sólo Santa Marta alberga el 37,5% de la población total y el 49,7% de la que habita en cabeceras. Esta situación refleja entre otras cosas, el efecto de la migración de la población rural en los últimos años.

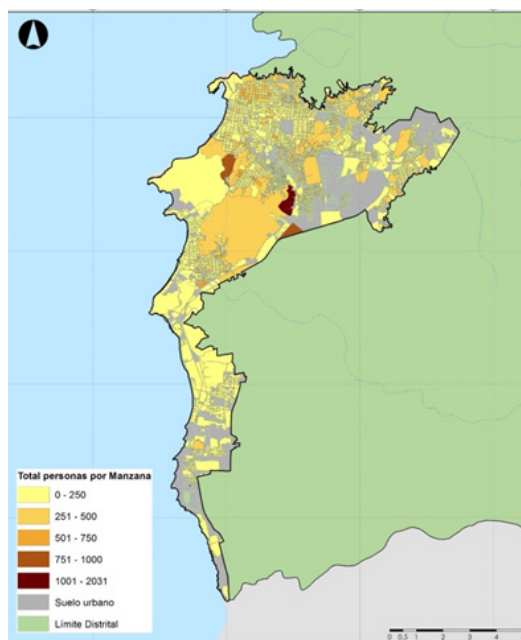
Figura 7. Distribución de la población de Santa Marta.



Fuente: Elaboración PNUD- proyecto ODM en lo local. Cálculos a partir de la información de proyecciones de población del DANE

La población indígena presente en la jurisdicción del Distrito es de 4.055 personas (Censo DANE, 2005). Actualizaciones censales realizadas por la Gobernación del Magdalena (2010) indican que la población indígena en Santa Marta es de aproximadamente 4.500 personas, lo que significa que representa el 1% del total de la población de la ciudad. Los indígenas pertenecen a los pueblos Kogui, Arhuaco, Wiwa y Chimila.

Figura 8. Población Santa Marta por manzana



Fuente: DANE

Los tres primeros tienen ubicada a la mayoría de su población en comunidades ubicadas dentro de su resguardo (2.643 personas según DANE, 2005). Los Chimi-las poseen una comunidad que se ubica en la Vereda Puerto Mosquito, cerca del área urbana, y son 36 familias y 175 personas. Los pueblos Kogui y Wiwa hacen parte de la Organización Gonawindua Tayrona. Los Arhuacos poseen una organización independiente y los Chimilas poseen un fuerte vínculo con los Resguardos

Figura 9. Santa Marta, territorio indígena



Chimila ubicados en el municipio de Sabanas de San Ángel, en el centro del departamento, de donde proceden⁷.

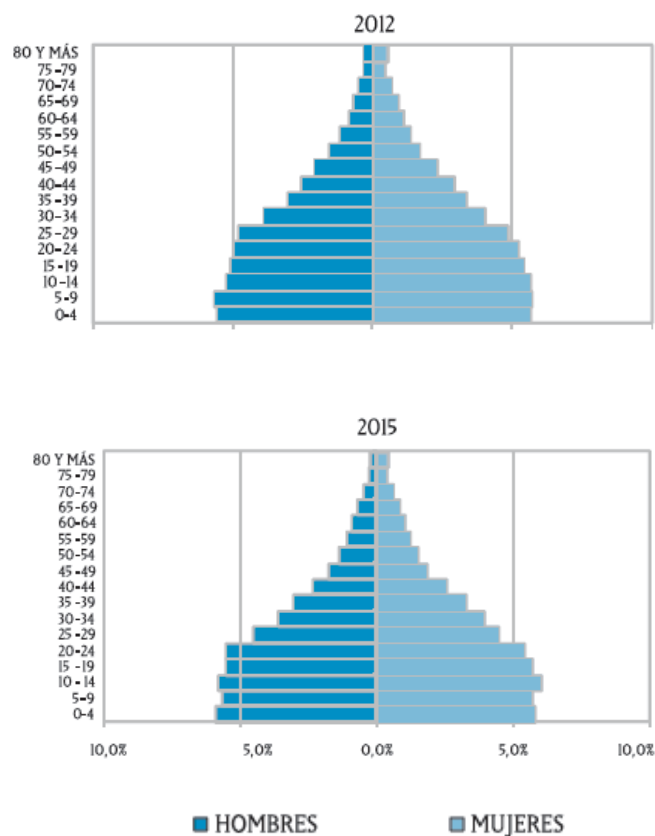
La población que se auto reconoce como negro, mulato y afrocolombiano es de 30.949 personas (DANE, 2005), es decir que representan el 8% de la población del Distrito⁸.

También indicó el Censo 2005 que 74 personas se auto reconocieron como raizal. Estas poblaciones se ubican mayoritariamente en la zona urbana, concentrados en algunas de las comunas de la ciudad con mayor vulnerabilidad, dedicados en su mayoría a actividades

informales de generación de ingresos, construcción, servicios personales al turismo, entre otras.

En la gráfica siguiente se observa el proceso de transformación de la estructura de la población del distrito de Santa Marta en las últimas décadas.

Figura 10. Estructura poblacional 2012 -2015 de Santa Marta



7 Las organizaciones étnicas más fuertes es la Gonawindwa Tayrona, entre las organizaciones indígenas, así como protoorganizaciones representativas de población wayúu desplazada por el conflicto en La Guajira, y EteEnakaChimila, en el curso del río Gaira, zona de Narakajmanta. También existen diversas organizaciones afrodescendientes del nivel nacional que hacen presencia en el Distrito, este no cuenta con un análisis o caracterización de organizaciones, ni con un mapa y/o directorio de actores organizacionales de la diversidad étnica, lo que ha impedido articular esfuerzos mínimos para la intervención y fortalecimiento de dichas organizaciones. Otro rasgo de la multiculturalidad es la presencia distrital de comunidades provenientes de regiones del interior del Caribe o del país, así como miembros de "colonias" extranjeras, que se han asentado en tiempos diferentes en la ciudad, de las cuales, los últimos en establecerse son ciudadanos israelíes en el corregimiento de Taganga, y en inmediaciones del Parque Tayrona, la consecuencia del atractivo turístico internacional de la ciudad. Está creciente diversidad cultural amerita políticas específicas que fomenten la inclusión-integración de los ciudadanos extranjeros, así como la interlocución con las "colonias" regionales, que se han organizado a nivel gremial, como comerciantes de segmentos de mercados específicos en la ciudad.

8 Libia Rosario Grueso Castelblanco; Documento propuesta para la formulación del plan integral de largo plazo población negra/ afrocolombiana, palanquera y raizal 2007 - 2019

Fuente: Elaboración PNUD- proyecto ODM en lo local. Cálculos a partir de la información de proyecciones de población del DANE

Algunos aspectos merecen señalarse:

- La proporción de mujeres en edad fértil (15-49 años) en 2011 representa el 26,6% de la población total del distrito, valor muy similar al registrado a nivel nacional 26,9%.
- La población del distrito está en proceso leve de envejecimiento. Los mayores de 65 años fueron el 7,0% en 2005, (3,87% de mujeres 3,13% de hombres); mientras que la proporción de esta misma población para el 2015 alcanzará 8,96%, (4,93% de mujeres 4,03% de hombres).
- Los menores de cinco años pasaron de representar el 11,4% del total de la población en 1993 a 10,3% en 2011.
- Entre tanto, la población menor de 15 años en Santa Marta, según el Censo 2005 del DANE, representa el 33% de la población total (Colombia el 31%); la misma población registrada en el Censo de 1985 era del 38%. Y en el 2015 representará el 30%.
- Por otra parte, según los datos del Censo 2005, la fecundidad de las mujeres en el municipio permaneció inamovible con respecto al valor estimado en 1993, 3,12 hijos por mujer. Esto significa que no se avanzó en el proceso de descenso de la fecundidad que se suponía se presentaría como efecto de la transición demográfica.

Este proceso de transformación demográfica presenta retos y oportunidades para el Distrito y para el País. El Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA) destaca una gran posibilidad para el crecimiento económico y el mejoramiento de las condiciones de vida de todos los colombianos, por el bono demográfico⁹. (UNFPA, 2010).

⁹ Se conoce como bono demográfico aquella situación en la cual la proporción de personas en edades productivas crece de manera sostenida respecto a la proporción de personas en edades potencialmente inactivas (menores de 15 y mayores de 60 años), esto posibilita el mejoramiento de las condiciones de vida del total de la población, por la vía del crecimiento económico y de la productividad general de la sociedad.

Educación y empleo

La capacidad de la ciudad para aprovechar el bono demográfico depende del mejoramiento de las capacidades, las oportunidades y la inserción en el mercado laboral de la población en edad productiva.

La educación y el empleo constituyen pilares básicos para el desarrollo humano y la competitividad de un territorio.

A este respecto Santa Marta que muestra rezagos con respecto a indicadores y cuestiones que se refieren al sistema educativo como:

- Analfabetismo en retroceso, afectando especialmente a la población rural, poblaciones indígenas y de mayor edad.
- Cobertura en educación media relacionada con la deserción escolar en este nivel que encuentra su explicación en la desmotivación de los jóvenes de permanecer en un sistema poco pertinente y marginado de las opciones de enganche poblacional (Plan de Desarrollo 2012-2015 de la Alcaldía de Santa Marta), lo cual sumado a las altas tasas de desempleo de la ciudad plantea en carácter prioritario de la formación para el empleo en la ciudad de Santa Marta.
- Años promedio de estudio de la población de 15 a 24 años que aunque próxima a la meta ODM (9,99 años frente a 10,63) está por debajo de las dos capitales que encabezan el ranking en la región Caribe (Barranquilla -10,65- y Cartagena -10,30-).
- Repetición concentrada en los niveles de secundaria y media y especialmente en la zona rural y con mayores tasas en el sector oficial.
- Baja calidad de la enseñanza a tenor del desempeño de las instituciones educativas de Santa Marta en pruebas oficiales.

En lo que se refiere a la educación superior Santa Marta cuenta en la actualidad con cinco universidades (una de carácter público y cuatro privadas):

Pública: Universidad del Magdalena: Fundada en 1958, es la más grande del departamento y una de las mejores universidades de la Región Caribe de Colombia.

Privadas

- Universidad Sergio Arboleda: Una de las dos sedes a Nivel Nacional, junto a la de Bogotá.
- Universidad Jorge Tadeo Lozano: Una de las tres sedes Nacionales de esta Universidad.
- Universidad Cooperativa de Colombia (UCC): una de las 18 sedes nacionales de esta Universidad Colombiana y una de las 2 de la región.
- Corporación Unificada Nacional (CUN): Una de las instituciones con mayor proyección para los intereses de la ciudad. Se caracteriza por el alto nivel de plazas laborales que ocupan sus estudiantes principalmente en las Comunicaciones y el Periodismo.

También existen sedes de la UNAD, de la Universidad Antonio Nariño y de la Universidad del Norte y la Corporación Universitaria Remington, las cuales no poseen campus universitario sino más bien sedes pequeñas de posgrados como en el caso de la Universidad del Norte y algunos pregrados y posgrados como las demás universidades mencionadas.

Asimismo, la ciudad cuenta con dos sedes del SENA, SENA industrial (Av Ferrocarril) y SENA agropecuario (Gaira).

Con relación a este nivel del sistema educativo cabe señalar las dificultades de acceso de algunos jóvenes a la Universidad, así como la denuncia en algunos foros empresariales de falta, en el Distrito y en el Departamento, de programas de cualificación del recurso humano en las vocaciones del territorio, lo cual parece imprescindible para fomentar el empleo, el emprendimiento y la vocación productiva de la ciudad en ámbitos como el agroindustrial, portuario, logístico, turismo, etc.

Finalmente, a pesar de la presencia en la ciudad de sedes de la Alianza Colombo-Francesa y del Colombo-Americano el dominio de un segundo idioma es claramente insuficiente entre los recursos humanos del Distrito.

Parece necesario por tanto otorgar un carácter estratégico a iniciativas y proyectos orientados a mejorar la cualificación de la población y sus competencias profesionales y tecnológicas incidiendo en:

- Reducir el porcentaje de personas que no saben leer ni escribir.
- Mejorar la calidad de la educación impartida en los colegios de la ciudad y brindar acceso a la educación a los pocos niños y jóvenes que aún no lo tienen.
- Mejorar la retención de estudiantes en el sistema educativo para reducir la deserción escolar, especialmente en educación media, para así aumentar la cobertura en este nivel y alcanzar la meta ODM. Es importante tener en cuenta que la principal causa de deserción reportada en educación básica es el hambre. La promoción de estrategias de alimentación escolar puede mejorar la permanencia en escolar en los municipios donde esta sea la principal causa de deserción.
- En educación media es importante concientizar a los jóvenes sobre los retornos de la educación, es decir, sobre la probabilidad de percibir mejores ingresos en su vida adulta. Esto debe venir acompañado de programas de formación para el empleo dirigidos a jóvenes y estrategias de generación de empleo.
- Incrementar los programas de alfabetización para población de 15 a 24 años, especialmente dirigidos a zonas rurales y comunidades indígenas.
- Recuperar la infraestructura escolar afectada con el invierno para evitar que los estudiantes suspendan su educación.
- Aumentar la inversión por parte de las universidades en la formación de magísteres y doctores.
- Facilitar el bilingüismo
- Capacitar a los jóvenes en conocimientos y tecnologías asociadas a las vocaciones productivas del Distrito.

En lo que se refiere al empleo la situación de la ciudad queda reflejada por las figuras y gráficos adjuntos.

Figura 11. Relación pobreza-desempleo

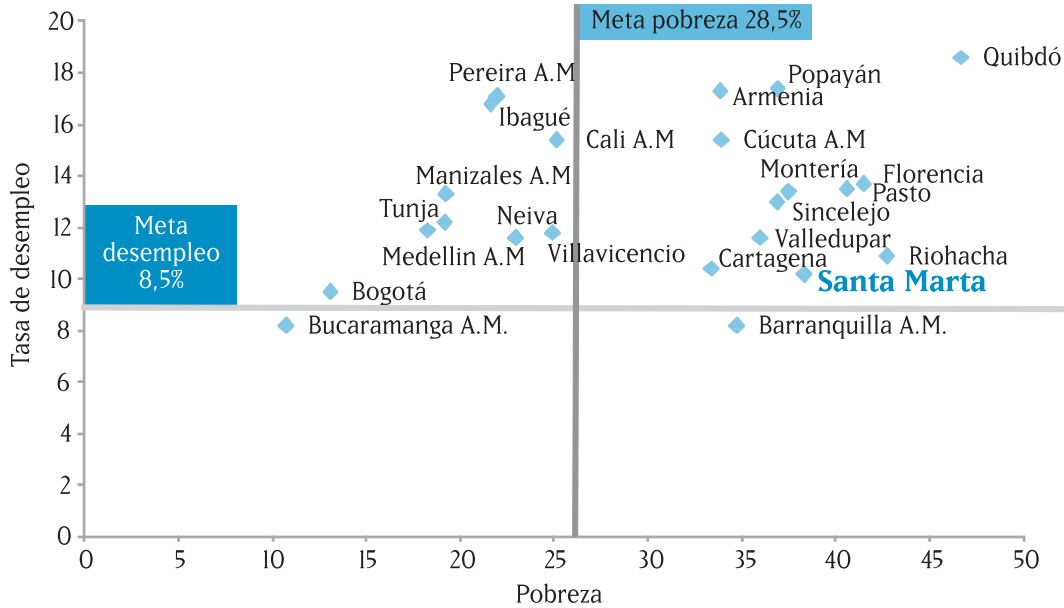


Figura 12. Tasas de desempleo e informalidad

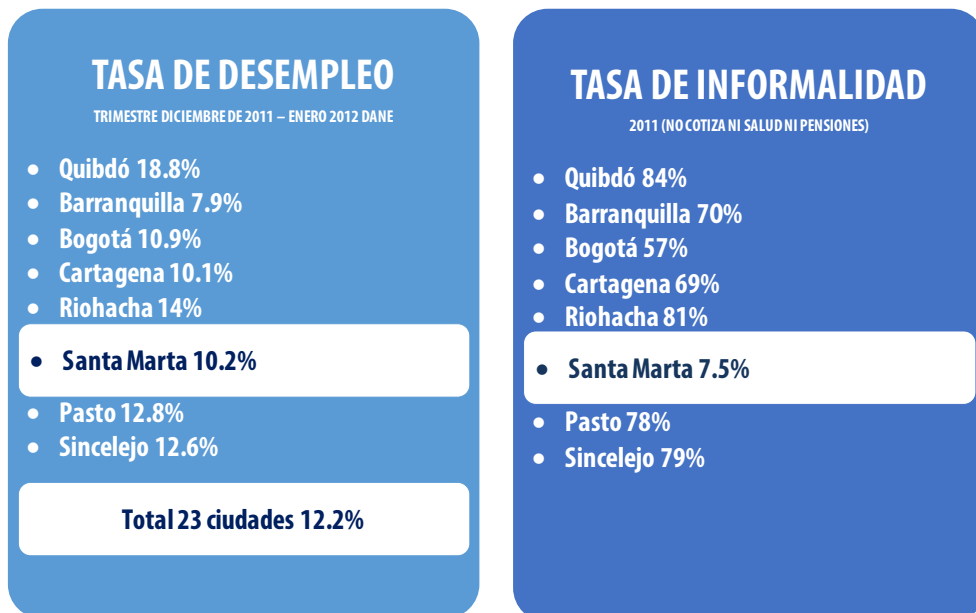
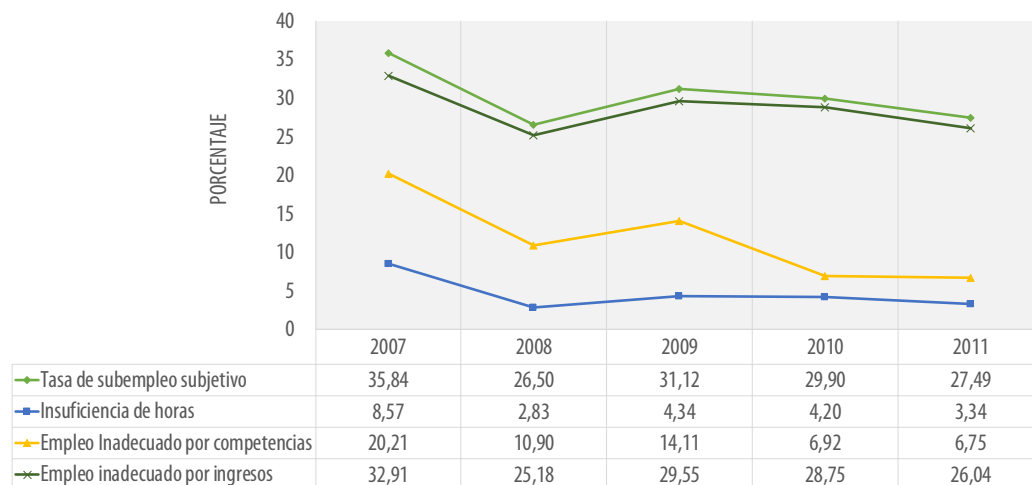


Figura 13. Caracterización del subempleo en Santa Marta. 2010



Visión global del Desarrollo Humano

Se presenta a continuación de manera sintética la situación de Santa Marta con respecto a otros indicadores, más allá de los relativos a la educación y a los que se ha hecho referencia en el apartado anterior, que conforman los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM).

Tabla 2. ODM Santa Marta

ODM	INDICADOR	Línea de base del país	Línea de base de Santa Marta	Meta 2015 del País	Santa Marta
ODM 1	Porcentaje de personas en pobreza extrema, (Indigencia).	20,40% 1991	8,53% 2010	8,80%	7,90% 2011
ODM 2	Tasa de cobertura bruta en educación media.	42,93% 1993	73,02% 2005	93%	90,90% 2010
ODM 3	Proporción de mujeres candidatas sobre el total de personas candidateadas.	17,1 2003		30	15,8 2011
ODM 4	Tasa mortalidad en menores de 1 año (por 1.000 nacidos vivos).	36,67 1990	31,290 2005	16,68	27,22 2009
ODM 5	Razón de mortalidad materna (por 100.000 nacidos vivos).	100 1998	97,1 1998	45	65 2009
ODM 6	Número de casos de dengue.	234 1998	5 1998	47	1 2009
ODM 7	Proporción de la población con acceso a métodos de abastecimiento de agua adecuados, Cabecera.	94,60% 1993		99%	81,47% 2007
ODM 8	Usuarios de Internet por cada 100 habitaciones.	4,84 2002	34,2 2009	60,00	38,4 2010

Los principales rezagos son:

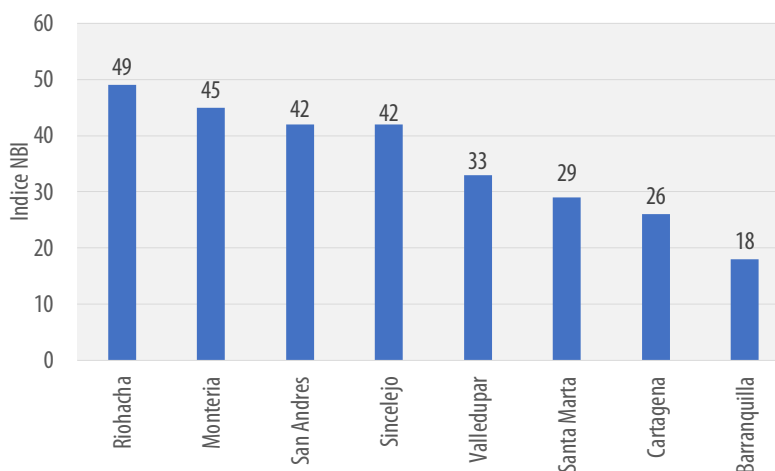
- Pobreza multidimensional (IPM). Para Santa Marta el IPM es de 49% y afectó en 2011 aproximadamente a 222.881 personas. En el área rural este indicador es de 77.75% mientras que para el área urbana es de 46.75%. Las mayores carencias se presentan en la tasa de empleo formal, el logro educativo, la tasa de dependencia económica, el

aseguramiento en salud y el acceso a servicios para la primera infancia.¹⁰

10 PNUD, Santa Marta 2012. Estado de avance de los ODM; pág. 20. Las variables que aumentaron la privación entre 2010 y 2011 fueron: inadecuada eliminación de excretas cuya privación pasó de 12,0% en 2010 a 14,5% en 2011 y barreras de acceso a servicios de salud que pasó de 6,9% en 2010 a 8,2% en 2011. Las variables que disminuyeron la privación entre 2010 y 2011 fueron: rezago escolar que pasó de 35,1% en 2010 a 34,1% en 2011, analfabetismo cuya

privación pasó de 13,2% en 2010 a 12,0% en 2011 y aseguramiento en salud que pasó de 21,0% en 2010 a 19,0% en 2011

Figura 14. Índice de necesidades básicas insatisfechas. NBI



- NBI municipal. Según el DANE, el indicador de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) del Distrito de Santa Marta presentó una disminución durante el período intercensal de 1993 a 2005 al pasar de 34,8% a 29,0% .¹¹
- Mortalidad materna. Santa Marta presenta una tendencia irregular en la razón de mortalidad materna: de 2001 a 2003 hubo un descenso pasando de 98,58 a 77.81 defunciones maternas por cada 100.000 nacidos vivos. Posteriormente se registró un aumento, alcanzando su nivel máximo reciente en 2008, pero en 2009 vuelve

a cambiar la tendencia y se registra una tasa de 65 por cada cien mil nacidos vivos.

- Cobertura en salud. población afiliada a régimen contributivo (RC) y régimen subsidiado (RS) suman 489.819.
- El Índice Gini de propietarios para el departamento de Magdalena. En 2009 fue de 0,78, y el de Colombia para el mismo año fue de 0,87
- Desnutrición infantil (especialmente la de bajo peso para la edad y retraso en talla). En Santa Marta el porcentaje de nacimientos con bajo peso al nacer alcanza un 8,6%. En el 2007, la tasa de mortalidad por desnutrición crónica en menores de cinco años era de 8,9 por 100.000 cifra inferior al promedio nacional de 10,16

11 En Santa Marta en cabecera se registra un 27% de NBI, pero en el resto es de 50%, por encima de Riohacha (85), Montería (76), Valledupar (63), y Sincelejo (61)

- Desempleo. Santa Marta cuenta con una tasa de desempleo por debajo de dos dígitos (9,8%) pero la ocupación es precaria, de baja calidad, con alto subempleo y trabajo por cuenta propia, con un 72,55% según el Banco de la República que no cotizan a seguridad social ni reciben prestaciones sociales y un 64% según el DANE, en la total informalidad. En 2009, la participación femenina en la fuerza laboral del Magdalena representaba el 33% de los ocupados. Esta cifra es levemente inferior al promedio nacional de 39,9%

Tabla 3. Distribución de la población por tipo de régimen

POBLACION TOTAL	540.075	100 %
Régimen contributivo	208.337	39%
Régimen subsidiado	281.482	52%
Población sin afiliar	50.256	9%

Fuente: PNUD

- Analfabetismo. De acuerdo con los datos del último Censo (DANE), Santa Marta tiene una tasa de analfabetismo de 2,8%, inferior a la de Colombia de 3,17% en personas con edades entre 15 y 24 años, mientras que la tasa total para personas ma-

yores de 15 años es del 6 %, muy lejos de la meta de los ODM a 2015 de un 1%.

- Calidad de la educación. En las Prueba Saber II 2002-2007 y 2010 se encuentra que el 85%, 87% y 87% de los colegios oficiales en los años respectivos se encontraron en las categorías inferior y baja, mientras que los no oficiales fueron el 52%, 43% y 40% respectivamente. Los colegios oficiales con desempeño medio fueron 11%, 10% y 10% para los años señalados y sólo el 5%, 3% y 2% tuvieron un desempeño alto. En cuanto a la prueba SABER-11, el porcentaje de colegios oficiales ubicados en las categorías inferior y baja para los años referidos es de 85%, 87% y 87% respectivamente. Estos porcentajes para los colegios no oficiales es de 52%, 43% y 40%, una gran diferencia a favor de éstos últimos. Mientras que el porcentaje de establecimientos educativos oficiales que se pueden clasificar de desempeño medio fue de 11% en 2002, 10% en 2007 y 10% en 2010.
- Acceso a internet. Computadores para Educar ha entregado 2.928 equipos que han beneficiado a 83.707 estudiantes de básica primaria y secundaria, de los cuales han entrado en obsolescencia el 50%. Según el ministerio para las TIC, el índice de

Figura 15. Coeficiente de Gini. 2010 – 2011 Ciudades Caribe colombiano

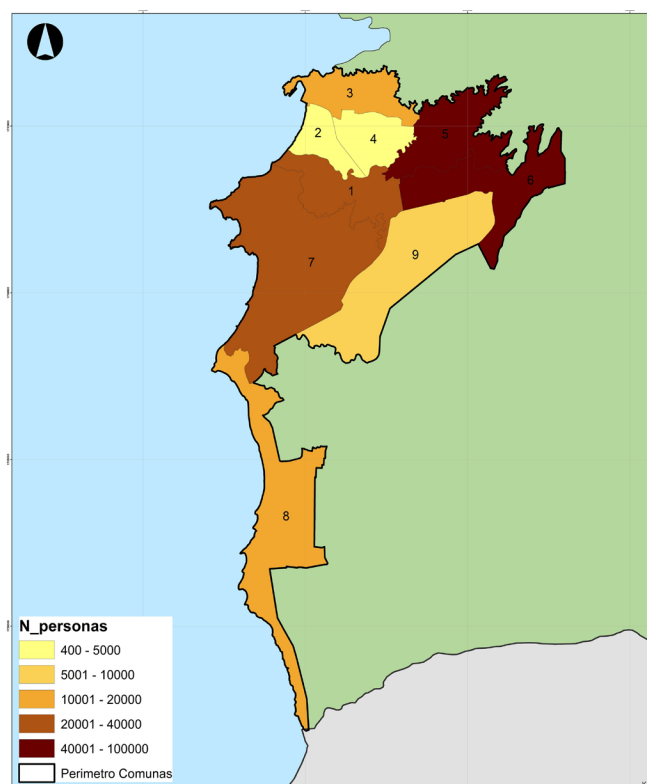


Fuente: Elaboración PNUD- proyecto ODM en lo local, DANE.
Boletín abril de 2012

Digitalización de la Ciudad es de 0,52, ubi-cándose en el puesto 18 dentro de las ciudades capitales de Departamento, el índice esta en escala de 0 a 1 y el promedio se encuentra en 0,55 existiendo una brecha de 0,03 respecto al promedio, de 0,25 frente a Bogotá y de 0,20 frente a Medellín. El porcentaje de penetración de Internet es del 13% sobre el total de la población y es mucho más acentuada la deficiencia en la población con NBI.

- Personas afiliadas al SISBEN: El DANE confirma que en el 2011, el total de personas incluidas en el SISBEN eran 235.619. Esto significa que la mitad la población de Santa Marta sobrevive merced al acceso que este sistema le permite a los programas asistenciales del Estado.

Figura 16. Población en base Sisbén por Comuna – 2012



Fuente: PNUD

De la información reportada se desprende que una importante franja de pobladores no ha logrado el completo acceso a derechos sociales, económicos y cultu-

rales fundamentales lo cual se expresa en que buena parte de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, no se cumplirán en el 2015.

El desplazamiento interno a causa del conflicto en el país, sigue siendo preocupante y en la ciudad representa casi el 40% de sus pobladores¹². La presencia de grupos armados ilegales y la debilidad de las políticas públicas que ofrecen oportunidades para los jóvenes, se suman a situaciones de violencia e inseguridad endémicas.

El actual plan de desarrollo Distrital plantea e implementa una serie de programas y acciones para atender esta problemática, pero sin embargo persiste un alto déficit de servicios sociales fundamentales como acceso a servicios públicos domiciliarios, salud, educación, vivienda, cultura, uso del tiempo libre, recreación y deporte, y acceso al empleo.

En los últimos años ha habido un florecimiento de la actividad comercial y de alguna mediana y pequeña industria, que abren esperanzas a la dinamización de la económica local. También hay que señalar que se evidencia la debilidad institucional y los recursos limitados para hacer frente a las distintas problemáticas, así como la fragilidad en la planificación del territorio y la protección de sus ecosistemas y de la cultura ancestral.

A pesar de los esfuerzos de la actual administración por recuperar la gobernanza de la ciudad, esta aun presente grandes desafíos en términos de un mayor compromiso colectivo de las distintas fuerzas sociales de Santa Marta sobre su presente y su futuro; y la necesidad de recuperar el liderazgo de la institucionalidad en la gestión del desarrollo, hoy en manos de particulares mediante cuestionadas concesiones.

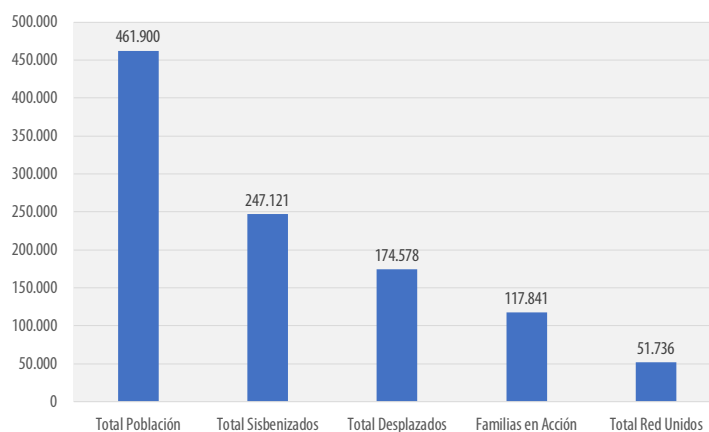
¹² Teniendo en cuenta la gran cantidad de víctimas que se asientan en la ciudad, y los importantes recursos y las estrategias nacionales de atención integral previstas en la ley 1448, es posible pensar que si se complementa la visión individual de esta atención, para pasar a una concepción colectiva, esta circunstancia puede ser un gran motor de desarrollo humano y de integración de la ciudad.

En términos sociales, los principales rezagos¹³ reflejan una pobreza de 49%, desempleo de 9,8%, Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) de 29,0%. Cerca de la mitad de la población se encuentra afiliada al SIS-BEN, y un 64%, en la total informalidad. Las mayores carencias se presentan en el empleo formal, el logro educativo, la tasa de dependencia económica, el aseguramiento en salud y el acceso a servicios para la primera infancia. A ello se suma el drama de miles de desplazados, que han seguido llegando a la ciudad, siendo segregados espacialmente y lejos de la posibilidad de acceder a empleos formales y a la provisión de bienes y servicios.

En el Distrito de Santa Marta las cifras y evidencias son elocuentes:

- un desplazamiento acumulado de 112.382 personas recibidas y 56.208 personas expulsadas ;
- el 25% de la población de Santa Marta son personas en situación de desplazamiento;
- ha habido un aumento en los últimos 20 años de los asentamientos precarios en zonas no urbanizables y de riesgo (aprox. 18 mil asentamientos);
- los procesos de estabilización socio-económica de las familias desplazadas acusan debilidades;

Figura 17. Relación entre total de habitantes y grupos a atender



Fuente: Documentos facilitados por la Alcaldía Distrital

La población en situación de desplazamiento forzado.

En términos humanitarios, el desplazamiento forzado es, por su magnitud, el mayor impacto de la violencia en Colombia. Así como son múltiples los impactos que el desplazamiento genera en las personas, las familias y las comunidades, en términos de vulneración de sus derechos, pérdida de bienes, destrucción de activos individuales y comunitarios, también existen diferentes efectos sobre el desarrollo urbano y rural de los municipios y departamentos.

Las sentencias y autos emitidos por la Corte Constitucional sobre la atención de la población desplazada y las obligaciones que trae la Ley de Víctimas, se constituyen en insumos fundamentales para la estructuración de una estrategia integral de atención, prevención e inclusión¹⁴.

¹⁴ El distrito de Santa Marta es la tercera ciudad en Colombia por personas en situación de desplazamiento (PSD) recibidas, luego de Bogotá y Medellín. Sus registros arrojan 57.932 personas expulsadas, 114.995 recibidas, y 121.821 declaradas antes de 1997, y 2011 (marzo 31). La PSD recibida en Bogotá representa el 4,29%, mientras que en Medellín representa el 9,41%. La PSD recibida en Santa Marta representa el 25,28% del total de la población distrital, mientras que el promedio nacional de PSD representa el 8,41% de la población nacional. La PSD recibida en Santa Marta, equivale al 2,96% del total de PSD nacional, proporción muy superior a lo que significa la población samaria, que sólo equivale al 0,98% del total nacional

¹³ PNUD, Santa Marta 2012. Estado de avance de los ODM. Algunos de los indicadores: Pobreza multidimensional (IPM)

Cultura y convivencia ciudadana

La participación de la ciudad en el total de delitos cometidos en el país varía del 1,40% en 2007, a 2,86% en 2010, pero Santa Marta sólo representa en todos

son la violencia intrafamiliar (35,56%), seguido de las demandas de cuota alimentaria a menores (14,21%), y solicitud de custodia (11,18%)¹⁵. Por su parte, en la Inspección de Policía las situaciones por las que más se consulta y que están relacionadas con la convivencia

Figura 18. Violencia intrafamiliar

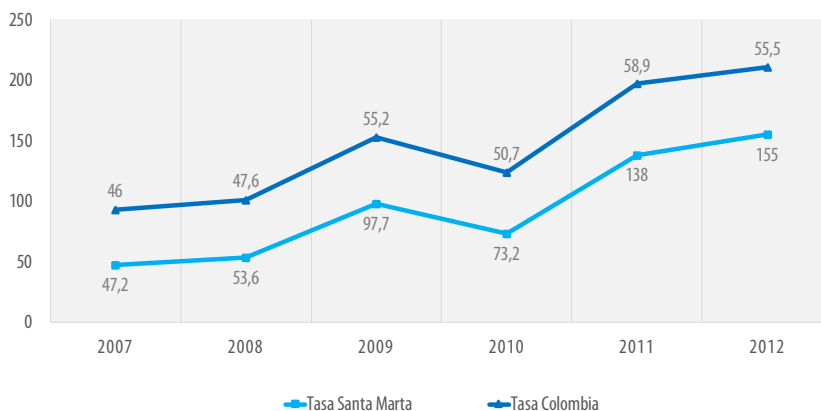
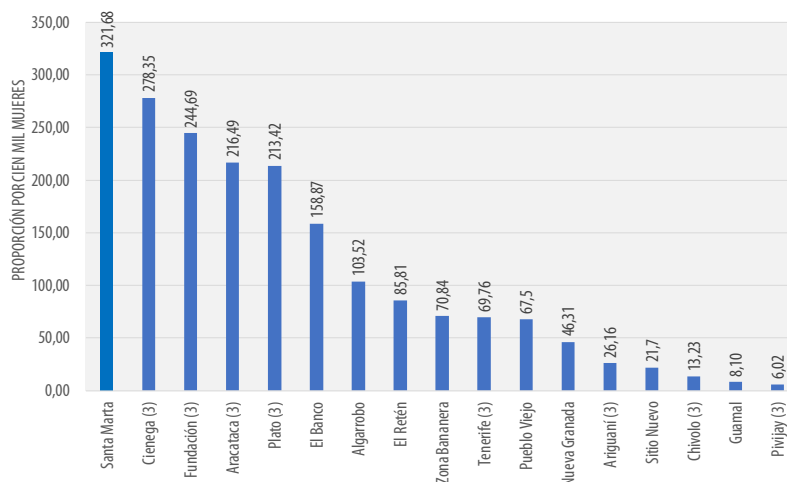


Figura 19. Violencia de género. Proporción de mujeres valoradas por violencia de pareja por municipio en el Magdalena. 2010



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses - División de Referencia de Información Pericial

estos años algo menos del 0,98% de la población. La recurrencia de las consultas a la Comisaría de Familia permite visualizar que los de mayor representatividad

15 Los conciliadores en equidad, que recibieron entre febrero y diciembre de 2011 un total de 9542 solicitudes o consultas, realizaron un total de conciliaciones equivalente al 59,07% del total de procedimientos, mientras que atendieron casos no conciliables referidos a temas como cuota alimentaria (15,54%), accidentes de tránsito (1,80%), deudas (5,59%) y violencia intrafamiliar (1,67%), entre los más destacados, motivos de consulta recurrente que por supuesto indican grupos de comportamientos que afectan la convivencia ciudadana.

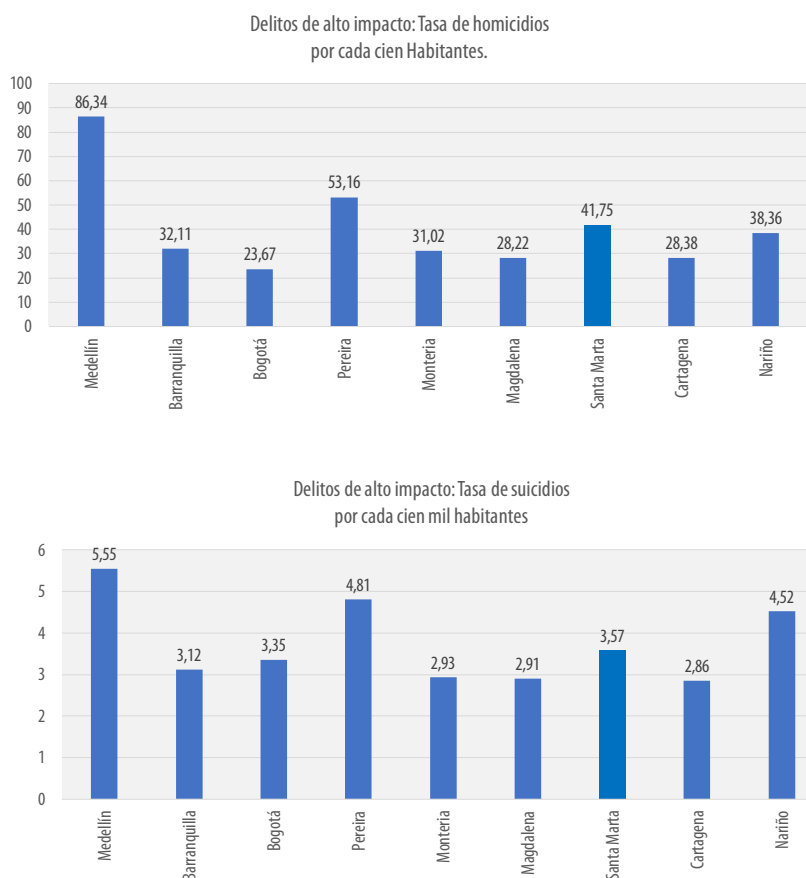
ciudadana, la conminación (25,6%), la fianza (12,2%) y la conciliación (6,2). Diversos estudios señalan la importancia de reconstruir el paradigma ético de la sociedad y de abrir opciones y oportunidades a los llamados “jóvenes del no futuro”¹⁶.

La Unidad de Fiscalía reportó la atención a 1596 casos entre febrero y diciembre de 2011, de los cuales la violencia intrafamiliar conforma un preocupante

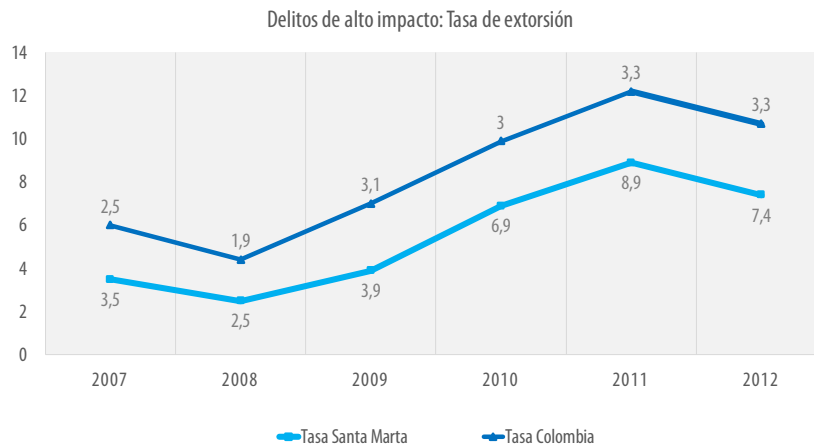
81,7% del total, seguido de acto sexual abusivo (4,2%), acoso sexual (1,57%), y cuota alimentaria a menores (1,07%). Estos datos, confrontados con los de la Comisaría de Familia, sugieren la necesidad de fortalecer el entramado familiar, y buscar un impacto sustantivo desde las políticas distritales en las conductas desarrolladas en el seno de las familias, así como promover iniciativas que redunden en el control estatal y social a comportamientos sexuales lesivos o dañinos contra la comunidad y los miembros de las familias.

16 Cristian Terner L.; Las esquinas del barrio: sus usos y significados un “vacile” exclusivamente popular.; Departamento de Antropología, Universidad del Magdalena, 2004

Figura 20. Indicadores sobre violencia e inseguridad



Fuente: Policía Nacional 2011



Seguridad y orden público

Por décadas la situación de orden público ha sido gravemente alterada como consecuencia del surgimiento de grupos delincuenciales, inicialmente ligados al narcotráfico y a la protección de las élites locales del ataque de la guerrilla. Estos grupos funcionaban como estructuras de protección privada que fueron complejizándose al punto de convertirse en ejércitos particulares, que tiempo después se adhirieron al proyecto paramilitar de las AUC a finales de 1996. Esta última organización llegó a manejar desde finales de la década de 1990 casi la totalidad de los intereses criminales en gran parte del territorio nacional.

Las desmovilizaciones de los grupos de autodefensa culminadas en 2005 para los grupos que operaban en el Magdalena, fueron concebidas como una salida al conflicto, dándose en algunos casos, una transición a nuevos grupos armados denominados por el Estado como las Bacrim, mientras que la academia les ha llamado Grupos Armados Irregulares (GAI), o neo paramilitares, con intereses en el control de actividades criminales muy rentables que habían dejado los grandes cabecillas que fueron extraditados, lo cual se refleja notoriamente en los indicadores de seguridad urbana de las zonas anteriormente controladas por las AUC¹⁷.

17 Defensoría del Pueblo; Informe de la comisión de observación de la crisis humanitaria en la Sierra Nevada de Santa Marta

El aumento en los niveles de violencia armada en la ciudad se refleja en el incremento de los índices de homicidio, ya que según reportes de la Policía Nacional y el DNP, la tasa de homicidios por 100 mil habitantes en Santa Marta es de 49,3, cifra que ubica al Distrito por encima de grandes ciudades como Barranquilla y Bogotá, e igualmente la tasa samaria de homicidios por 100.000 habitantes en los últimos cuatro años han superado la tasa nacional. Los años 2009 y 2011 han sido los más violentos de los últimos cuatro años, con un reporte de 185 y 184 homicidios por año, respectivamente.

Los altos índices de violencia intrafamiliar, delincuencia común e intolerancia hacia poblaciones constitucionalmente protegidas, el actuar de bandas y grupos ilegales que han debilitado la democracia local y el clima de ejercicio de los derechos asociados a la vida y las libertades públicas, plantean el desafío y reto

ineludible de preparar la ciudad para el eventual posconflicto, lo que implica entre otras acciones, la reparación a las víctimas que habitan la ciudad; la reincorporación de excombatientes; la reparación del daño simbólico a las poblaciones victimizadas; la generación de condiciones de no repetición y de aclimatación del perdón; la construcción de oportunidades para los jóvenes y el aseguramiento de situaciones para la paz y la reconciliación en la vida cotidiana de los pobladores.

Cultura, recreación y deportes.

El ocio y la cultura son derechos humanos reconocidos desde la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 y constituyen, cada vez más, junto a la actividad deportiva, sectores generadores de riqueza con potencial para el desarrollo de actividades económicas y nuevos yacimientos de empleo.

A pesar de su tradición y vocación la posición de Santa Marta en torno a estos sectores es débil, tanto desde la perspectiva de oferta de servicios a la propia población del Distrito, respondiendo a sus derechos que repercuten directamente en la calidad de vida, como desde el punto de vista de su aporte a la competitividad en términos de economía y empleo.

Existen 8 centros comunitarios de formación artística y cultural con un bajo nivel de actividad de formación artística que en el 2011 atendieron a una población de 847 personas¹⁸.

La disponibilidad de bibliotecas y equipamientos culturales es baja y la calidad y funcionamiento de los mismos ampliamente mejorable, máxime en un Distrito como Santa Marta, declarado Distrito Histórico, Turístico y Cultural.

Según el inventario de equipamientos culturales del distrito, sólo se cuentan con 28 de esta naturaleza, entre los cuales existe sólo una biblioteca y otra ludobiblioteca en Taganga. No se lleva el registro de usuarios, la disponibilidad de libros y materiales es muy baja.

También hay 9 centros culturales de los cuales 4 están ubicados en el área rural y hay 17 bienes declarados de interés cultural, de estos están programados la restau-

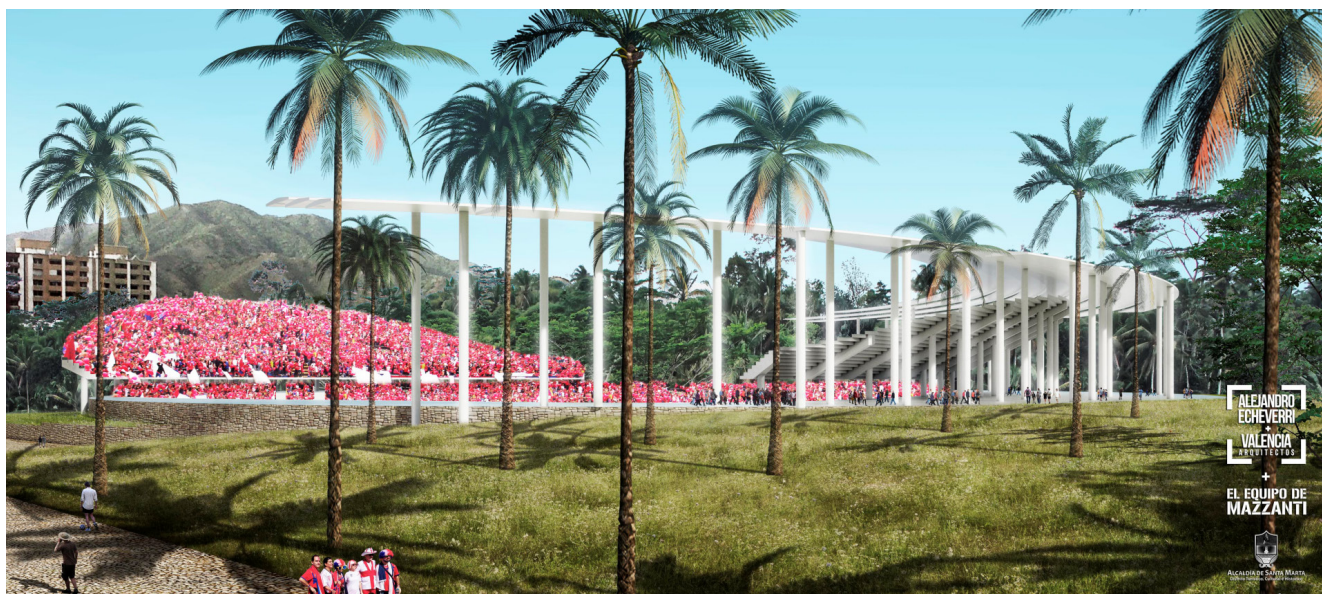
ración del teatro Santa Marta, la Casa Madame Agustín y el Liceo Celedón.

Merece destacar la existencia en Santa Marta de la Quinta de San Pedro Alejandrino, lugar donde en 1830 murió el Libertador Simón Bolívar que, entre otros espacios y servicios, integra el Museo Bolivariano de Arte Contemporáneo, siendo uno de los centros culturales más importantes de Santa Marta. Esta institución sin ánimo de lucro se encarga de preservar el legado del Libertador Simón Bolívar organizando actividades académicas y culturales como la Cátedra de San Pedro Alejandrino, el Simposio Estudiantil Bolivariano, visitas guiadas y exposiciones de arte de creadores reconocidos del país y del extranjero, ofreciendo a la ciudad, a la región y a sus visitantes una oferta para el disfrute del tiempo libre. Asimismo, a través del Jardín Botánico de la Quinta de San Pedro Alejandrino se pretende preservar los árboles centenarios del lugar y el desarrollo de iniciativas de investigación y conservación de especies amenazadas en convenio con la Red Nacional de Jardines Botánicos de Colombia y la Universidad del Magdalena, además del apoyo de fundaciones de ámbito internacional. A través del Departamento de Educación de la Fundación Museo Bolivariano se promueve y apoya la labor pedagógica de sistemas y programas educativos con el objetivo de educar en la preservación del patrimonio histórico-cultural de la Nación y la conservación del medio ambiente. En promedio se atienden más de 15.000 estudiantes al año, con visitas guiadas y talleres, existiendo también espacios para los adultos.

La ampliación y complementación de la infraestructura del Centro de Convenciones existente en la Quinta de San Pedro Alejandrino y la creación de un Museo y Centro Cultural Bolivariano en honor a la paz y la reconciliación entre los pueblos son acciones ordenadas por la ley 1617. Su efectiva ejecución permitiría construir una red de museos y centros culturales en el Distrito que consolidase y proyectase al mundo su carácter de Distrito Histórico, Turístico y Cultural, mejorando

18 Las muestras artísticas, folclóricas y plásticas, manejan un mayor índice de aceptación y trabajo en la población, en segundo orden la formación musical, en danza y teatro. Por último se encuentran debilidades en la formación teatral, literaria y en patrimonio cultural, con un bajo índice de apropiación en los diferentes centros culturales de la ciudad. El sector rural, correspondiente al centro cultural de Guachaca, presenta una cobertura nula por su inactividad desde hace varios años.

Figura 21. Estadio de fútbol Eduardo Santos



y poniendo en valor la oferta actualmente existente al servicio de la propia población, de visitantes y turistas de todo el mundo.

En el ámbito de la recreación y tiempo libre vinculado a la actividad física y el deporte las los actuales déficits de Santa Marta se refieren tanto al desarrollo de programas que fomenten la práctica de alguna actividad deportiva en la población como estrategia de hábitos de vida saludables y desarrollo de valores individuales y colectivos, como a la disponibilidad de espacios e instalaciones adecuadas y accesibles al conjunto de la población.

En el espacio conocido como la “Villa Olímpica” de Santa Marta se encuentran hoy por hoy una serie de equipamientos deportivos en muy deficiente estado que además de no favorecer la práctica deportiva por parte de ciudadanos y deportistas proyectan una imagen de degradación urbana importante en la ciudad.

Entre los equipamientos deportivos abandonados o sometidos al olvido y degradación que existen en la Villa Olímpica del distrito samario cabe mencionar como ejemplo significativo por su carácter simbólico, al Estadio de fútbol Eduardo Santos. Un estadio que, desde su inauguración en 1951, fue el escenario deportivo

del Magdalena, sede del club de fútbol Unión Magdalena y testigo del nacimiento de destacadas figuras del fútbol colombiano reconocidas internacionalmente pero que se encuentra cerrado desde marzo de 2013 debido a la precariedad de sus condiciones que ya no garantizaban la seguridad de los asistentes.

El hecho de que en Santa Marta se vayan a celebrar los XVIII Juegos Bolivarianos¹⁹ en el 2017 constituye una excelente oportunidad para el Distrito de dotarse de instalaciones deportivas de primer orden con el aporte financiero de la Nación y recuperar instalaciones deportivas hoy abandonadas o deterioradas para el disfrute ciudadano.

El deporte y los eventos deportivos son una excelente oportunidad para desarrollar o mejorar infraestructuras y equipamientos que repercutan en la calidad de vida de la población, para impulsar la actividad económica (turismo, construcción, transporte, comercio, etc.) y para desarrollar proyectos paralelos que puedan cohesionar a la ciudad, trabajar valores entre jóvenes, promocionar estilos de vida saludables, etc.

¹⁹ Los Juegos Bolivarianos tienen lugar cada cuatro años entre los países que lograron su independencia gracias al Libertador Simón Bolívar. Se iniciaron en el año 1938 y participan Bolivia, Colombia, Ecuador, Panamá, Perú y Venezuela.

5.3 ECONOMÍA Y ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

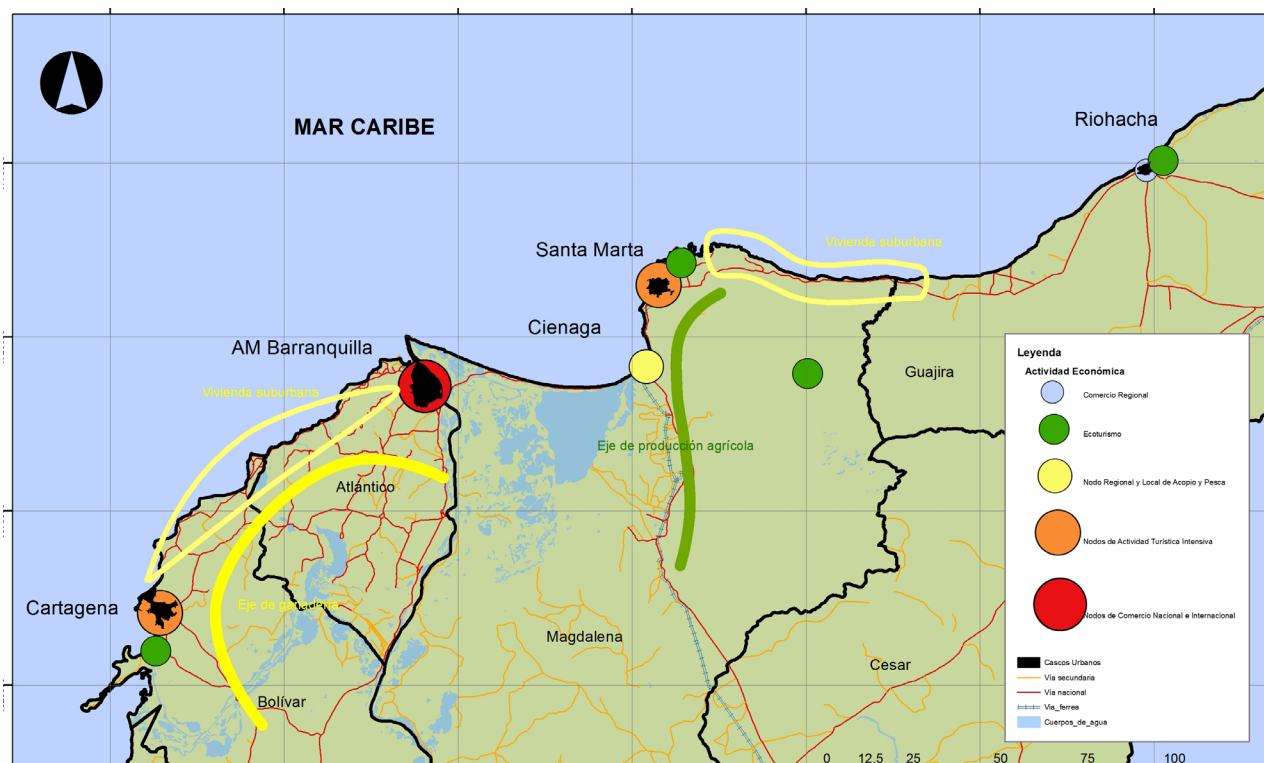
El contexto de la economía nacional y del Departamento del Magdalena

Según el gobierno nacional, el 2013 presenta buenas expectativas macroeconómicas con un crecimiento del 4,8% del PIB e inflación del 3%. En enero, la producción petrolera fue de un promedio de 1,12 millones de barriles diarios, frente a la media diaria de 944.000 que se registró en todo 2012. "Nos hemos beneficiado del precio alto del petróleo. El promedio del barril en enero fue de 102 dólares y en nuestro presupuesto de 2013 contemplábamos un precio de 91. Así que obtuvimos 10 millones de dólares diarios adicionales",²⁰

La inflación en el país cerró 2012 en 2,44%, 1,29 puntos porcentuales menos al registrado el año anterior (3,73%). La divisa colombiana cerró este miércoles en

1.780,49 unidades por dólar y el ministro espera que esa tasa sea superior a 1.900 al cierre del año. La reducción del desempleo, así como los salarios más altos, han sido claves para contribuir al fortalecimiento de la demanda interna y del consumo. En diez países durante el primer semestre de 2012 la tasa de desempleo urbano cayó 0.4 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del año anterior. De 7.2% a 6.8% de la población económicamente activa. Esta reducción ante una tasa de inflación contenida contribuyó a que el crecimiento de los salarios del sector formal se acelerara con respecto a los dos años previos, con aumentos superiores al 3% en Brasil, Panamá, Uruguay y Venezuela y entre 2% y 3% en Chile y Costa Rica. En Colombia, México y Nicaragua las variaciones fueron inferiores al 1%.

Figura 22. Nodos de actividad económica, industria, comercio y turismo en la región Caribe



20 Declaraciones del Ministro de Hacienda, El Colombiano, marzo 21 de 2013.

Las reservas internacionales de Colombia llegaron a 37.466 millones de dólares al cierre de 2012, lo que representa un incremento de 15.99% respecto al año anterior. En 2011 las reservas internacionales netas sumaron 32.300 millones de dólares y un año atrás habían sido 28.452 millones.

Durante 2011, las exportaciones no tradicionales del departamento del Magdalena crecieron 46,5% jalonadas por las ventas del sector industrial que participó con el 53,7% y el agropecuario, caza y silvicultura con 46,2%. De otro lado, las importaciones se incrementaron 32,7%, esto debido principalmente a las compras externas del sector industrial que participó con el 99,0%. El balance del sistema financiero fue positivo, en virtud de las mayores colocaciones jalonadas por los créditos de consumo y comerciales; y el buen desempeño en los depósitos en cuenta corriente y de ahorro que impulsaron las captaciones. El recaudo de impuestos nacionales creció en 17,7%, producto de los mayores tributos generados

por concepto de aranceles y retención en la fuente. El valor del PIB del Magdalena fue de \$7.324 miles millones en 2010 el cual representó el 1,3% del PIB nacional, mientras que el crecimiento fue de 2,5% con respecto al 2009.²¹

Actividades productivas del Distrito

Por sus condiciones históricas, naturales y su exuberante paisaje, el Distrito presenta ventajas comparativas y un alto potencial para el desarrollo turístico, agroindustrial, comercial y portuario.

Turismo

El Distrito representa uno de los principales destinos turísticos de los colombianos y extranjeros. La principal actividad desarrollada en Santa Marta es el turismo, en la cual se encuentra la inversión económica más significativa²².

Tabla 4. Llegadas de viajeros extranjeros no residentes. Ciudad principal de destino reportada al ingresar (total anual)

Ciudad	Enero - Diciembre			
	2012	2013	% Var	% Part. 2013
Bogotá D.C.	826.591	888.852	7,5%	51,5%
Cartagena	203.149	227.034	11,8%	13,2%
Medellín	159.314	187.552	17,7%	10,9%
Cali	107.485	119.327	11,0%	6,9%
San Andrés	51.106	53.835	5,3%	3,1%
Barranquilla	49.926	52.387	4,9%	3,0%
Cúcuta	26.395	30.592	15,9%	1,8%
Santa Marta	21.942	21.688	-1,2%	1,3%
Bucaramanga	20.787	19.183	-7,7%	1,1%
Pereira	17.463	17.974	2,9%	1,0%
Otras	106.962	107.876	0,9%	6,2%
Total	1.591.120	1.726.300	8,5%	100,0%

Fuente: Informe Turismo Diciembre 2013. Oficina de Estudios Económicos. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

21 Fuente: Departamento Nacional de Estadística. Informe de coyuntura regional, Santa Marta y Magdalena, 2011

22 Juan Gabriel Brida, Pablo Daniel Monterubbianesi, Sandra Zapata-Aguirre, impactos del turismo sobre el crecimiento económico y el desarrollo. el caso de los principales destinos turísticos de Colombia, 2006

Ello es así porque en el Distrito existe una amplia y atractiva oferta ligada a sus recursos y belleza natural, su biodiversidad, carácter multiétnico y recursos arquitectónicos y patrimonio cultural de interés tanto para el turista nacional como el internacional.

Los principales recursos y atractivos del destino, tal y como se destacan en los principales soportes promocionales del turismo nacional lo constituyen:

- Sus atractivos naturales: playas, parques y reservas naturales como el Tayrona (parque nacional) y la Sierra Nevada de Santa Marta, Declarada por la Unesco como Reserva de Biosfera y Patrimonio de la Humanidad en 1979, con fuerte capacidad de atracción por su riqueza biogeográfica y ecológica ligada también a la diversidad cultural expresada en los pueblos indígenas Kogui, Arhuaco, Arzario, Chimilla, Wayuu y en la población afrocolombiana que la hacen única en el mundo.
- Sus atractivos históricos, arquitectónicos y culturales: la arquitectura colonial, el centro histórico de Santa Marta, declarado Conjunto Monumental en proceso de recuperación, monumentos del período republicano como la Quinta de San Pedro Alejandrino donde murió el Libertador Simón Bolívar, etc,
- Sus infraestructuras recientes que propician el desarrollo del turismo náutico (Marina Internacional de yates de la Bahía de Santa Marta).

En base a ello, Santa Marta se presenta como un destino ideal para los amantes de la naturaleza, la aventura y los deportes náuticos, así como para el desarrollo de convenciones, conferencias y congresos internacionales.

Sin embargo, el potencial turístico de Santa Marta como destino multiproducto tiene aún amplio margen de explotación y desarrollo competitivo desde la sostenibilidad en diversos segmentos considerados estratégicos desde la política de transformación productiva de la Nación y su política turística y desde los

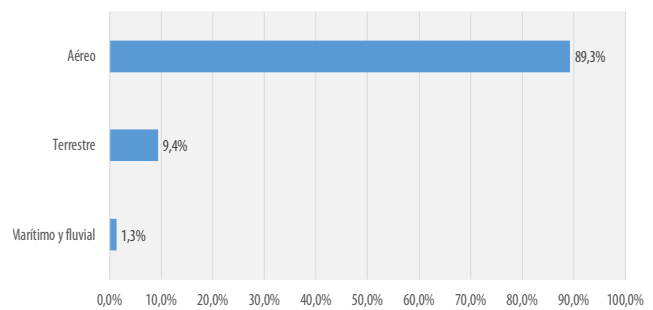
activos y vocación del propio Distrito, sus instituciones y sus agentes socioeconómicos.

Este desarrollo competitivo y sostenible de Santa Marta como destino turístico nacional e internacional requiere no obstante del desarrollo de una agenda de proyectos y actuaciones concertadas con la Nación, con los agentes del sector y las comunidades locales implicadas en torno a cuestiones como las siguientes:

Conectividad del destino: Viajar a Santa Marta por aire y por mar

Desde el punto de vista del turismo y el acceso al destino por parte de visitantes extranjeros la infraestructura aeroportuaria juega un papel primordial concentrando en el conjunto de la Nación casi el 90% de las llegadas de viajeros extranjeros no residentes, con una tendencia de crecimiento importante del número de pasajeros aéreos internacionales para el conjunto de aeropuertos con vuelos internacionales en Colombia (+13,9% entre 2012 y 2013). La capital, Bogotá, ostenta a gran distancia del resto el primer puesto en el número de llegadas de pasajeros aéreos internacionales (2.946.138).

Figura 23. Viajeros extranjeros no residentes. Medio de transporte. Participación (%)



Fuente: Informe Turismo Diciembre 2013. Oficina de Estudios Económicos. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

En este contexto, de crecimiento del turismo a nivel del País y del Distrito, y de prevalencia de la vía aérea como vía de acceso para el mercado internacional, Santa Marta cuenta con una infraestructura, el aeropuerto Simón Bolívar, que en la medida en que no está

habilitado para recibir vuelos internacionales, restringe su competitividad como destino turístico internacional y por tanto su competitividad económica en general, dada la relevancia de la actividad para el Distrito y el Departamento.

Por otro lado, también los pasajeros aéreos nacionales están creciendo en Colombia (+18% entre 2012 y 2013), pudiéndose constatar en este caso la interesante evolución del aeropuerto de Santa Marta en los últimos años con un 26% de incremento del número de pasajeros en el último año.

La operación de vuelos internacionales desde el aeropuerto de Santa Marta coadyuvaría al desarrollo turístico del Distrito como destino internacional.

Asimismo, dada la potencia de una actuación integrada entre los diferentes departamentos del Caribe, preconizada desde diferentes instancias políticas, económicas y sociales y apoyada a través del resultado de la consulta del 14 de marzo de 2010 en el que más de 2,5 millones de caribeños se pronunciaron a favor de la Constitución de la Región Caribe como una entidad territorial, la modernización y ampliación del

aeropuerto Simón Bolívar para habilitar la llegada de vuelos internacionales, permitiría que Santa Marta se incorporase al círculo de aeropuertos de la costa Caribe adaptados a las exigencias de competitividad y globalización de la región.

La ventaja comparativa de Santa Marta ligada a su posición costera en el Caribe colombiano y la existencia de un puerto natural de aguas profundas permite plantearse igualmente el desarrollo competitivo de un segmento de turismo, **el Turismo de Cruceros**, con una demanda creciente a nivel mundial, de interés no sólo para el Distrito sino para el conjunto de la Nación.

La llegada de pasajeros en cruceros a Colombia en 2013 (306.694) registró un aumento del 20,6% con respecto a 2012, con un aumento de barcos en los puertos de Cartagena, Santa Marta y San Andrés del 34% respecto al año anterior. Las previsiones para 2014 son que, contando únicamente con los arribos planeados en Cartagena, se dupliquen los resultados obtenidos en 2013.

La habilitación del puerto de Santa Marta para la recepción y embarque de turistas en la modalidad de cruceros, ligado al Plan de Expansión del Puerto de Santa Marta, permitiría mejorar con creces las cifras actuales y el impacto de este tipo de turismo en la economía y el empleo de la ciudad.

Tabla 5. Número de llegadas de pasajeros aéreos nacionales por ciudad

Ciudad	Enero-Diciembre	
	2012	2013
Bogotá	6.003.612	6.867.200
Rionegro	1.854.204	2.516.547
Cali	1.383.614	1.703.349
Cartagena	1.211.781	1.456.034
Barranquilla	825.134	947.166
Bucaramanga	626.483	704.674
Santa Marta	492.702	621.065
San Andrés Islas	431.320	526.042
Pereira	398.156	490.364
Medellín	448.168	468.968
Otros	2.428.943	2.622.585
TOTAL	16.104.117	18.923.994

Fuente: Informe Turismo Diciembre 2013. Oficina de Estudios Económicos. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

Tabla 6. Número de llegadas de pasajeros de cruceros

	Año		% Var.
	2012	2013	
Total Barcos	166	214	29%
Barcos Cartagena	160	211	31,9%
Barcos Santa Marta	4	7	75,0%
Barcos San Andrés	1	3	200,0%
Total Pasajeros	254.331	306.694	20,60%
Pasajeros Cartagena	251.459	303.915	20,9%
Pasajeros Santa Marta	2.768	2.563	-7,4%
Pasajeros San Andrés	104	216	107,7%

Fuente: Informe Turismo Diciembre 2013. Oficina de Estudios Económicos. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

Tabla 7. Instalaciones de Turismo Náutico

DEPARTAMENTO	TIPOLOGIA DE INSTALACIONES			TOTAL	AMARRES	
	MARINA	MAV	MARINA SECA		Nº TOTAL	%
COSTA CARIBE						
Magdalena	1		3	4	346	11,84
Atlántico	2		1	3	1.140*	39,00
Bolívar	4	6		10	1.041	35,61
Sucre			2	2	85	2,91
Córdoba	1			1	50	1,71
San Andrés	2			2	84	2,87
TOTAL	10	6	6	22	2.746*	93,94
COSTA PACÍFICO						
Valle del cauca			2	2	125	4,14
Chocó pacífico			2	2	56	1,92
TOTAL			4	4	181	6,06

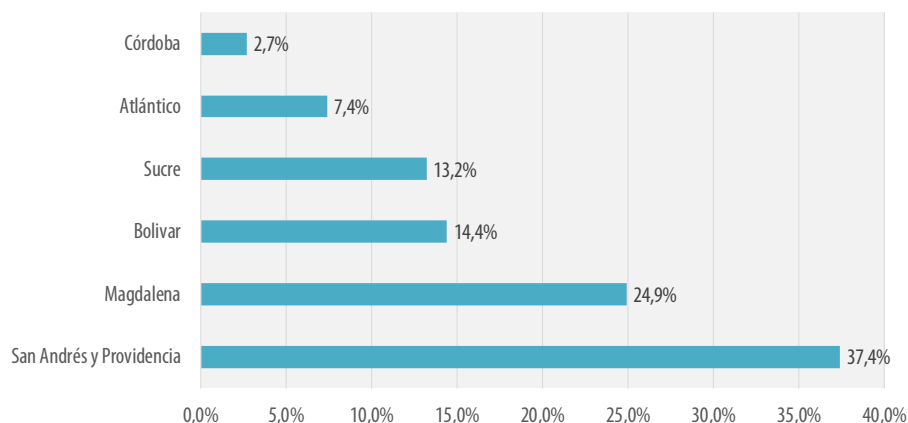
* Se incluyen los datos de amarre de la futura marina de Puerto Velero (1.040)

DEPARTAMENTO	TIPOLOGIA DE INSTACIONES MENORES			Total	%
	Muelle/ Embarcadero	Muelle Turístico			
CARIBE					
La Guajira	1	1		2	3,64
Magdalena	4			4	7,27
Atlántico	2			2	3,64
Bolívar	8	1		9	16,36
Sucre	3	1		4	7,27
córdoba	2			2	3,64
Antioquia		1		1	1,82
Chocó Caribe	5			5	9,09
San Andrés	9			9	16,36
TOTAL	34	4		38	69,09
PACÍFICO					
Chocó pacífico	4	2		6	10,91
Valle del cauca	5	1		6	10,91
Cauca	3			3	5,45
Nariño	1	1		2	3,64
TOTAL	13	4		17	30,91

DEPARTAMENTO	FONDEOS	
	Total	%
CARIBE		
La Guajira	3	8,11
Magdalena	4	10,81
Atlántico	1	2,70
Bolívar	10	27,03
Sucre	3	8,11
Córdoba	2	5,41
Chocó caribe	2	5,41
San Andrés	2	5,41
TOTAL	27	72,97
PACÍFICO		
Chocó Pacífico	5	13,51
Valle del cauca	3	8,11
Cauca	1	2,70
Nariño	1	2,70
TOTAL	10	27,03

Fuente: Plan Nacional de Turismo Náutico de Colombia.
Documento ejecutivo. Mayo 2013

Figura 24. Ubicación de empresas de Turismo Náutico



Fuente: Plan Nacional de Turismo Náutico de Colombia. Documento ejecutivo. Mayo 2013

Turismo náutico. En el documento Conpes 3110 de mayo de 2001 se recogía la necesidad de aumentar el número de marinas y muelles privados a por lo menos a 1.500 puestos, en los puertos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y el Golfo de Morrosquillo, para lo cual se requerirá una inversión de unos US\$1.200 millones, aproximadamente. Estas marinas percibirán ingresos cercanos a los US\$32 millones al año, suponiendo comportamientos similares a los de Costa Rica. Según el mencionado documento, adicionalmente, se generarían ingresos cercanos a los US\$355 millones al año en otras actividades complementarias (alojamiento, reparaciones, restaurantes, comercio, bares, discotecas, alquiler de vehículos, bicicletas, moto náutica, esquí acuático, kayak, etc.)²³. Actualmente este producto tiene como limitantes, en la Costa Caribe colombiana, la deficiente infraestructura portuaria y de marinas para la llegada de las embarcaciones privadas de bandera extranjera, puesto que las marinas y clubes náuticos de la región tienen una capacidad de cerca de 700 puestos para embarcaciones, que representa menos del 1% del área de Miami y cerca del 10% de lo que posee Venezuela²⁴.

23 DNP, documento Conpes 3110, Bogotá, mayo de 2001, p. 4.

24 Además, no reúnen las condiciones para ser consideradas de categoría internacional. Los programas de salvamento y seguridad en aguas territoriales colombianas no tienen la cobertura ni las especificaciones para atender este segmento de turismo y las existentes no garantizan una cobertura total de apoyo y protección al

Santa Marta se encuentra sin duda entre los principales destinos de la Nación para el turismo náutico junto a Cartagena, Barranquilla, San Andrés y Providencia. Un turismo con un enorme potencial de demanda y de creación de empleo en la medida en que existen una amplia gama de actividades que se desarrollan en torno al mismo como el buceo, servicios asociados, reparación de yates y veleros, astilleros, etc.

Santa Marta y el Magdalena cuentan en la actualidad con instalaciones necesarias para el desarrollo de este tipo de turismo, si bien es necesario desarrollar otras nuevas que mejoren su posición competitiva en el segmento de turismo náutico, al tiempo que refuerzan la oferta de productos y servicios de otros segmentos de producto turístico y redundan en el desarrollo de actividades complementarias y relacionadas generando riqueza y empleo en el Distrito²⁵.

sector náutico a lo largo de la Costa Caribe colombiana. Adicionalmente, el régimen arancelario es rígido frente a las ventajas que ofrecen otros destinos cercanos. Para que el sector privado se interese en invertir en la construcción de nueva infraestructura de marinas y muelles se le podría incentivar con la exoneración del impuesto a la renta, por un período limitado, tal como la tienen los servicios hoteleros

25 Sin contar los paseos en barco las actividades que más se practican por parte de este tipo de turista son el buceo, surf, kitesurf y windsurf. La mayoría de los usuarios de actividades náuticas, el 79%, utilizan alojamientos hoteleros u hostales para pernoctar en la zona

Figura 25. Planes de Actuación del Plan Nacional de Turismo Náutico de Colombia para PNN Tayrona y Santa Marta



Hay que tener en cuenta que los segmentos de demanda de este tipo de turismo trasciende al propietario o propietaria de embarcación incluyendo a otros segmentos con motivaciones y necesidades similares como el turista deportivo, turista de aventura y naturaleza, turista de sol y playa, turista residencial y residentes.

El turismo náutico cuenta con un plan nacional de impulso que busca promover el país como destino para embarcaciones y veleros, aprovechando sus ventajas competitivas, y contribuir a la generación de empleo estimada en 15 mil nuevos puestos de trabajo.

Para el impulso del turismo náutico en la capital del Magdalena está previsto que el Ministerio de Comer-

cio, Industria y Turismo financie la construcción de seis nuevos muelles de atraque que complementen los servicios de la Marina Internacional y permitan la conectividad por vía marítima entre Taganga, el Rodadero, Pozos Colorados y el aeropuerto²⁶.

Turismo de eventos, congresos y convenciones:

El segmento de turismo de convenciones y congresos presenta una tendencia creciente a nivel mundial.

A nivel nacional cabe recordar que en el documento Visión Colombia 2019 II Centenario, en lo referente al Desarrollo de un Modelo Empresarial Competitivo, se identifica al turismo como uno de tres sectores potenciales para el incremento de la competitividad, y

²⁶ Plan Nacional de Turismo Náutico de Colombia. Mayo 2013.

PLAN DE ACTUACIÓN SANTA MARTA

PLAN NACIONAL DE TURISMO NáUTICO DE COLOMBIA



Propuesta

• Creación de una Red de Bases Náuticas y embarcaderos en los principales núcleos del litoral de Santa Marta que mejorará las comunicaciones marítimas de pasajeros y turistas y será la Base del *Aqua-Taxi Samario*.

- Base Náutica Multipropósito en Taganga
- Embarcadero en la Marina de Santa Marta
- Embarcadero en Playa Blanca
- Base Náutica Multipropósito en el Rodadero Norte
- Embarcadero en el Rodadero Sur
- Base Náutica en Pozos Colorados
- Embarcadero en el Aeropuerto

- Marinas de Colombia/R.N.B. Náuticas
- Vela ligera
- Jugando con el viento y las olas:
 - Kitesurf
 - Windsurf
 - Kayak
- Travesía Guajira-Santa Marta
- Taxi Samario
- Náutica para todos

Productos



SANTA MARTA. PROYECTO ESPECIAL: AQUA TAXI SAMARIO

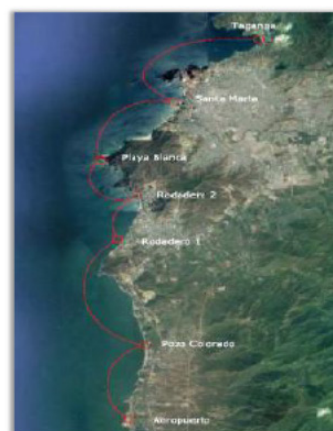
PLAN NACIONAL DE TURISMO NáUTICO DE COLOMBIA



Proyecto

• Para aprovechar las instalaciones de las actuaciones previstas por el Plan Nacional de Turismo Náutico, se propone un servicio de Aqua-Taxi como método para unir la costa en los puntos más representativos, definiendo un trayecto que va desde el *Aeropuerto Internacional Simón Bolívar hasta Taganga*, en el límite Sur del PNN de Tayrona. Instalaciones previstas:

- Base Náutica Multipropósito en Taganga
- Embarcadero en la Marina de Santa Marta
- Embarcadero en Playa Blanca
- Base Náutica Multipropósito en el Rodadero Norte
- Embarcadero en el Rodadero Sur
- Base Náutica en Pozos Colorados
- Embarcadero en el Aeropuerto



dentro de él, se establece al segmento de turismo de convenciones y congresos como uno de los productos turísticos de mayor potencial. En este mismo documento se hace evidente que si bien Colombia cuenta con ventajas comparativas importantes, es necesario que desarrolle ventajas competitivas, adoptando estrategias de desarrollo de la actividad turística.

Santa Marta se identifica con los intereses de la Nación por este segmento de turismo así como con la necesidad de convertir sus ventajas comparativas en ventajas competitivas alineando su estrategia a los requerimientos de competitividad de este segmento.

- El interés de Santa Marta por este tipo de turismo se sustenta en que se trata de un turismo:
- caracterizado por ritmos de crecimiento sostenido
- con una alta rentabilidad
- que ayuda a romper la estacionalidad que caracteriza la demanda de los segmentos tradicionales
- de alto valor agregado y contribución a la generación y gestión del conocimiento, en la medida en que los encuentros que se producen, en general, en los destinos receptores están destinados al intercambio del conocimiento en distintas áreas de la actividad humana
- con una demanda que realiza un elevado gasto turístico en la ciudad sede
- que genera repetición de visita al destino (a partir de una primera visita se generan nuevas visitas por motivos distintos).

Los atractivos naturales y arqueológicos con que cuenta el Distrito, su centro histórico, declarado Conjunto Monumental, sus monumentos del período republicano con la Quinta de San Pedro Alejandrino, su infraestructura de servicios (hoteles, restaurantes, comercios) permiten visualizar a Santa Marta como un destino con potencial para la recepción de visitantes y turistas con motivación de negocios, eventos, congresos y convenciones.

Sin embargo, los principales espacios e infraestructuras para el desarrollo de la actividad congresual y de reuniones entre los que destacan por su dimensión el Centro de Convenciones Santamar Estelar con capacidad para 1.110 congresistas en un área de 695 m² y el Centro de Convenciones Irotama con capacidad para 600 congresistas en un área de 540m², así como la infraestructura alojativa asociada a este tipo de demanda (número de hoteles de primera categoría y plazas) resultan insuficientes y le restan posibilidades para promocionarse como destino en un segmento de gran interés para el Distrito y para la Nación en su conjunto.

Santa Marta necesita dotarse de infraestructura adecuada para la realización de convenciones y congresos (los auditorios y salones existentes no reúnen las condiciones adecuadas y estándares exigidos por este tipo de actividad). Asimismo, el desarrollo competitivo del turismo de convenciones y congresos requiere la existencia de una red de proveedores que apoyen la prestación de servicios turísticos: servicios de alojamiento de primer nivel, establecimientos de gastronomía, bares y negocios similares de interés turístico, así como empresas especializadas en arriendo de servicios de transporte terrestre especializado, sin olvidar por supuesto la existencia de un aeropuerto con vuelos internacionales, unos servicios públicos de calidad y la seguridad y el papel promotor o gestor que resulta fundamental por parte de una Oficina de Congresos y Convenciones (Convention Bureau) actualmente inexistente en el Distrito.

Turismo de Naturaleza

Los recursos y atractivos de Santa Marta en lo que a turismo de naturaleza se refiere son innegables. Los más reconocidos y con valor icónico para el destino son sin duda:

- La **Sierra Nevada de Santa Marta** un Parque Natural con 383 mil hectáreas que cuenta con una red de eco-

sistemas única en el planeta y vestigios arqueológicos en la **Ciudad Perdida** o **Parque Arqueológico Teyuna**, cuna de los Tayronas, cultura indígena prehispánica más avanzada y descubierta en 1976 por un grupo de investigadores. La montaña costera más alta del mundo es el epicentro histórico y cultural de una de las civilizaciones más importantes de la historia. La naturaleza y la cultura indígena son sus valores y atractivos más importantes. La principal actividad turística que se realiza en la zona son las caminatas por los diversos lugares y senderos históricos y culturales para el conocimiento de los modos de vida y tradiciones de las cuatro comunidades indígenas sobrevivientes (Koguis, Arhuacos, Wiwas y Kankuamo). Al senderismo, el contacto cultural y conocimiento arqueológico o el montañismo (ascensión a los picos del Colón y Bolívar de 5.770 metros), se unen actividades de observación de fauna y flora silvestre o actividades de investigación y educación ambiental. Su riqueza natural y belleza paisajística junto a la congregación multirracial que se mantiene en la misma la convierten en un destino ecoturístico de alto potencial no solo para nacionales sino también para extranjeros.

- El **Parque Nacional Natural Tayrona** a 34 kilómetros de la ciudad de Santa Marta con 15.000 hectáreas terrestres y 4.500 marinas con hermosas playas y diversos ecosistemas, manglares, corales, etc y posibilidad de avistamiento de flora y fauna, especialmente de aves, en vías de extinción. Los habitantes del Parque son en su mayoría de origen mestizo y viven principalmente del turismo y de la pesca. En el Parque hay varios lugares sagrados o puntos de la "Línea Negra" pertenecientes a las comunidades indígenas que habitan en la Sierra Nevada de Santa Marta. Las actividades que se pueden desarrollar en el Parque van desde el senderismo, el careteo, el buceo, el avistamiento de aves, cabalgatas visitas a los restos arqueológicos. Se trata del segundo Parque Natural más

Tabla 8. Evolución del número de visitantes a los Parques Naturales Nacionales (2012-2013)

PARQUE	ANUAL		VAR % 2013/2012	PART % 2013
	2012	2013		
Corales del rosario	420.492	443.458	5,5%	50,5%
Tayrona	293.502	304.275	3,67%	34,63%
Isla de la Corota	34.491	33.489	-2,9%	3,8%
Nevados	15.365	16.858	9,7%	1,9%
Chingaza	13.801	15.202	10,2%	1,7%
El Cocuy	9.747	14.147	45,1%	1,6%
Flamencos	3.259	13.779	322,8%	1,6%
Old Providence	10.089	10.591	5,0%	1,2%
Iguaque	6.742	5.536	-17,9%	0,6%
Puracé	2.959	3.302	11,6%	0,4%
Otros	15.097	18.111	20,0%	2,1%
TOTAL	825.544	878.748	6,4%	100,0%

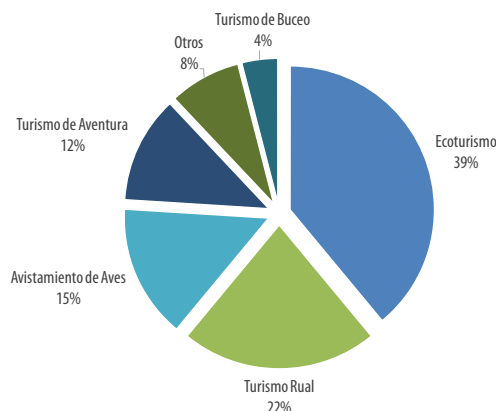
Fuente: Informe Turismo Diciembre 2013. Oficina de Estudios Económicos. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

visitado de Colombia después de Corales del Rosario, concentrando el 34,63% de las visitas recibidas por los parques nacionales colombianos en 2013.

El turismo de naturaleza figura entre los sectores de talla mundial que contempla el Programa de Transformación Productiva del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de la Nación (Transformación Productiva, Turismo de Naturaleza. 18 de Octubre 2012), habiéndose ya formulado un Plan de Negocio para el mismo que implica al sector público y privado.

En estos documentos marco se identifica la participación porcentual de subproductos del producto de

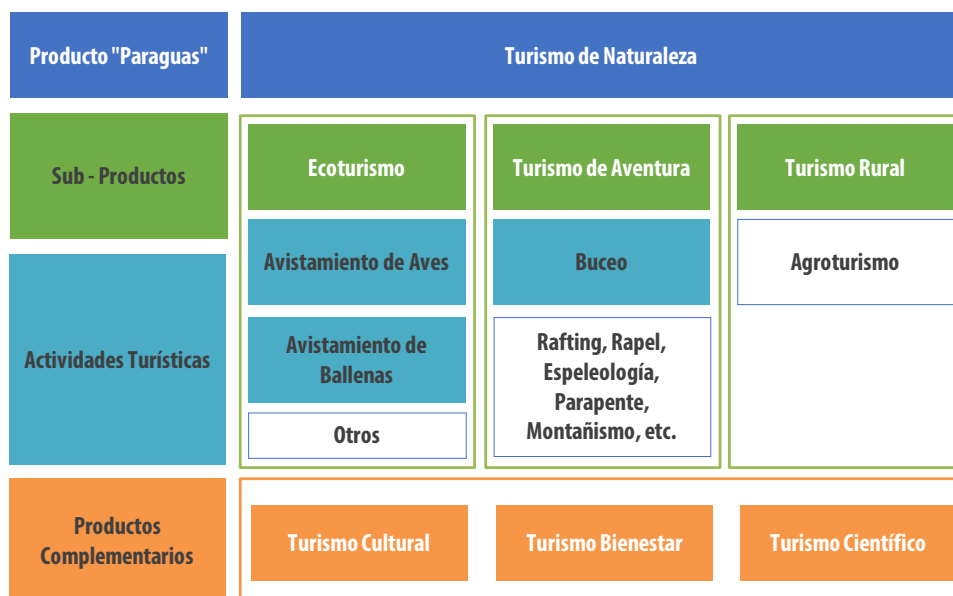
Figura 26. Participación porcentual en subproductos de Turismo de Naturaleza a nivel de País (%)



Nota: Otros se refieren a actividades o tipologías en turismo de naturaleza como: Avistamiento de toninas, tortugas, mariposas, ranas caimanes, insectos, entre.

Fuente: "Transformación Productiva, Turismo de Naturaleza. 18 de Octubre 2012" Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

Figura 27. Estructura de productos de Turismo de Naturaleza a nivel de País



Para Tomar en consideración los posibles sinergias dentro del desarrollo del turismo de naturaleza.

Fuente: "Transformación Productiva, Turismo de Naturaleza. 18 de Octubre 2012" Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

En este contexto favorable de alineamiento de las potencialidades y vocación de Santa Marta de convertirse en un destino de Turismo de Naturaleza de talla mundial con las prioridades y planteamientos establecidos por el Gobierno de la Nación a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo se plantea la necesidad de trabajar en Santa Marta, de la mano del Gobierno de la Nación, del sector privado y con la participación e involucración de las comunidades locales afectadas para posicionar a Santa Marta como destino eco turístico nacional e internacional coherente con sus potencialidades, a través de una proyectos estratégicos que incorporen ecoturismo, etnoturismo y agroturismo, alrededor de los atractivos naturales, riqueza cultural arqueológica, involucrando a los grupos étnicos y comunidades locales que lo habitan y poniendo en valor sus modos de vida.

Para ello se tendrán en cuenta los recursos y atractivos actualmente existentes así como otros recursos actualmente no valorizados para la creación de nuevos productos y servicios innovadores que refuercen la oferta existente y que vinculen al mundo rural y las

actividades productivas ligadas al mismo y que permitan promocionar Santa Marta como un destino ecoturístico y de turismo rural sostenible desde un punto de vista económico, ambiental y cultural de primer orden para el mercado nacional e internacional.

Turismo de Sol y Playa

En este segmento, al margen de las playas del ya mencionado Parque Tayrona como Cabo San Juan, Bahía Concha, Neguanje o Cañaveral, las más conocidas por los turistas que acceden a Santa Marta y que cuentan con una oferta limitada de equipamientos y servicios, destaca la localidad de el Rodadero en la que se ha desarrollado una amplia infraestructura hotelera y de complejos residenciales en la que se alojan turistas internacionales pero también colombianos y colombianas que procedentes de otras regiones disfrutan de las playas de Santa Marta en sus períodos vacacionales.

En este segmento cabe significar también la presencia en el Distrito de una amplia franja frente al mar, Pozos Colorados, concebida como un área para hoteles y proyectos de vivienda de estratos altos, con densida-

des bajas y áreas libres pero dentro del dominio privado para atraer inversión de alto nivel a la ciudad, en la línea de lo que se estaba desarrollando en otras zonas del País, como Cartagena. La zona, que no ha dado los resultados esperados por la proliferación de desarrollos individuales aislados por fuera de la estructura urbana y la falta de actividades de soporte y complementarias, requiere hoy de una intervención decidida a través de un Plan Parcial de Desarrollo Turístico que permita su conformación como Corredor Turístico y resuelva los actuales problemas de desvinculación y aislamiento de la ciudad y de la comunidad local residente.

Asimismo, la competitividad del destino en este segmento se ve comprometida por problemas de contaminación de las playas y la falta de un proyecto de ordenamiento de playas y control de la erosión costera que es preciso acometer sin dilación.

Finalmente, cabe destacar que la existencia en Santa Marta de 27 bahías turísticas representa una oportunidad para el desarrollo de este segmento en la medida en que se habiliten sistemas de movilidad alternativos al terrestre para conectar los principales sitios de interés turístico propiciando de este modo una mayor utilización de los equipamientos y servicios actualmente existentes y contribuyendo al encadenamiento del sector.

Logística y comercio exterior

Santa Marta tiene el mejor puerto natural de aguas profundas del país, pero así mismo cuenta con la desventaja de estar rodeado por la ciudad y por cerros a orilla de mar, lo que restringe sus posibilidades de expansión futura.

Además de los muelles de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, la zona cuenta con los terminales de Eco-petrol-Pozos Colorados (muelle petrolero), Prodeco y Drummond (muelles carboneros)²⁷. Santa Marta y su

²⁷ Viloria de la Hoz Joaquín; Ciudades portuarias del caribe colombiano: propuestas para competir en una economía globalizada; Banco de la Republica; 2006

puerto se comunican con el resto del país a través de tres vías nacionales pavimentadas:

- la transversal del Caribe (Cartagena-Santa Marta-Maracaibo);
- la troncal de Oriente (Santa Marta Y-de-Ciénaga-Bosconia-Bucaramanga-Bogotá, y derivación de la troncal del Magdalena Medio, a la altura de San Alberto, hasta Bogotá), y
- transversal de los Contenedores (Carmen-Zambra-no-Plato-Bosconia-Valledupar, empalmado tanto con la troncal de Oriente hacia Santa Marta, como con la de Occidente hacia Medellín).

Santa Marta es el único puerto sobre el Caribe colombiano que cuenta con servicio férreo, que lo interconecta con el interior andino, el valle del Magdalena y la zona carbonífera del Cesar²⁸.

El Puerto de carbón y el sistema ferroviario proyecta un eje logístico y de servicios de transporte multimodal (transporte de cargas y pasajeros) estratégico para el país, siempre y cuando se garanticen los más altos estándares internacionales de cuidado ambiental y social.

La Logística y Servicios al Comercio Exterior, es una de las apuestas productivas del Departamento de Magdalena. Con el Plan de Expansión y Modernización del Puerto de Santa Marta, la construcción del puerto de Palermo, la proyección de aumento de carga por movilizar, el proyecto de Concesión del Sistema Ferroviario Central que permitirá la movilización de carga en tren con el interior del País, articulado con la Ruta del Sol, la vía alterna al puerto y el Aeropuerto Simón Bolívar, una vez concluya las obras de modernización del terminal. La apuesta es que el Magdalena con los puertos de Palermo, Santa Marta y Puerto único de Carbón, se constituya en el eje de un —Centro de logística +

²⁸ Alcaldía de Santa Marta, Marco conceptual y metodológico para la formulación y elaboración del plan sectorial de turismo de Santa Marta 2009 – 2019.

Servicios de comercio exterior + Central de transporte multimodal—, que integre de manera congruente y eficiente, los servicios de importación y exportación²⁹.

Según datos de la Superintendencia de Puertos y Transporte en su Anuario Estadístico de 2012 el Puerto de Santa Marta fue en 2011 el puerto con mayor volumen de toneladas transportadas, un total de 49.150.024, seguido aunque a cierta distancia por el puerto del Golfo de Morrosquillo y el de la Guajira con 32.397.765 y 32.385.974 toneladas respectivamente, con una dinámica de crecimiento año tras año. El puerto de Santa Marta representa casi el 30% de las toneladas transportadas por vía marítima en Colombia.

Los datos relativos a exportaciones en sociedades portuarias regionales de Colombia, corroboran la importancia del Puerto de Santa Marta, no sólo para el Distrito, sino para el conjunto del País ya que representa en 2011 prácticamente el 50% de las toneladas totales transportadas (5.155.077 de 10.341.319 para el conjunto del País), habiéndose multiplicado por 1,14 el número de toneladas transportadas desde 2007 hasta 2011.

En lo que se refiere a las importaciones las mismas fuentes arrojan una cifra de 1.789.605 toneladas para el puerto de Santa Marta, siendo el global del conjunto de importaciones en sociedades portuarias regionales del país de 13.822.336 en 2011.

La Sociedad Portuaria de Santa Marta cuenta con un Plan de Expansión en el que ya está trabajando y que incorpora la ampliación de la capacidad del patio de contenedores –que supondrá la creación de 337 empleos directos y 505 indirectos-, la construcción de un nuevo muelle de aguas profundas así como la construcción de un corredor férreo y un muelle de cruces. La inversión prevista supera los 100 mil millones de pesos.

Cabe mencionar que se pretende que los proyectos del puerto permitan acometer una serie de proyectos

de renovación urbana, dentro de un marco de compromisos Distrito-Sociedad Portuaria en compensación (nuevas plazas, bulevares, complejo mixto hotel, palacio de congresos, etc.).

Agroindustria

El Distrito de Santa Marta, por sus características geográficas y altitudinales, posee pisos térmicos que van desde el clima más cálido hasta un clima propio de las nieves perpetuas y páramos permanentes, fenómeno que es exclusivo de las montañas litorales tropicales.

Por ello, el sector rural se presta para una gran variedad de cultivos para el aprovechamiento nutricional y alimentario de la población (cultivos de clima cálido, templado y frío).

El cultivo del café (4.445 hectáreas en el denominado Distrito cafetero, con unos 2.000 productores) se da en plena exposición solar mientras que en el Distrito de Santa Marta se da bajo sombra, con la presencia de árboles y arbustos que lo cubren y protegen de la influencia de los rayos solares en el trópico, generando de este modo un paisaje único y exuberante con una gran diversidad de flora y fauna que en algunas ocasiones son propias y exclusivas de la región (endémica), además de brindar un café de excelentes características.

La región también se especializa en el cultivo de banano (aproximadamente 1.550 hectáreas y seis productores) y en menor escala yuca, ñame, frijol, tomate y frutales.

Banano. El cultivo del banano es uno de los principales productos agrícolas de exportación, teniendo gran importancia económica y social en el departamento del Magdalena donde representa el 51% del PIB agrícola. Conjuntamente con la zona de producción de la Guajira la exportación del banano que se produce en ambas zonas aporta 215.9 millones de USD en divisas, supone 45.591 empleos (11.364 directos y 34.228

²⁹ Ibid, pagina 16 y ss.

indirectos) y 15.617 Has cultivadas de las cuales cerca de 3000 Has corresponden a banano orgánico (20% aproximadamente). Única región productora de la fruta con estas características en el país.

La región del Magdalena representa alrededor del 30% de la producción del banano en Colombia.

En el Departamento del Magdalena donde se encuentran el 98,40% de los predios con producción y el 84,46% de las Has destinadas a la producción del banano en el área de producción Magdalena-Guajira, seis municipios concentran la producción de banano para exportación, siendo el más importante la Zona Bananera (88,09% de los predios del Magdalena y 65,05% de las Has de producción del Departamento).

Santa Marta cuenta con 1.063,29 Has lo que representa el 6,81% de las Has del Departamento del Magdalena según datos del registro ICA a 30 de setiembre de 2012.

De acuerdo con la distribución por tamaño del predio, 1.973 Has cultivadas en el Magdalena pertenecen a 642 pequeños productores (1-10 Has) quienes en su mayoría comercian con el sello de mercado justo, lo cual evidencia gran participación de pequeños productores, contrario a lo existente en otras regiones del país. Esa dinámica cambia cuando se observa la distribución por hectáreas, dado que el 66,72% de área cosechada constituyen predios de más de 50 Has³⁰.

Según la Asociación de Bananeros de Colombia en la zona de Santa Marta y la Guajira las exportaciones de banano en 2012 ascendieron a US\$ 213,8 millones, creciendo un 7,60% en el volumen (millones de cajas) y un 14,00% en valor frente al año 2011, cuando se exportaron 23.6 millones de cajas por US\$ 187,5 Millones. Los principales destinos de las exportaciones son Bélgica, Estados Unidos, Reino Unido y Unión Europea.

Café. La zona cafetera del Magdalena comprende los municipios de Santa Marta, Ciénaga, Aracataca y Fun-

dación, en las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta un ecosistema ideal para la producción de cafés especiales.

El departamento del Magdalena en su conjunto cuenta actualmente con 18.450 hectáreas de café distribuidas en 3.144 fincas que acogen a 2.820 familias.

La caficultura del Magdalena se caracteriza por estar sembrada bajo arboles de sombrero con densidades promedios de 4.800 plantas por hectárea. La producción cafetera del Magdalena presenta granos de gran tamaño, gracias a la presencia constante de lluvias entre la floración y la maduración de los frutos, lo que favorece el precio recibido por los caficultores debido al buen factor de rendimiento y calidad.

La caficultura del Magdalena fue desarrollada por tres tipos básicos de productores: en primer lugar los pioneros que llegaron del exterior a finales del siglo XIX y fundaron grandes haciendas cafeteras principalmente en el municipio de Santa Marta. En los años 50 los colonos que emigraron del interior del país y trabajaron como recolectores en las grandes plantaciones, hicieron fincas en los terrenos baldíos de la Sierra Nevada, especialmente en los municipios de Ciénaga, Aracataca y Fundación. A finales del siglo XX, los indígenas de las etnias Arhuaca, wiwa y kogueie han aceptado culturalmente el cultivo y ha propiciado la conformación de explotaciones cafeteras colectivas.

Los cultivos del **frijol y maíz**, proporcionan alimentos para el autoconsumo y son una alternativa para mejorar los ingresos obtenidos por el cultivo del café. Durante 2009 en la zona cafetera del Magdalena se sembraron 2.675 has de frijol y 1.482 has de maíz.

Palma de aceite. Su cultivo en Colombia ha experimentado una acelerada expansión en las últimas dos décadas, pasando de 111.380 hectáreas sembradas en 1990 a 156.070 hectáreas en 2000, y a 403.684 hectáreas en 2010. Dicha expansión está relacionada con el crecimiento de los mercados doméstico e internacional de aceites y grasas, y con la promoción en Colom-

30 Datos de la Asociación de bananeros del Magdalena y la Guajira, ASBAMA.

bia de los biocombustibles. Actualmente el cultivo de palma es el sexto de mayor extensión en Colombia, después de rubros agrícolas tradicionales como el café, el maíz, el arroz, el plátano y la caña de azúcar.

Adicionalmente, el gobierno ha priorizado la cadena de valor del aceite de palma como uno de los sectores productivos con mayor potencial de competitividad a nivel global, razón por la cual recibe apoyo del Programa de Transformación Productiva del Ministerio de Comercio. En el marco de este programa se ha propuesto una meta de crecimiento del área sembrada en palma de aceite en el país de alrededor de 1'600.000 hectáreas para el año 2032. Con ello, este cultivo se podría convertir en el de mayor área sembrada en el país.

A pesar de sus potenciales beneficios económicos y sociales, la expansión del cultivo de palma puede provocar dos tipos de impactos ambientales negativos que afectarían la biodiversidad: el primero se asocia con la ocupación de nuevas tierras para el cultivo, mientras que el segundo se relaciona con la implementación de prácticas agrícolas inadecuadas en las plantaciones.

El potencial impacto negativo sobre los ecosistemas naturales sería más perjudicial en las zonas palmeras norte y oriental, donde se podrían afectar áreas con un mayor valor ambiental.

La zona palmera Norte está ubicada en el Caribe colombiano, en los Departamentos de Cesar, Bolívar, Córdoba, Sucre y Magdalena. La principal actividad palmicultora en esta zona se realiza entre dos regiones de gran importancia biológica mundial: el Complejo de la Ciénaga Grande de Santa Marta (CGSM) y la Sierra Nevada de Santa Marta (SNSM), cuyos ejes conectores son los ríos Tucurínca, Frío, Aracataca, Fundación y Sevilla, que nacen en la Sierra Nevada y alimentan y desembocan en la Ciénaga. Se caracteriza por la presencia de los más importantes remanentes de bosque seco y sabanas inundables del país, ambos en estado de amenaza, y por colindar con las dos áreas naturales mencionadas: la Ciénaga Grande de Santa Marta, el ecosistema acuático continental más grande de

Colombia y declarado como Humedal de Importancia Internacional bajo la Convención Ramsar; y la Sierra Nevada de Santa Marta, declarada como Reserva de la Biósfera por la UNESCO.

El desarrollo agropecuario que ha tenido esta región del país (incluyendo el de la palmicultura) se ha dado precisamente en las cuencas de los ríos que conectan la SNSM y la CGSM. Sus principales impactos han sido: deforestación (hasta el punto de casi eliminar por completo ecosistemas de bosque seco), altos niveles de intervención de cuencas y subcuencas (generando problemas de escasez hídrica en época seca), contaminación de suelos y cuerpos de agua con afectación directa sobre el complejo de la CGSM, y ampliación de la frontera agrícola hasta las estribaciones de la SNSM.

Ante esta problemática y como apoyo a los esfuerzos que viene realizando el sector palmero colombiano, en las zonas palmeras norte y oriental, donde se espera mayor expansión en los próximos años, e ha puesto en marcha recientemente un trabajo de conservación de la Biodiversidad en las Zonas de Cultivos de Palma dirigido a adoptar esquemas y prácticas de sostenibilidad ambiental, particularmente en torno a la conservación de la biodiversidad y generar conocimientos, herramientas metodológicas específicas y capacidad técnica mediante: (i) el fortalecimiento de los procesos de planificación de la actividad palmera y del manejo integrado de ecosistemas; (ii) la introducción de herramientas y prácticas para facilitar la conservación y provisión de servicios ambientales; y (iii) la promoción de usos y mercados alternativos de la agrobiodiversidad.

La ganadería se basa en la explotación extensiva para el aprovechamiento de carne y leche. Igualmente se destaca por el auge reciente el sector avícola.

La actividad industrial es reducida y se basa, sobre todo, en la fabricación de alimentos embutidos y conservas y la manufactura de materiales de construcción (azulejos y ladrillos). La economía informal ha cobrado importancia en los últimos años dado el alto nivel de

desempleo; la mayor parte de la economía informal se ubica en el comercio de alimentos.

La economía campesina está compuesta por una agricultura comercial y otra para la subsistencia. Es decir, una parte para vender y otra para el consumo familiar. Estos cultivos están localizados en las laderas de la Sierra Nevada con niveles tecnológicos medios o bajos. El cultivo predominante es el café, aunque su producción es comparativamente baja en relación con los niveles de la producción nacional; este se convierte en una fuente de ingresos para los campesinos de la región. La economía de subsistencia se ve representada en los siguientes productos: naranja, lulo, tomate de árbol, hortalizas, maíz, frijol, yuca, ganado ovino, caprino y bovinos.



Se requiere un esfuerzo público y privado para superar la actual economía de subsistencia de la población rural³¹, ligada un sector primario y un campesinado con limitaciones de capacitación y ausencia de criterios empresariales en la gestión de sus explotaciones, articulando la producción rural con las políticas planes de seguridad alimentaria urbana y hasta con el fortalecimiento de la oferta turística de calidad, desde la perspectiva de abastecimiento de productos típicos y a lo que se denomina km cero.

Actualmente los biomas (conjunto de ecosistemas característico de una zona geográfica) han sido alterados (15%, según UMATA, 2007), es decir que se conservan apenas unos cientos de hectáreas en bosques primarios y alto grado de endemismo (según esta misma fuente: existen 600 géneros botánicos, 3.000 especies de plantas y 514 especies de aves).

En la Sierra hay diversas especies endémicas de flora y fauna, es decir que sólo se encuentra en esta parte del Planeta. La situación económica y social del Distrito se ve afectada por el cambio del caudal de los ríos porque perjudica las actividades agropecuarias e industriales.

³¹ Hay que señalar que entre 2008 y 2012, en las cabeceras de las grandes ciudades de la costa caribe mantuvieron coberturas de servicios públicos superiores a 70% pero no alcanzaron a 100%, con excepción del servicio de energía eléctrica; mientras en la zona rural, esta proporción se mantuvo por debajo del 40%, con una cobertura de alcantarillado que no alcanza el 10%, a excepción de energía eléctrica y telefonía (coberturas cercanas a 80%). A 2013, la región sólo ofrece oficialmente infraestructura para el transporte vehicular y aéreo, con una oferta concentrada en Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, y el agravante de que entre 2003 y 2010 el Caribe ha perdido 973 kilómetros de vías primarias, especialmente en los departamentos menos costeros. En materia de conectividad tan sólo una parte de la zona costera y del interior de la región tenía conexión a fibra óptica: 43% de los municipios en 2010. En materia de equipamiento urbano a 2010 alrededor del 50% de este para educación, salud y cultura se concentró en Atlántico, Bolívar y Magdalena. (Plan de Desarrollo Prospectivo y Estratégico de la Región Caribe – PER)

5.4 TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Carreteras de acceso a la ciudad

Para llegar a la Ciudad la vía principal es la carretera Troncal del Caribe Rutacol-90 que hacia el noroeste comunica con Riohacha (165 km) y por el sudoeste con Barranquilla (93 km), Cartagena (209 km); igualmente se comunica por la Troncal del Magdalena Rutacol-45 con las capitales de los departamentos y numerosas ciudades del interior del país, entre ellas la Capital Bogotá.

Es necesario mejorar la conectividad con las principales ciudades del país mediante el mejoramiento de la infraestructura vial.

Figura 28. Conexiones e infraestructura Región Caribe Colombiano



Fuente: Agenda Estratégica para la inserción del caribe colombiano en el Plan de Desarrollo 2010 - 2014

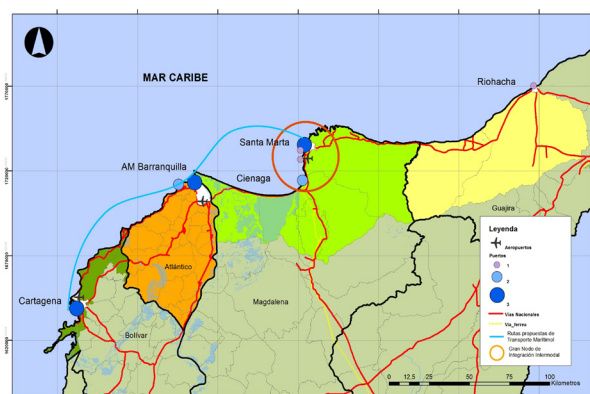
El Plan de Desarrollo Prospectivo y Estratégico de la Región Caribe – PER-, señala que en cuanto al equipamiento urbano-regional sobresale la falta de desarrollo de corredores funcionales (modos carretero, fluvial y férreo) de Este a Oeste y del Cesar y Sur de Bolívar hacia las zonas costeras, que permitan suplir la carencia de una clara movilidad (personas y carga),

El plan vial nacional en marcha. En los proyectos de doble calzada de la Costa Caribe se invertirán \$1.19 billones, aproximadamente un 12% de la inversión total.³² Los proyectos de doble calzada en la Costa Caribe comprende las vías Barranquilla-Cartagena (Ruta Caribe), Córdoba-Sucre y Santa Marta - Y de Ciénaga.

32 Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Concesiones-INCO, Nuevos proyectos de Infraestructura: concesiones, Información disponible en Internet

ga-San Alberto (Ruta del Sol 2). La “Ruta Caribe” tiene como objeto mejorar la conexión entre los puertos de la región localizados entre las ciudades de Cartagena y Barranquilla. El alcance de la concesión será el mejoramiento de 167 kilómetros de carreteras del corredor Barranquilla-Malambo-Sabanagrande, Sabanalarga-Luruaco-Cartagena³³

Figura 29. Interconexión vial de la región Caribe



Ferrocarril

El tren fue protagonista del comercio exterior y por ende del desarrollo de la economía Samaria entre 1892 y 1988. Una década más tarde se decide reactivar el uso de este medio de transporte, lo que trajo consigo la prestación de servicios de transporte de carga a distintos usuarios. El transporte ferroviario se ha consolidado en el norte de Colombia como uno de los medios más seguros y eficientes. Su importancia para la competitividad del país en el ámbito de la globalización es de tal magnitud que por este motivo el Gobierno nacional decide la ampliación de la capacidad de la línea entre los tramos de Chiriguana y el Puerto de Santa Marta.

Queda pendiente el desarrollo del tren de cercanías con Barranquilla y Cartagena, así como el tren urbano.

Cabe señalar que la Sociedad Portuaria de Santa Marta construye una variante entre la Quebrada El Doctor y

³³ Departamento Nacional de Planeación, Documento CONPES 3612 DE 2009; Programa estratégico de autopistas fase I.

Mamatoco para permitir acceso por tren del carbón hasta ahora transportado en camión, con dos túneles cerca del puerto.

Aeropuerto

A 16 km del centro de la ciudad se encuentra el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar. Declarado como internacional a partir de diciembre de 2007, el cual recibe vuelos provenientes de Bogotá, Bucaramanga, Cali, Medellín y Pereira.

El aeropuerto fue entregado en concesión en 2011, planteándose la necesidad de su modernización y ampliación para que pueda operar efectivamente como aeropuerto internacional y prestar un mejor servicio a sus usuarios.

Dentro de los proyectos identificados al interior del Plan de Ordenamiento Territorial de 2000 ya se contemplaba:

- La ejecución del Plan Maestro del Aeropuerto Simón Bolívar (art. 721)
- La adecuación del aeropuerto que permita elevar su carácter a destinos internacionales como parte de la articulación urbano regional (art. 271)
- La Operación de la Zona Aeroportuaria que tiene como objetivos el desarrollo de la infraestructura de la terminal de pasajeros y de la ampliación de la pista. Se ha diseñado su desarrollo en cinco fases y se Incluye el aprovechamiento de áreas adyacentes, que permita alojar actividad de servicios turísticos, complementada por actividades logísticas (art 754).

El proyecto existente de modernización y ampliación del aeropuerto internacional Simón Bolívar contempla:

- 1. Ampliación de la pista** hacia el mar Caribe (100 o 200 metros).
- 2. Ampliación de la terminal de pasajeros** de los 6.271 m² actuales a 12.735

3. **Construcción de un parqueadero** de 5.200 m².
4. **Extensión del área de plataforma** a 25.041 m², la cual que incluirá cuatro posiciones de contacto con cuatro puentes de abordaje nuevos, cinco bandas de equipaje nuevas y una nueva torre de control.

Puerto

Santa Marta es un puerto de importancia para el país, gracias a su ubicación geográfica, además de ser el puerto más profundo del continente americano y uno de los más seguros del mundo. Por lo tanto, muchas son las embarcaciones comerciales que llegan a la ciudad, lo cual contribuye a la economía de la región.

La Sociedad Portuaria de Santa Marta, que inició operaciones en el año de 1993, es una empresa de economía mixta fundada por 60 empresas, entre las cuales se encontraban organizaciones bananeras, navieras, el Departamento del Magdalena, el Distrito de Santa Marta y otros empresarios. Ese respaldo institucional le permitió obtener la autorización por parte de la Superintendencia de Puertos para desempeñarse como operador portuario.

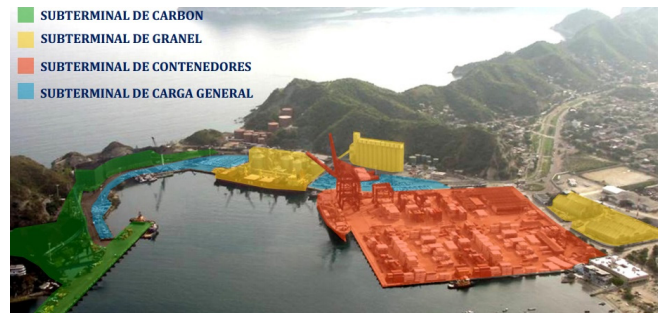
La Sociedad Portuaria de Santa Marta, cuenta desde 2007 con modernos muelles dotados de excelentes instalaciones en la bahía de Santa Marta. Es el único puerto de la Costa Atlántica con servicio de ferrocarril, ofreciendo la posibilidad de efectuar cargas y descargas directos en los muelles.

Aunque en los años recientes se han incorporado nuevas áreas terrestres, se requiere ampliar aún más el puerto para atender eficientemente los numerosos buques que arriban al mismo.

La Sociedad Portuaria trabaja en la ampliación de la capacidad del patio de contenedores (generando 337 empleos directos y 505 indirectos) y la construcción de un nuevo muelle de aguas profundas y de un corredor

férreo, con inversiones que superan los 100 mil millones de pesos.

Figura 30. Ciudad-Puerto (Mayor calado natural en Colombia)



En su última versión el Plan de Expansión del Puerto de Santa Marta contempla la construcción de un muelle de cruceros.

Movilidad urbana

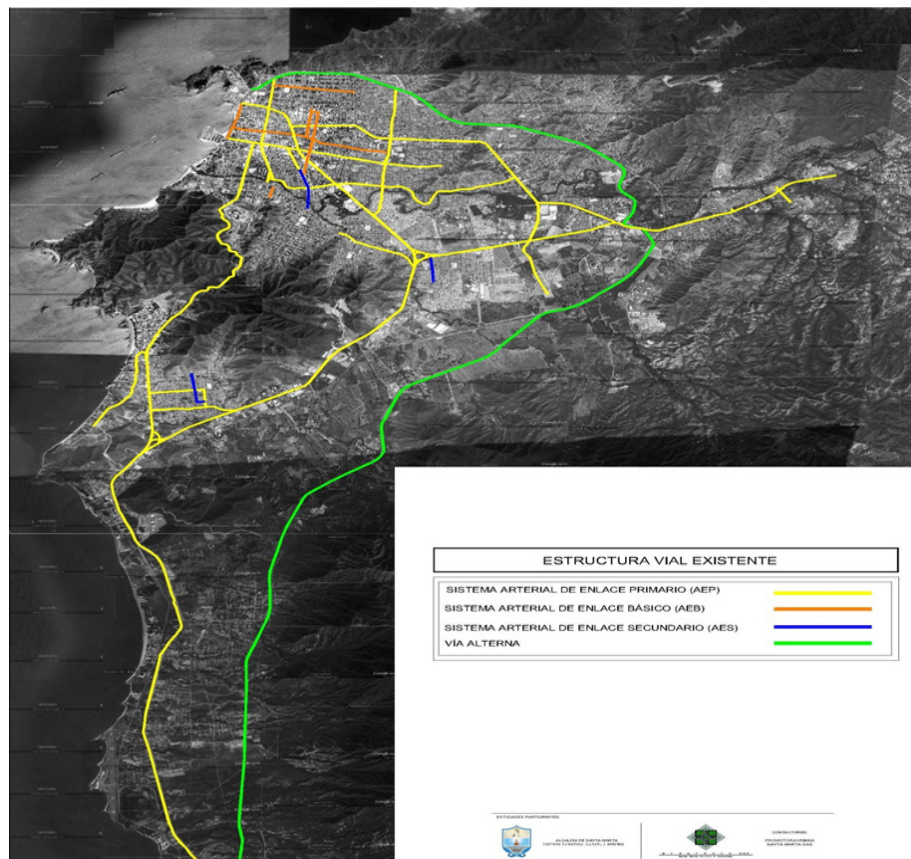
A pesar de su ubicación estratégica, la ciudad tiene una interconexión urbano regional multimodal débil e insuficiente para jalonar altos volúmenes de turismo y actividad económica industrial y de servicios ³⁴.

El servicio de transporte público es deficiente, la infraestructura vial está en mal o regular estado y su uso es poco eficiente.

El parque automotor registrado se incrementó en los últimos 5 años en un 55,5%, sin embargo, la malla vial es la misma de hace 20 años, con el agravante que más de 15 mil motos no están registradas. Existe un eviden-

³⁴ Es importante señalar lo que plantea el Plan de Desarrollo Prospectivo y Estratégico de la Región Caribe – PER, en cuanto a que la situación económico-productiva de la región caribe, muestra que el PIB regional es menor que el promedio nacional: en el 2011 el PIB regional equivalía al 69% del nacional. Además, entre los años 2000 y 2010 se redujo en aproximadamente 2 puntos porcentuales la contribución del sector Comercio, Reparaciones, Restaurantes y Hoteles al PIB regional, lo cual puede ser un indicador de que la región no está aprovechando sus ventajas en el sub-sector Turismo. En cuanto al sector de Agricultura, Ganadería, Caza, Silvicultura y Pesca se redujo su participación dentro del PIB total de la región (aproximadamente 4 puntos porcentuales), dejando a un lado la potencialidad del territorio en materia agrícola y ganadera que permitirían fortalecer los aspectos referentes a la disponibilidad de alimentos

Figura 31. Estructura vial existente



te deterioro del espacio público debido a la ocupación de andenes y senderos peatonales y la administración ha fallado en la construcción de una cultura ciudadana entorno al uso, respeto y protección del espacio público y el respeto por las normas de tránsito.

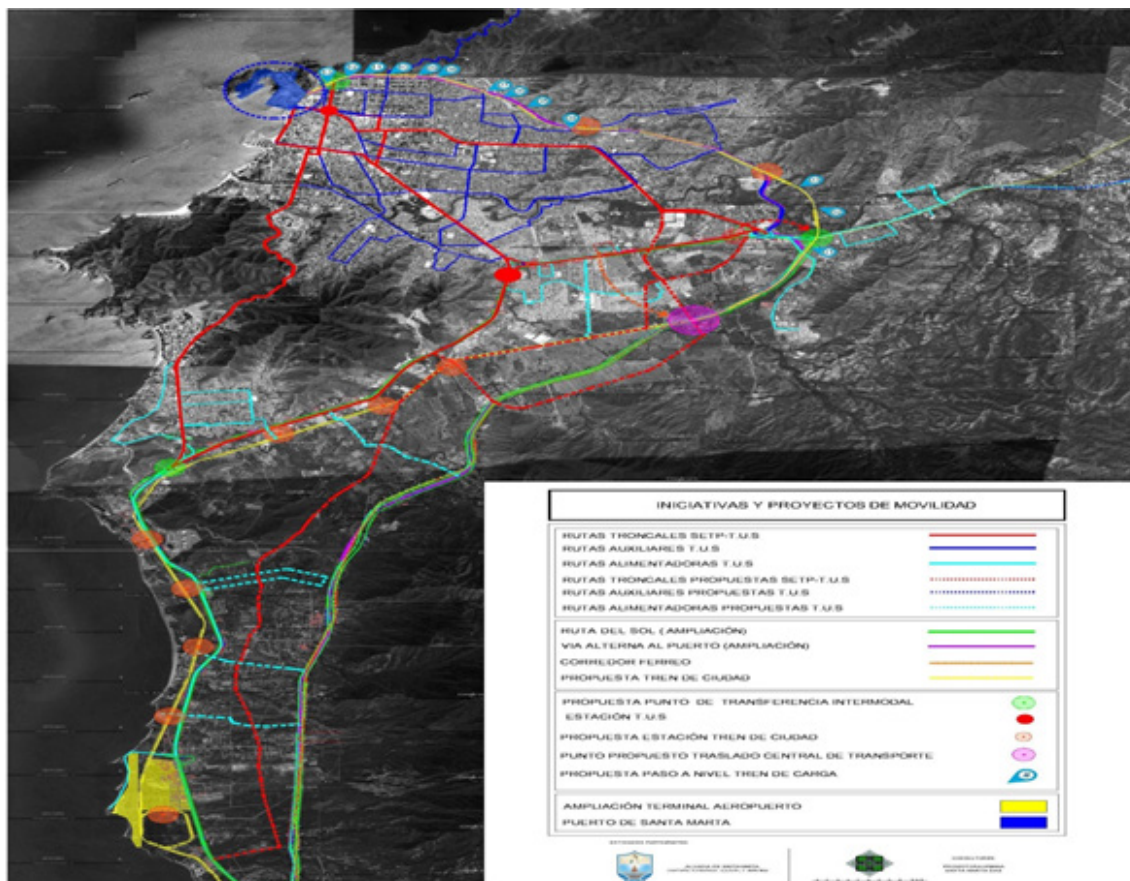
Santa Marta carece de un plan de movilidad y de un plan de seguridad vial que desarrollen aspectos como la priorización del peatón, la cultura ciudadana o la intermodalidad, todos ellos necesarios para garantizar la movilidad de los ciudadanos, la competitividad de la ciudad y la sostenibilidad ambiental de las áreas urbanas del Distrito. El transporte público es ineficiente, la infraestructura vial está en mal o regular estado y su uso es poco eficiente (Se recorren aproximadamente 186.480 km/día, con un índice de 1,29 pasajeros/km recorrido (IPK), cuando lo deseable es que este sea superior a 3,0).

El Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) del Distrito de Santa Marta, se adoptó mediante el documento CONPES 3548 de noviembre de 2008, como una solución integral al transporte público. En cuanto a la financiación de la movilidad, el Distrito cede la renta de sobretasa a la gasolina, de acuerdo a lo establecido en un contrato en el cual se estipuló que la inversión en construcción de infraestructura correspondería sólo a aproximadamente un 20% de lo recaudado.

Sin embargo, con el propósito de resolver y/o reducir los problemas del servicio, en noviembre de 2008 se constituyó mediante el documento CONPES 3548 el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) del Distrito de Santa Marta³⁵ como solución integral al transporte público.

35 La implementación del nuevo concepto de movilidad contempla la construcción de ciclo rutas modernas, ampliación de andenes, mejoramiento del espacio público, construcción y rehabilitación de

Figura 32. Iniciativas y proyectos de movilidad



En cuanto a la financiación de la movilidad, hay que tener en cuenta que la sobretasa a la gasolina se “concesionó” a una empresa privada para que con esos recursos la misma desarrollara obras de infraestructura en la ciudad. Todo indica que lo que la empresa afirma es que el producido del tributo se invirtió anticipadamente, pues se incurrió en deudas para ese propósito y, por lo tanto, el servicio de esas obligaciones deja muy poco margen para la inversión. Además, el producido del tributo se ve afectado por el consumo de

la gasolina de contrabando, lo que le resta potencial al mismo como fuente de recursos del gasto público local.

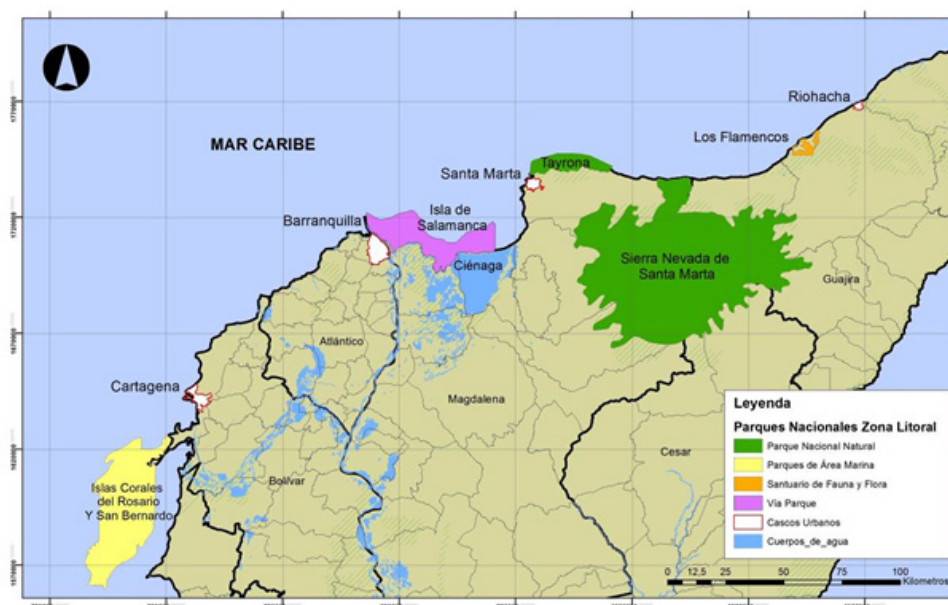
Cabe destacar que en el Distrito de Santa Marta se ha planteado la idea de estructurar un proyecto de sistema de transporte colectivo de pasajeros por medio ferroviario compensando de alguna manera a la ciudad por el efecto de la entrada del tren de mercancías hasta el puerto, especialmente en el norte de la ciudad.

6 puentes y la rehabilitación de 74 Km de vías. Adicionalmente, se prevén tres tipos de rutas: 4 rutas estratégicas en los principales corredores viales de la ciudad (Av. El Libertador, Av. Ferrocarril, Carrera 4 y Troncal del Caribe), 9 rutas auxiliares y 13 rutas alimentadoras; las cuales se articularán con el sistema urbano rural y regional a través de 3 terminales de transferencia: Gaira, La Lucha, y Mamatoco y un intercambiador modal: El Polvorín. Se espera que para el año 2017 el Sistema Estratégico se encuentre en total operación, permitiendo viajes sencillos, integración tarifaria y un fácil acceso al mismo.

5.5 CAPITAL NATURAL Y AMBIENTAL DE SANTA MARTA.

La ciudad cuenta con una gran diversidad de ecosistemas y de riqueza hídrica, debido al gradiente altitudinal. La Sierra Nevada de Santa Marta (SNSM), está protegida bajo la figura de Reserva forestal de la SNSM y Serranía de los Motilones mediante la Ley 2ª de 1959 y Reserva Forestal Protectora de Jirocasaca mediante la Resolución 241 de 1981 en Bonda. Además, en el Distrito se encuentra el PNN SNSM (121.378 ha), el PNN Tayrona (15.000 ha), Reservas de la Sociedad Civil (1.107 ha) y 4 Reservas Distritales: Bondigua, Dumbira, Pazverde y Suhagua.

Figura 33. Estructura Ecológica de la Región – Parques Naturales



Fuente: Con base en IGAC; Ministerio Transporte, Conservación Internacional

Las amenazas de los ecosistemas afectan directamente el suministro de agua proveniente de los diferentes cauces que descienden de la SNSM. En el área urbana existe déficit en la cantidad de agua abastecida que llega a ser de 1.000 lps en períodos de sequía. En el área rural no hay un ente encargado de la operación y mantenimiento de los acueductos por fuera del área urbana, lo que causa problemas en el suministro de agua potable. Así mismo, se está utilizando el agua del acuífero de manera continua cuando debería ser explotada sólo en casos excepcionales.

La calidad del agua. En lo referente a la calidad del agua suministrada, existen cerca de 80.000 personas que reciben agua no tratada y según los datos publicados por el Instituto Nacional de Salud (INS) sobre el índice de riesgo

de calidad de agua (IRCA), entre los años 2007 y 2009 los samarios recibieron agua no apta para consumo humano ($RCA > 5$), situación que se repitió en el año 2011. En la zona urbana se presenta una creciente degradación de los cerros distritales que están siendo intervenidos bajo la figura de “montículos rocosos” lo cual según algunas licencias de construcción otorgadas por las curadurías urbanas y entidades ambientales los habilitaba para ser demolidos, lo que va en contravía de lo contemplado en el artículo 32 “delimitación de las zonas de protección” del decreto 668 de 2001 por el cual se adopta el reglamento instructivo de espacio público, el paisaje y la publicidad exterior visual en el distrito de Santa Marta. De igual manera es importante resaltar que a nivel distrital no existe ninguna figura de protección de humedales como zonas de manglar, madres viejas, lagunas costeras y salitrales.

La contaminación costera producto de prácticas no adecuadas y decisiones que no responden al ámbito local, del transporte de carbón, han generado pérdida de biodiversidad, contaminación y destrucción del litoral y del paisaje, así como problemas de salud asociados a las emisiones del manejo del mineral. Todo lo anterior afecta la calidad de vida de los ciudadanos y la proyección de Santa Marta como destino turístico de calidad, además de la oferta ambiental de la ciudad.

La presión colonizadora sobre la Sierra y su ámbito inmediato de influencia, así como la demanda por agua para nuevas urbanizaciones y el consumo de la población incrementada en los últimos años, reflejan un manejo inadecuado y precariedad en el control por un bien público que merece la atención y gestión adecuada.

En la zona urbana se presenta una creciente degradación de los cerros distritales que están siendo intervenidos bajo la figura de “montículos rocosos” y son permanentes los problemas relacionados con contaminación auditiva, visual y del aire.

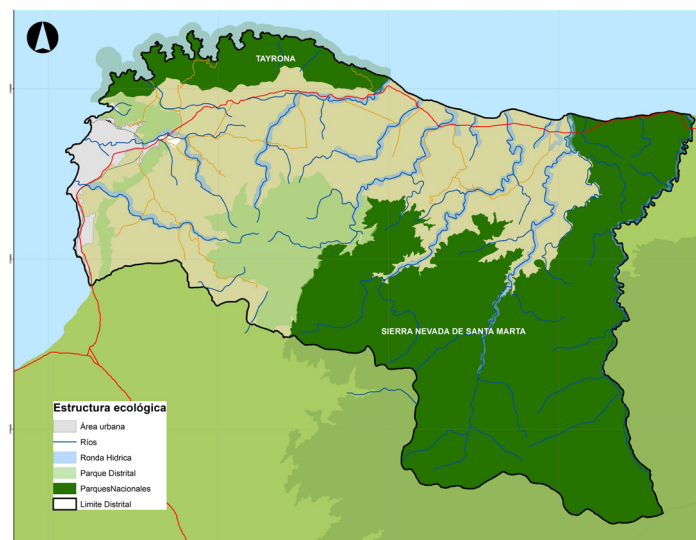
Según los registros históricos de la red de Calidad del aire que funciona desde el 2001 datos de calidad del aire en Santa Marta, en dos de las ocho estaciones monitoreadas, se sobrepasó la media geométrica anual establecida

para material particulado –PST- (límite de 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ establecido por la resolución 601 hasta el año 2010).

En cuanto a la contaminación auditiva, el distrito no presenta un mapa de ruido, sin embargo las actividades de transporte público y conductas sociales generalizadas en los barrios asociadas con los altos niveles de ruido por música desde locales comerciales y casas de familia son factores importantes que contribuyen a este tipo de contaminación en el distrito.

Finalmente, cabe señalar que Santa Marta se caracteriza por los bajos indicadores de áreas verdes por habitante (2,29 $\text{m}^2/\text{habitante}$) a pesar que el Distrito en su área urbana dispuso como reservas urbanas distritales los cerros tutelares; sin embargo estos no cuentan con un plan de manejo para su conservación, uso y aprovechamiento y no son reconocidos como zonas de patrimonio natural. También existen otras reservas ubicadas en el área urbana como el Jardín Botánico Quinta de San Pedro Alejandrino y la Reserva de bosque seco de la Universidad del Magdalena. En los barrios, los procesos de arborización de andenes y parques se realizan sin ningún tipo de directriz u ordenamiento, lo mismo sucede en las cuencas y rondas de los cuerpos de agua que atraviesan la ciudad.

Figura 34. Estructura ambiental Santa Marta DTCH



Fuente: Elaboración propia con base en IGAC, Conservación Internacional, otros

5.6 ORDENAMIENTO TERRITORIAL, PLANEAMIENTO Y EXPANSIÓN DE LA CIUDAD

El Plan de Ordenamiento Territorial vigente en la actualidad fue expedido en 2000 y se encuentra desactualizado con respecto a los cambios de la ciudad en 14 años. Se trata además de un Plan que no expresa los intereses y expectativas de los samarios por su deficiente proceso de socialización y participación con todos los sectores representados, no plantea una respuesta en el corto, mediano y largo plazo a los crecientes desplazamientos de población de otras regiones, principalmente de áreas rurales con problemas de orden público.

Otras carencias importantes lo constituyen la falta de consideración como parte de su estrategia de ordenamiento, en relación con dos temáticas de primer orden ligados entre sí: el entorno ambiental único y la presencia ancestral de etnias del Caribe y de la Sierra Nevada.

- a. Ajeno a la situación de la región con respecto a los cambios climáticos y desastres naturales de los últimos años que han obligado a fortalecer el tema de amenazas y riesgos por inundación, remoción en masa, movimientos telúricos, maremotos, etc.
- b. Formulado de manera aislada del entorno regional y económico conformado por la Región Caribe
- c. Decisiones normativas del Componente General que son indicativas y no se desarrollan en los componentes urbano y rural, así como en su norma específica
- d. Insuficiencias en la incorporación de componentes de la Estructura Ecológica Principal y de asignación de usos y tratamientos, especialmente en la identificación de zonas con valor ambiental, paisajístico y ecológico, al interior del área urbana, como quebradas, cerros, humedales, entre otros
- e. Definición de grandes áreas como Parques Distritales sin cartografía precisa ni estrategia de ges-

ción para la incorporación al sistema de área protegidas

- f. En general, insuficiencias e imprecisiones en la cartografía establecida
- g. Normas urbanísticas específicas incompletas, para los sectores del área urbana, que facilitan las presiones inmobiliarias en las de mayor dinámica, y dificultan el desarrollo de las de los sectores intermedios
- h. Falta de información y de actualización de ésta, en los sectores de Mejoramiento Integral de Barrios, tratamiento que corresponde a las zonas de origen ilegal, de gran crecimiento en los últimos años

Ordenamiento costero y desarrollo rural

El tema del litoral costero aunque fue abordado en su momento por el POT, definiendo tres sub zonas como el espacio aéreo, el lecho marino, el suelo y el subsuelo, no se ha tenido en cuenta problemas como las debilidades de los procesos de planificación territorial, la falta de regulación de las actividades económicas, la baja capacidad institucional, el uso inadecuado de los recursos naturales marinos y costero, las deficientes condiciones de vida en las zonas rurales, la vulnerabilidad de la zona costera ante amenazas naturales, el poco conocimiento y apropiación de las comunidades en tema medio ambientales relacionados con la zona costera y la implementación de proyectos.

Un elemento determinante del ordenamiento costero es la dinámica inmobiliaria de la ciudad y la densificación de algunas áreas, especialmente en la zona sur, donde se requiere implementar la infraestructura de servicios públicos.

Asimismo, y a pesar de que el 97% de la superficie del distrito es área rural, no hay una política de manejo para esta área que se considera altamente compleja debido al traslape de funciones entre diferentes entidades con jurisdicción allí como son CORPAMAG, UAESPNN, UMATA, los Resguardos Indígenas, INCODER, DIMAR.

Gestión integral del riesgo y la adaptación al cambio climático

La gestión del riesgo no ha sido incorporada en los instrumentos de planeación y ocupación del territorio por cuanto no se tiene una categorización detallada de los tipos de amenaza, de riesgo y los niveles de vulnerabilidad física.

En el pasado no se evitó la ocupación de terrenos localizados en zonas de riesgo por la presencia de amenazas naturales y socio naturales. Dado que no se realizaron gestiones en ese sentido, hoy deben emprenderse acciones remediales para la reubicación de viviendas en zonas de riesgo no mitigable, para lo cual es necesario emprender costosas inversiones a fin de cumplir con este propósito.

Es necesario estructurar un sistema de alerta temprana (SAT) y planes de emergencia comunitarios, para las veredas y comunidades asentadas en las riberas de los ríos Palomino, Guachaca, Don diego, Quebrada Valencia, Buritaca, Mendihuaca, Piedras, Manzanares y Gaira.

Se requieren estudios técnicos detallados que permitan definir el tipo de amenaza y la categoría que presenta cada una, además es importante determinar el riesgo mitigable y no mitigable. Este estudio contemplaría, factores de tipo climático y ambiental (inundaciones, desbordamiento de ríos y quebradas, mareas altas, sequías, incendios, deforestaciones, vendavales, etc.), sísmico, derrumbes, invasión de rondas hidráulicas y zonas de protección y desastres naturales y antrópicos en general

Adicionalmente a esto se requiere fortalecer el CLOPAD y su articulación con el CREPAD e instituciones nacionales, formular el plan municipal de gestión Integral del riesgo y de adaptación al cambio climático, donde se profundice los estudios desarrollados por INVEMAR para la amenaza de ascenso del nivel del mar, así mismo se requiere la formulación del plan de contingencias frente al fenómeno de Huracanes.

Modelo de ciudad y expansión urbana

La ciudad se estructuró en un modelo mono céntrico que significa el predominio del espacio del Centro como área funcional, económica y de servicios.

El Centro Histórico posee un alto valor referencial, Monumento Nacional desde 1963. Sufre la emigración de sus habitantes tradicionales a otros barrios de la ciudad e inicia un proceso de degradación social y urbana y pérdida de su función económica.

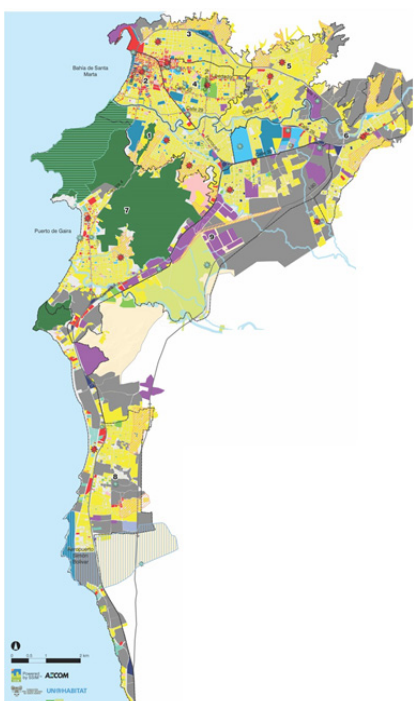
En el año 2000 la Alcaldía decide elaborar un Plan para recuperarlo, que encaja en el Plan Nacional para recuperación de Centros Históricos de Colombia lanzado en 2001 por el Ministerio de Cultura con apoyo del BID. Santa Marta, una de las ciudades escogidas, empieza a programar el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico, creando en 2004 un Operador urbano.

Entre 2005 y 2009 se ejecuta una primera fase del PEMP con una inversión del Ministerio de Cultura de más de 20.000 millones de pesos para recuperar 88 mil m2 de espacio público (parque de los Novios y San Miguel, plazas de San Francisco y la Catedral, peatonalización de la calle 19, callejón del correo y carreras tercera y cuarta y rehabilitación de la fachada del mar).

Como parte del PEMP se desarrolla con intervención del sector privado, la Marina Internacional de Yates, con sus muelles flotantes, servicios turísticos y locales comerciales.

Sigue soportando no obstante altas presiones generadas por el mercado, ventas ambulantes, crecimiento desordenado de establecimientos de comercio, entre otros; lo que hace necesario acometer ya la segunda fase que continúe con la renovación urbana y rehabilitación de edificios, la reubicación de vendedores ambulantes en espacios que configuren ejes turístico –comerciales, ocupación de locales por nuevos negocios y viviendas, organización del transporte público, etc.

Figura 35. Estructura urbana general de Santa Marta



Fuente: Con base en IGAC, MinTransporte

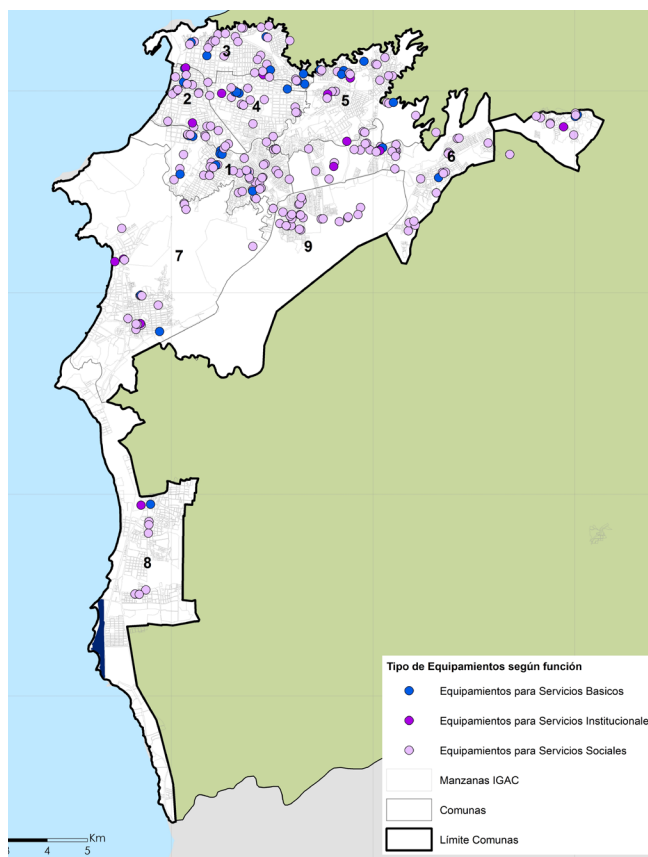
Es preciso frenar la pérdida y el deterioro del patrimonio cultural e histórico y reestablecer el equilibrio territorial en la relación centro - periferia.

Junto a la recuperación del centro fundacional resulta fundamental la consolidación de otros centros emergentes y alternativos para la prestación de servicios de diversa índole, que en los últimos años se han venido configurando³⁶.

36 Como el Rodadero, Pozos Colorados, la nueva zona rosa y Bello Horizonte.

La planificación territorial se ha quedado rezagada frente a la dinámica inmobiliaria formal e informal de la ciudad, generando dispersión no regulada, socializan-

Figura 36. Equipamiento Santa Marta – preliminar

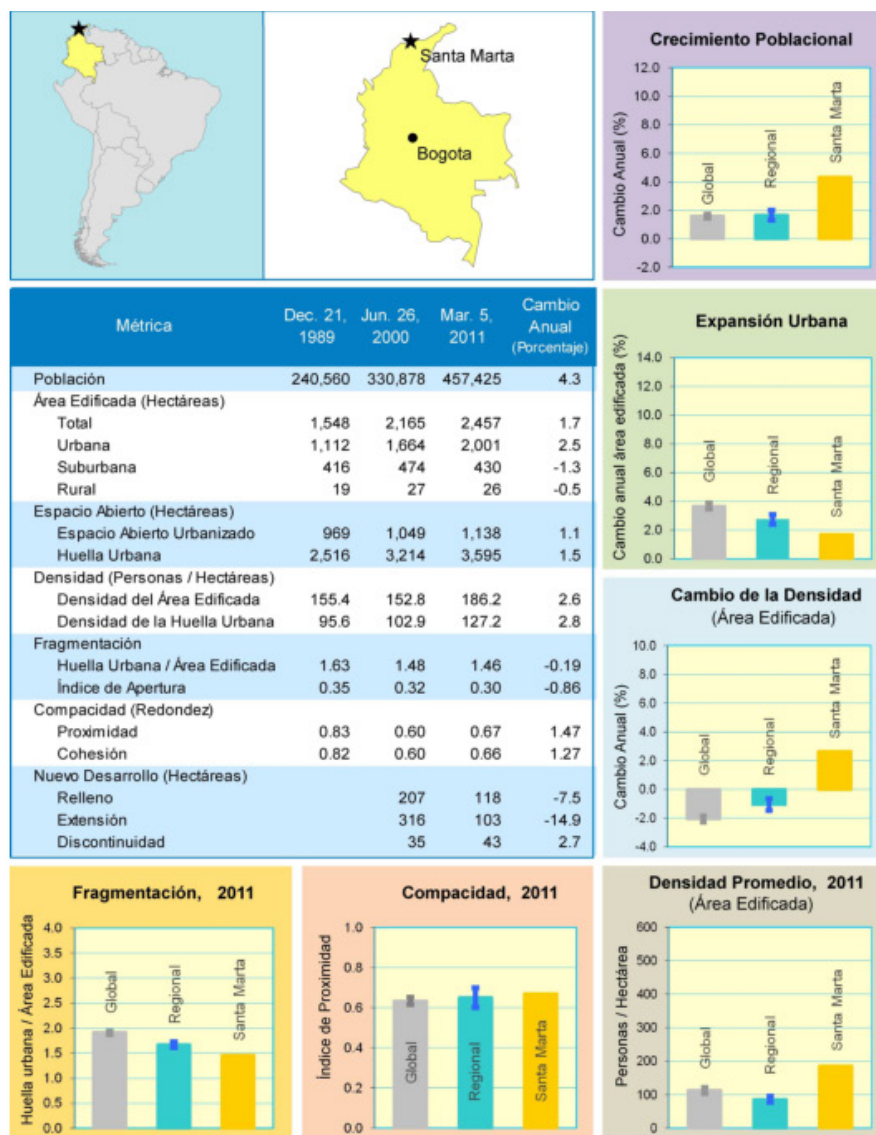


Fuente: Elaboración GeoUrb con base en Alcaldía de Santa Marta

do los costos de infraestructura que hoy han quedado a cargo de la colectividad (vías, parques y equipamientos en zonas de bajos y altos ingresos) agrediendo, además, gravemente el capital ambiental de la ciudad. La densificación y redensificación de algunas áreas requiere construir el soporte urbano adecuado y la conexión a las zonas de trabajo y empleo ³⁷.

37 Estas circunstancias se comparten con toda la región caribe. En efecto, el Plan de Desarrollo Prospectivo y Estratégico de la Región Caribe – PER-, señala que en cuanto al equipamiento urbano-regional sobresale la falta de desarrollo de corredores funcionales (modos carretero, fluvial y férreo) de Este a Oeste y del Cesar y Sur de Bolívar hacia las zonas costeras, que permitan suplir la carencia de una clara movilidad (personas y carga), así como distribución y organización de centros de abasto, centros de acopio y plazas de mercado para la soberanía alimentaria regional. Además, una débil evaluación de

Figura 37. Expansión Urbana 1989-2011



Fuente: Iniciativa de expansión urbana en Colombia. Universidad de New York

Santa Marta, Villavicencio, Valledupar, Buenaventura, Montería, Riohacha, Tunja, y Yopal para el 2040 van a duplicar o más su superficie edificada, pero Villavicencio y Riohacha más que duplicarán, para el año 2040, la superficie edificada existente en el 2010; Yopal más que la cuadruplicará, Riohacha más que la triplicará y Yopal la incrementará 5 veces. Esas ciudades enfrentan una simple aunque siniestra disyuntiva: Pueden procurar bloquear su expansión futura, aplicando estrategias

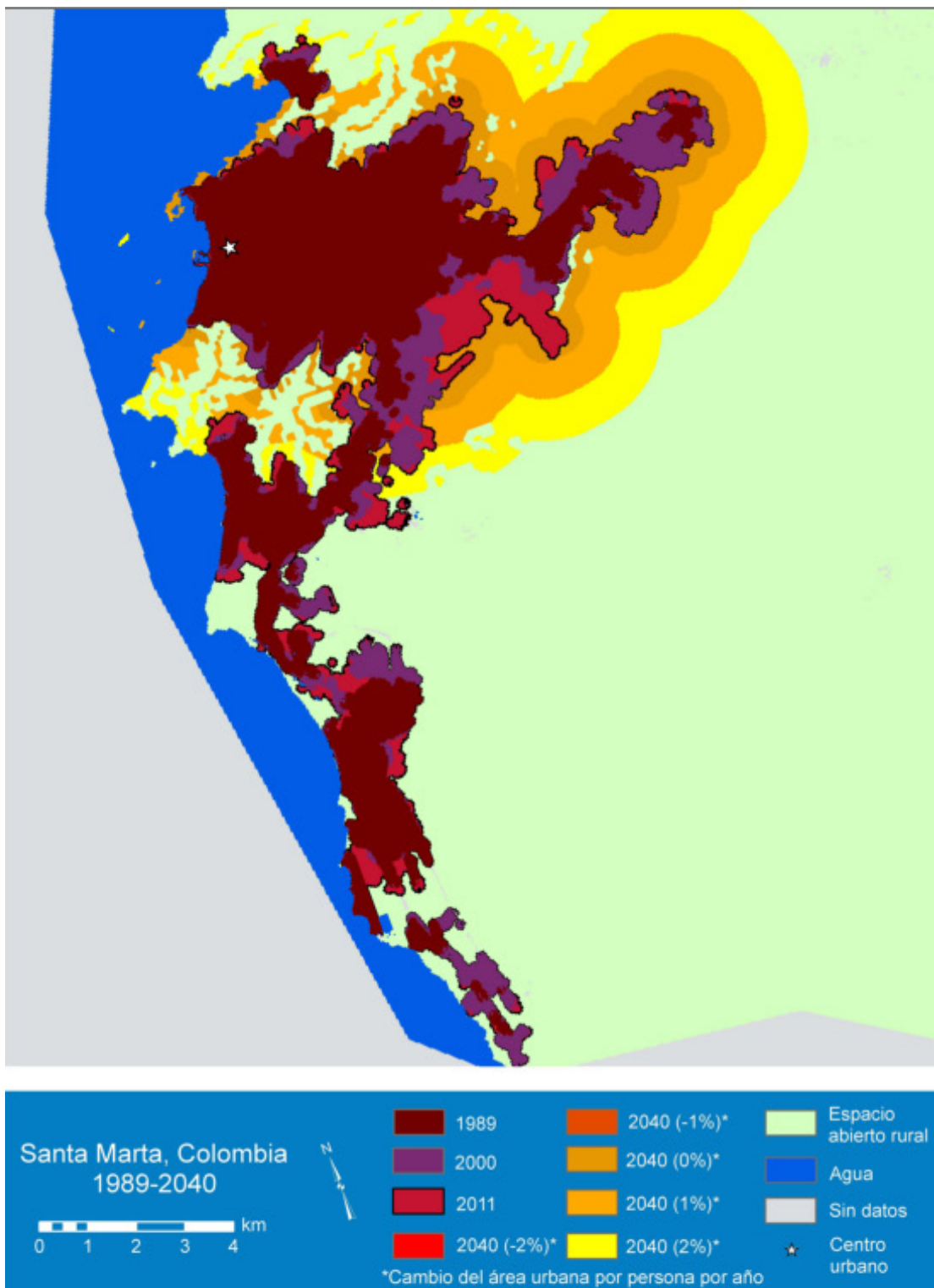
las políticas públicas relacionadas con la inversión subregional en infraestructura, la cual debería retroalimentar la planeación de largo plazo (50 años y más) y permitir la integración coherente del factor hídrico con el desarrollo poblacional.

para la contención –por ejemplo establecer cinturones verdes, adoptar políticas de crecimiento restringido, fijar estrictos límites urbanos o aplicar regulaciones para compactar la ciudad -o pueden habilitar suficiente espacio para que esa expansión se produzca de manera ordenada, eficiente, equitativa y sustentable³⁸.

Otra mirada sobre el proceso de expansión o re-densificación urbana, es la que plantea la Iniciativa de Expansión Urbana en Colombia consiste en un sencillo programa de acción de cuatro pasos que puede y

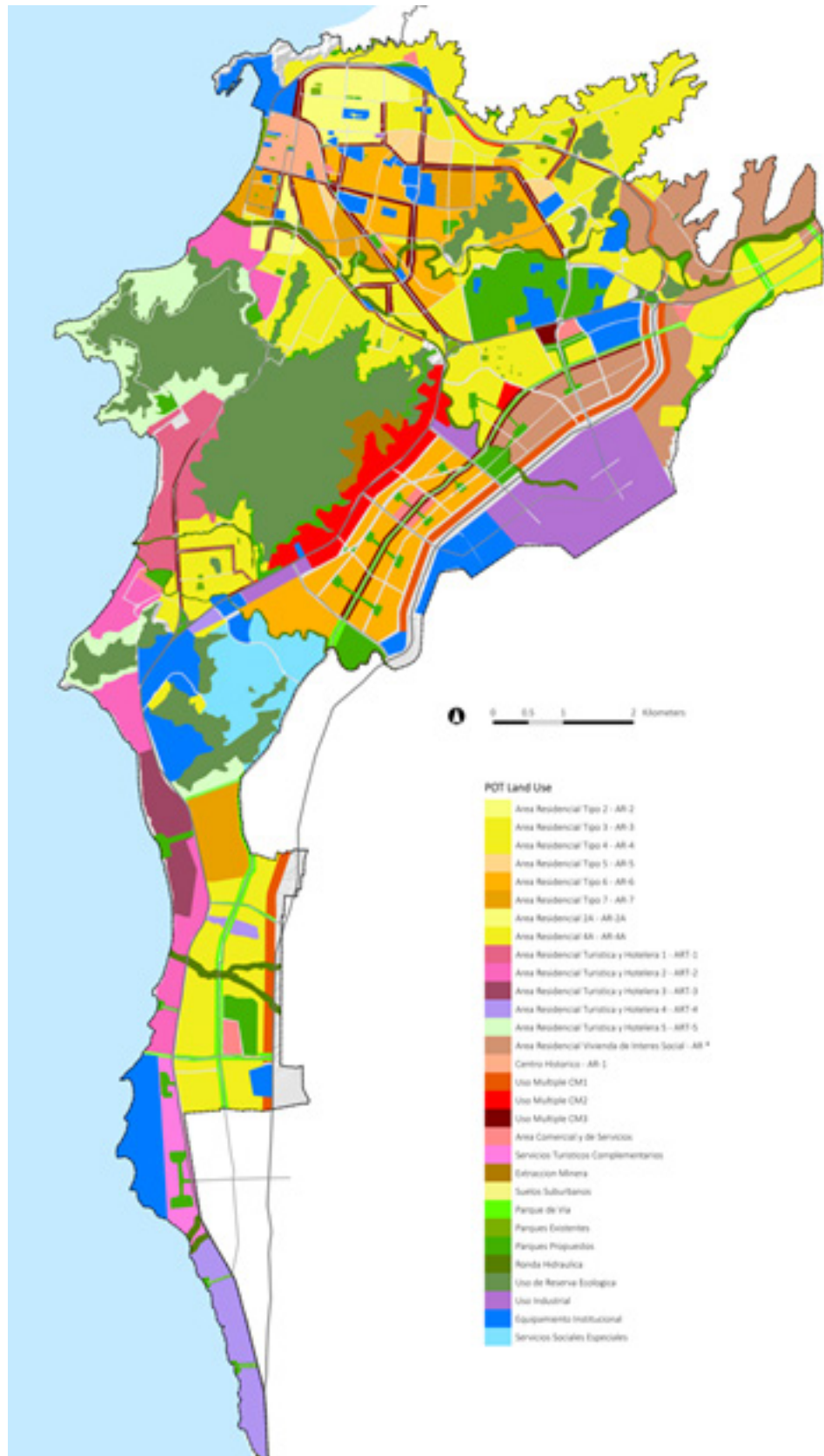
³⁸ Iniciativa de expansión urbana en Colombia. Universidad de New York

Figura 38. La expansión urbana de Santa Marta, 1989-2040



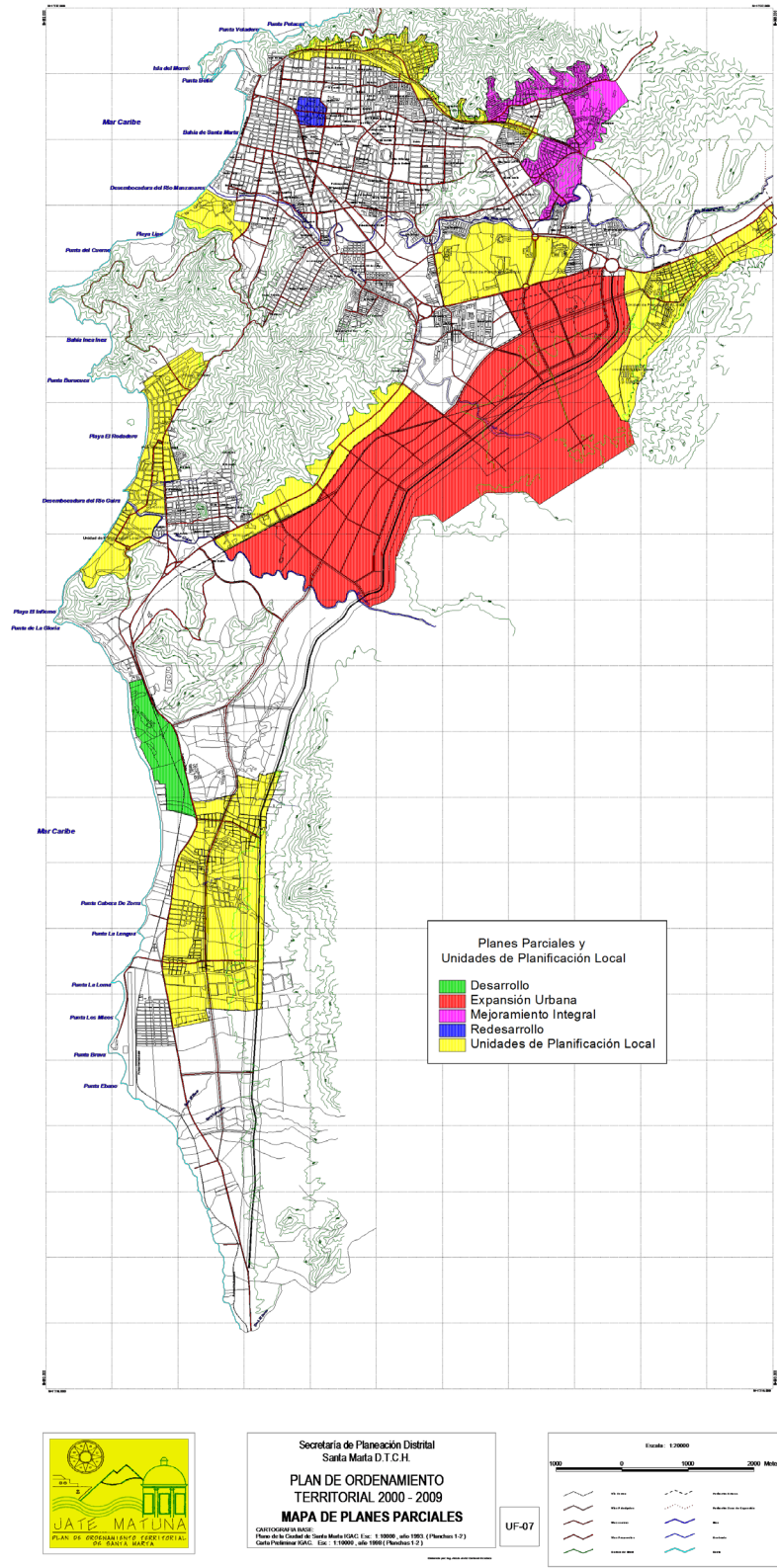
Fuente: Iniciativa de expansión urbana en Colombia. Universidad de New York

Figura 39. Mapa de usos del suelo urbano y de la zona de expansión de Santa Marta.



Fuente: POT Santa Marta.

Figura 40. Mapa de usos del suelo urbano y de la zona de expansión de Santa Marta.



Fuente: POT Santa Marta.

debe ser aplicado ahora, anticipándose a la ocupación del suelo que pueda originar, tanto la construcción formal como la informal, en los márgenes de la ciudad. Esos cuatro pasos son: (1) Mapas Realistas: Preparar mapas de las áreas que en los próximos 30 años se transformarán en suelos urbanos a partir de proyecciones realistas de la población y del área urbana per cápita; (2) Límites urbanos suficientes: Conseguir que las autoridades nacionales y departamentales establezcan una jurisdicción urbana única para que en ella puedan ejecutarse planes que abarquen toda el área de expansión; (3) Malla de vías arteriales: Establecer una malla arterial de vías de 25 o 30 metros de ancho, espaciadas 1 Kilómetro entre sí, en toda el área de expansión y transferir los derechos de paso de todas esas vías a la municipalidad; (4) Protección selectiva de los espacios públicos abiertos: Establecer una jerarquía de espacios públicos abiertos, grandes y pequeños, en toda el área de expansión y transferir los derechos de suelo de todos esos espacios a la Municipalidad ³⁹.

En una visión policéntrica e incluyente de ciudad, es necesario estructurar otros centros, complementarios al histórico – y además de consolidar los existentes – con el objeto de ampliar la oferta de servicios (también turísticos) y los espacios de encuentro e integración económica, social, además de promover la preservación y valorización de la riqueza ambiental y cultural.

Se trata de adelantar acciones que permitan que a partir de intervenciones estratégicas se genere una dinámica propia y en su entorno a través de nuevos espacios específicos de integración social y económica, jalonadores del desarrollo y de la renovación urbana sostenible e incluyente. Estos “centros”, que deben responder a una efectiva lógica de descentralización y superación de la marginalización y segmentación urbana, así como a las vocaciones de la ciudad (eje ambiental, eje cultural y de conocimiento, etc.), deben constituirse además en ejes para fortalecer una oferta

turística diferenciada y multidimensional en la ciudad y culminar en atractivos turísticos nuevos desde la diversidad ancestral, afrocolombianas, etc.). Para ello se desarrollaran acciones encaminadas a forjar su identidad y la oferta de servicios.

El sistema férreo, y el transporte público, deben ser objeto de especial atención para garantizar que los desarrollos urbanísticos cuenten con la suficiente capacidad de integrar las centralidades, y hacer viable la accesibilidad a los residentes, como los servicios que requieran tanto los ciudadanos como los turistas que la visitan. Los efectos de economías de escala de las centralidades bien planificadas y concebidas, podrían adquirir funciones complementarias acorde con la vocación de las mismas. Estas nuevas centralidades y las existentes, al contar con criterios de actuación ambientales, sociales, urbanísticos, podrán generar incentivos y atracción

Figura 41. Informalidad y falta de planeación, desafíos de Santa Marta



Fuente: fotografías ONU-HABITAT Santa Marta

39 Shlomo Angel y Jaime Vásquez; Iniciativa para la Expansión Urbana en Colombia. Proyecto Urbanización, Universidad de Nueva York

de inversiones para su desarrollo, lo cual incidirá junto con la revitalización del centro histórico, el puerto y las otras, en una significativa transformación de la ciudad, a partir de una gestión que involucre la participación ciudadana, y las alianzas que se puedan generar con actores privados. La modelación de estos espacios, será tarea del Plan de Ordenamiento Territorial, POT, que en el contexto de la visión, y los objetivos de corto, mediano y largo plazo, integran los ejes viales estratégicos, el espacio público, la renovación, y los demás componentes del desarrollo urbano asociados al POT,

considerando la base ambiental, las zonas de protección ecológica y de riesgos de la ciudad; así como la definición y orientación de proyectos clave de nivel distrital y regional.

La revisión del POT abre una oportunidad para hacer un reordenamiento del territorio, para fortalecer los instrumentos de planeación, gestión y financiación existentes, y para introducir nuevos instrumentos que permitan alcanzar los nuevos objetivos y visión de la ciudad.

5.7 SERVICIOS PÚBLICOS Y VIVIENDA

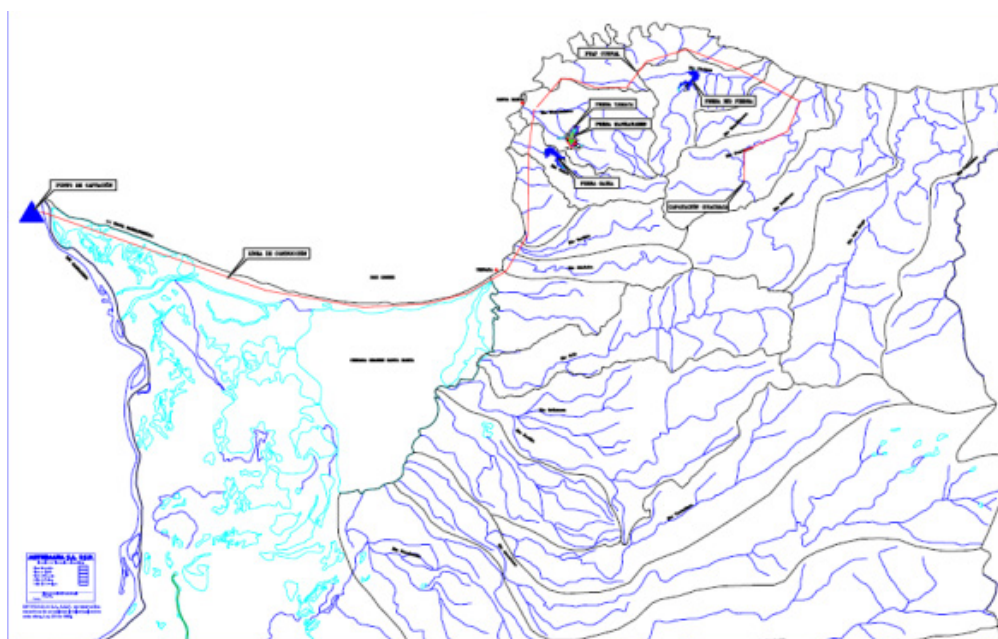
Acueducto y alcantarillado

Los servicios públicos de acueducto y alcantarillado sanitario se entregaron a operadores privados mediante un contrato de arrendamiento de redes que lleva más de 20 años, pero a estos no se les realiza ninguna supervisión técnica, ni interventoría por parte del distrito.

Con relación al abastecimiento de agua a la población la grave situación del Distrito se resume en los siguientes puntos:

- En el área urbana y rural existe déficit en la cantidad de agua abastecida .
- Santa Marta carece de una o varias fuentes de abastecimiento de agua que provean el suministro para la ciudad en un horizonte no menor a 50 años.
- Existen evidencias de sobreexplotación del acuífero.
- Cerca de 80.000 personas que reciben agua no tratada

Figura 42. Fuentes de abastecimiento de agua de Santa Marta



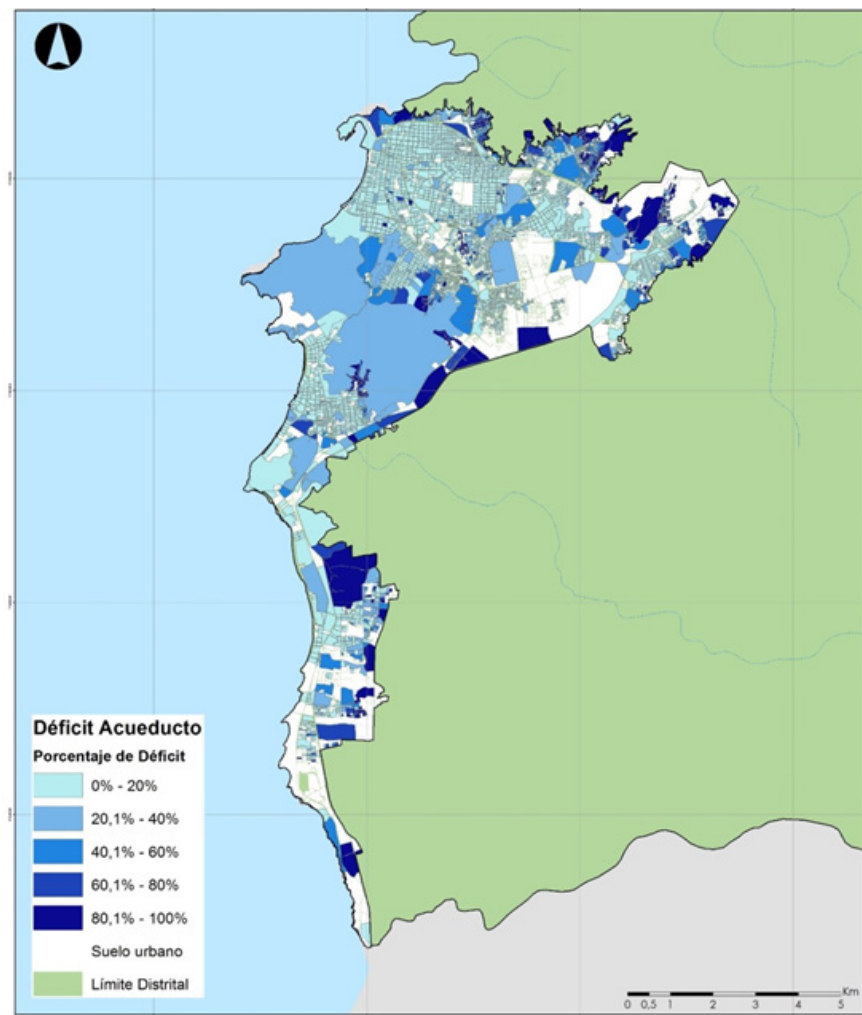
- Entre los años 2007 y 2009 Y 2011, los samarios recibieron agua no apta para consumo humano (iRCA > 5) índice de riesgo de calidad de agua (datos del Instituto Nacional de Salud).

Se hace necesario un estudio profundo que analice todas las posibles alternativas que tiene la ciudad y plantee y diseñe una solución definitiva. Revisar y ajustar el Plan de Obras e Inversiones (POI) existente en el último Plan Director de Acueducto según sea la alternativa seleccionada, de modo que se garantice el abastecimiento, administración, operación, mantenimiento, rehabilitación, reposición y expansión de la prestación

del servicio de acueducto en el Distrito de Santa Marta y los corregimientos de Bonda y Taganga.

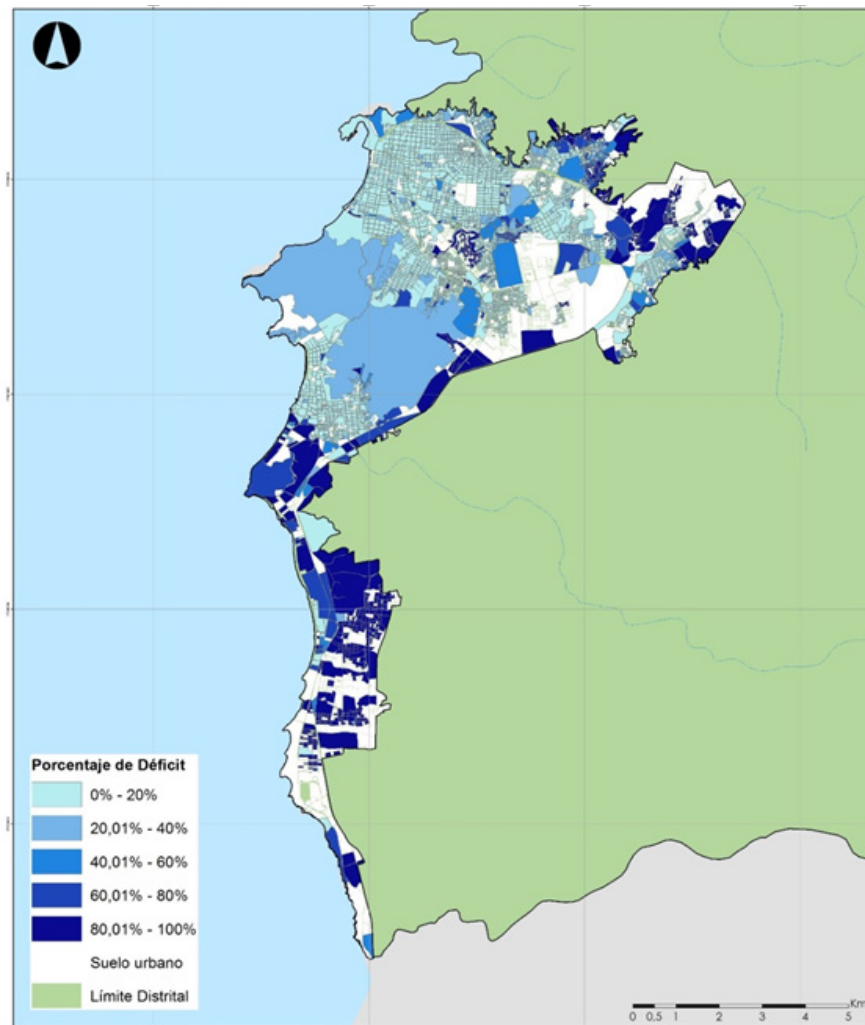
La cobertura actual de alcantarillado sanitario es de 75% (70.106 usuarios). Este sistema presenta problemas como rebosamientos de pozos y avería en las tuberías, generando derrame de aguas residuales en las vías urbanas. Hay sectores donde las tuberías son muy antiguas, y se presentan colmataciones por la acumulación de sedimentos arrastrados por las aguas lluvias o su sobre carga en época invernal, generando la interrupción del servicio, emisión de olores ofensivos y riesgos para la salud pública. Se ha diagnosticado la

Figura 43. Vivienda con déficit de acueducto por manzana - 2005



Fuente: DANE

Figura 44. Vivienda con déficit de alcantarillado por manzana - 2005



Fuente: DANE

necesidad de un programa de reposición total o parcial de algunos tramos de la red de alcantarillado sanitario. Entre el año 2005 y el 2011 se construyeron 2 etapas del colector pluvial Bastidas Mar Caribe. Actualmente se encuentra en ejecución las etapas 3 y 4, y se contempla la construcción de los colectores secundarios que complementan dicho proyecto, solucionando el problema de inundación por escorrentía superficial de Santa Marta en un 30%, atendiendo el efecto adverso de la Quebrada La Lata.

La disposición de las aguas residuales se realiza mediante un sistema de emisario submarino, es necesario

avanzar en la construcción de un sistema de tratamiento primario de las aguas residuales a fin de minimizar los impactos sobre el medio marino.

Manejo de residuos sólidos

El área urbana y los corregimientos de Bonda y Tanganga poseen el servicio de aseo con una cobertura cercana al 80%. Sin embargo, el 5% de la población urbana está acostumbrada a quemar basuras lo que provoca contaminación ambiental y riesgos asociados a enfermedades respiratorias. Por el contrario, los co-

regimientos de Guachaca y Minca, no cuentan con este servicio, y optan por la quema de residuos, los cuales son aproximadamente en un 90% de uso doméstico (alto contenido de materia orgánica). La situación se torna compleja si se tiene en cuenta que los principales generadores de residuos hospitalarios (clínicas, hospitales, droguerías, funerarias, universidades con programas de medicina y/o enfermería) carecen de programas integrales de manejo de sus desechos exponiendo a su personal a riesgo de contagio de enfermedades.

En resumen, hay falencias técnicas en la prestación del servicio de recolección de residuos, por el incumplimiento de las rutas, frecuencias y horarios preestablecidos, generando acumulación de residuos en vías públicas y riesgos para la salud pública. Además, el distrito no cuenta con un sitio adecuado para la disposición de los escombros, la gestión y disposición de estos se hace en lotes particulares e inadecuados ocasionando perjuicios ambientales y sociales.

Vivienda

En el ámbito de la vivienda los principales retos del Distrito se centran en:

- Integrar urbanísticamente asentamientos de origen informal que estén en un alto grado de consolidación; formalizar la propiedad, haciendo uso de la normatividad relativa a la transferencia gratuita de bienes fiscales para crear una base de nuevos propietarios contribuyentes, inclusión en el mercado inmobiliario y acceso a productos bancarios, entre otros.
- Contribuir al mejoramiento de las condiciones de vida de las familias pobres y vulnerables a través de mejoras cualitativas de las viviendas (mejoramiento de las condiciones de habitabilidad).
- Promover nuevos proyectos de vivienda de interés prioritario y/o social que garanticen acceso a la

vivienda de los hogares en situación de vulnerabilidad determinados en el déficit cuantitativo habitacional del Distrito de Santa Marta, según la proyección del DANE (2009), priorizando a las familias en situación de pobreza extrema, y víctimas del conflicto ubicados en zonas de alto riesgo, lo que implica una gestión para la generación de suelo urbanizable y/o la construcción de un banco de tierras para tal fin.

Con el objetivo de superar el déficit habitacional que existe en la ciudad (en torno a 18.000 viviendas) y avanzar en la necesaria construcción y reparación de viviendas, promoviendo espacios y viviendas dignas para el desarrollo ciudadano, desde la Alcaldía Distrital se ha desarrollado ya un primer proyecto “Ciudad Equidad”, siendo necesario continuar el trabajo en esta línea tanto en el ámbito urbano como rural del Distrito.

“**Ciudad Equidad**” ha supuesto para Santa Marta 4.000 casas incluidas en el programa de 100.000 viviendas gratis del Gobierno Nacional, en el que se han invertido en torno a 180.000 millones de pesos.

La alternativa de dar vivienda digna a las personas de más escasos recursos va acompañada de equipamientos en materia de salud, educación, recreación y seguridad (financiados en parte por la empresa constructora) para mejorar las condiciones de vida de los más pobres. Asimismo, la construcción de estas viviendas supone creación de empleos directos correspondiendo la selección de la mano de obra al Distrito (en torno a los 2.000 empleos creados en la experiencia en marcha de “Ciudad Equidad”⁴⁰). Para garantizar los servicios de agua y alcantarillado se cuenta con financiación de Minvivienda y de la Gobernación del Magdalena a través de regalías.

⁴⁰ El Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta firmó un acuerdo de voluntades con el SENA para desarrollar el programa de autoconstrucción y autorreparación para que los mismos beneficiarios reciban capacitación en albañilería para la construcción sus viviendas.

5.8 GOBERNABILIDAD

Desempeño Fiscal

El 5 de marzo de 2013, la Dirección de Apoyo Fiscal (DAF) del Ministerio de Hacienda certificó la terminación del Acuerdo de Reestructuración de Pasivos por ley 550 que adelanto el Distrito de Santa Marta durante 11 años. El informe financiero señala que “el porcentaje de ejecución alcanzó el 88%. No obstante, considerando que las acreencias del grupo 2 corresponden principalmente a obligaciones de las entidades descentralizadas en liquidación, cuyos pagos solo son exigibles en la medida en que se adelanten los procesos correspondientes, al excluir dichos valores, el porcentaje de cumplimiento alcanza el 95%. Según el informe jurídico presentado por El Jefe de la Oficina Jurídica, Jorge Miguel Guevara Fragoso, Santa Marta registra un total de 255 procesos ordinarios y declarativos y 11 procesos ejecutivos que arrojan para el Distrito un pasivo de contingencias judiciales de 63 millones 977 mil pesos. De igual manera el funcionario presenta un balance de los embargos que han afectado a los fondos para el pago de acreencias ley 550 y señala que “los valores correspondientes a los procesos ordinarios y declarativos, en la medida en que se hagan exigibles, por haber quedado incorporados dentro de los créditos litigiosos del Acuerdo de Reestructuración”.

De cara a continuar con la modernización institucional que el Distrito debe continuar implementando de manera prioritaria, para recuperar su gobernabilidad, es importante tener en cuenta las siguientes recomendaciones derivadas de la terminación del proceso anteriormente mencionado:

1. Es urgente la implementación por parte del Distrito de un programa de saneamiento fiscal y financiero en el marco de la Ley 617 de 2000, que defina las condiciones de pago de los pasivos extemporáneos del acuerdo, los pasivos corrientes no cancelados en su oportunidad, y los pasivos contingentes, así como las fuentes de financiación reorientadas para ese fin.
2. Mantener y fortalecer la defensa judicial del Distrito, mediante la constitución de un equipo humano y técnico idóneo y suficiente que permita una respuesta oportuna y eficiente frente a cada uno de los procesos.
3. Tener bajo custodia el archivo del proceso de reestructuración de pasivos, con los soportes de cada una de las acreencias canceladas o depuradas.
4. Adelantar el estudio técnico de modernización de la planta de personal de la administración distrital, para lo cual se sugiere el acompañamiento del Departamento Administrativo de la Función Pública.
5. Sin perjuicio del plan de desempeño que adelanta el distrito en los sectores de salud y educación en el marco del Decreto 028 de 2008, verificar y fortalecer los procesos y procedimientos llevados a cabo por las Secretarías de Salud y Educación.
6. Llevar a cabo la revisión de legalidad de las pensiones que actualmente están a cargo del Distrito.
7. Mantener el Fondo de Contingencias del Acuerdo, en aplicación de la ley 819/09, para lo cual se requiere elevar a Acuerdo Distrital la constitución del mismo, en el que se establezcan las rentas que lo provisionen, destinación y uso de estos recursos.
8. Modernizar el sistema de información presupuestal, financiera y contable para efectos de que haya consistencia y oportunidad en la presentación de informes.
9. Gestionar recursos del orden nacional para apalancar proyectos de inversión.
10. Mantener la disciplina fiscal alcanzada por el Distrito durante el tiempo de ejecución del Acuerdo de Reestructuración de Pasivos, cumpliendo con los indicadores de gastos contemplados en las Leyes 617 de 2000, 358 de 1997, 819 de 2009 entre otros.

Participación ciudadana, descentralización y gobierno local

Juntas de Acción Comunal (JAC). A febrero del 2012 existían 268 JAC en Santa Marta. Su conformación está reglada legalmente, y sus archivos estatutarios reposan en la Oficina Distrital de Participación Comunitaria. Igualmente existen archivos de 22 JAC que no han renovado su personería jurídica por carecer de los requisitos legales. Las 268 JAC conforman las organizaciones de primer grado y se encuentran afiliadas a la Asociación de JAC de Santa Marta que es una organización comunal de segundo grado ⁴¹.

Juntas Administradoras Locales (JAL). El marco normativo actualmente aplicable permite conformar una JAL por cada comuna. El Distrito de Santa Marta actualmente está dividido en nueve (9) comunas y cuatro (4) corregimientos. Las JAL de Santa Marta se encuentran integradas por 105 ediles. Las JAL deberán organizarse de conformidad con lo dispuesto en la ley 1617.

Veedurías Ciudadanas. Están registradas 41 veedurías conformadas en diferentes sectores sociales y de intervención administrativa, tales como: servicios públicos (12), transporte público (2), control fiscal (2), licencia ambiental (4), obras, espacio público y ambiente (2), programas ICBF (2), pacientes con insuficiencia renal (1), vías veredales (1), Taganga (2), programas de la niñez y la familia (1), viviendas nuevas (1), protección de animales (1), educación rural y electrificación (2), educación (2), salud (3), vías y dragados (2). El registro de las veedurías se hace ante la Cámara de Comercio o en su defecto ante la personería distrital; por lo que la Oficina de Participación Comunitaria no maneja la base de datos, aunque debe orientar su función al control documental y el fortalecimiento organizacional de dichas OSC.

41 Las JAC han sido utilizadas habitualmente como correas de transmisión de lógicas clientelistas y no han sido objeto de procesos sistemáticos de fortalecimiento organizacional por la administración distrital, a pesar de que cuenta con una oficina de participación ciudadana, cuya misión casi que exclusiva ha sido interactuar con dichas organizaciones

Capacidad administrativa del Distrito.

La capacidad administrativa del Distrito de Santa Marta presenta protuberantes dificultades en diferentes frentes de intervención⁴². Se requiere redimensionar su estructura administrativa para asumir con eficiencia y eficacia funciones básicas del gobierno de la ciudad y las competencias ordenadas en la ley 1617, en particular en lo relacionado con la prestación de servicios públicos, gestión y recaudación de recursos, planeación y ordenamiento territorial, participación ciudadana y transparencia de la gestión pública.

Índice de Gobierno Abierto (IGA). El Distrito fue evaluado por la Procuraduría General de la Nación con un indicador insatisfactorio del 57,52%, en el período 2010-2011, siendo el componente de implementación del MECI el más aventajado (96,53%), seguido del componente de Diálogo de Información (Audiencias Públicas -60%- y Atención al ciudadano -84,95%). El componente 3, exposición de la información, es deficitario en una de sus variables, la visibilidad de la contratación -53,95%-, mientras que apenas aprueba en las variables reporte a sistemas estratégicos de información -65,45%-, y gobierno en línea -67,31%-. La dimensión de almacenamiento de la información, relacionada con la gestión de archivos y el cumplimiento de la ley de archivos, es el peor desempeño, poniendo en riesgo la seguridad jurídica del Distrito, con un 13,33%.

La mitad de la administración esta concesionada. En Santa Marta están concesionados los servicios de (i) recaudo tributario, duraría hasta 2022, (ii) amueblamiento urbano, terminaría en 2020, (iii) alumbrado público, hasta 2017, (iv) malla vial, va hasta 2020, (v) acueducto y alcantarillado hasta 2017, (vi) mercado público, terminaría en 2017, (vii) patios y grúas, hasta

42 Contraloría General de la Republica, Informe sobre la ejecución de los recursos provenientes de regalías en el distrito turístico, cultural e histórico de Santa Marta (Magdalena)

2014, (viii) semaforización, declarada nula por el Tribunal Administrativo del Magdalena mediante sentencia de 2 de noviembre de 2011, (ix) aseo urbano, hasta 2027⁴³.

Saneamiento de pasivos Ley 550. (Informe de rendición de cuentas de Alcalde de la ciudad junio 2013).

Recaudos distritales. En el 2011 se recaudaron en impuesto Predial \$32.158.299.112, y en impuesto de ICA \$36.215.195.709, cifras brutas, a las que se aplican descuentos para terceros. Tales cifras pueden mejorar por la actualización que realizó el IGAC a la base predial, y por el crecimiento en el número de establecimientos comerciales año a año.

Tecnologías de la Información y la comunicación en el Distrito. Los equipos informáticos de la alcaldía son obsoletos en un 40%, y el software se caracteriza porque no posee licencias de uso: sólo están licenciados 5 paquetes de software: Office, Windows, Antivirus, software financiero y software de recurso humano. El resto es ilegal. No hay redes ni conexión a internet en todos los puestos de trabajo, y es práctica cotidiana en la administración distrital que cada contratista o empleado del nivel asesor o directivo provea sus propios equipos de cómputo para las labores o actividades encargadas. Tampoco existen bases de datos o sistemas de información que permitan alimentar los formatos de seguimiento o monitorear las acciones realizadas por las dependencias.

43 Los mencionados contratos de concesión, que derivan sus recursos de distintas fuentes, en su mayor parte producto de la cesión de tributos distritales, produjeron a los contratistas durante el cuatrienio anterior recursos estimados en 78.619 millones en 2008, 81.842 millones en 2009, 87.901 millones durante 2010 y 98.979 para 2011, entre ingresos operacionales y comisión co-brada, según el esquema de cada contrato. El Distrito no tiene soberanía fiscal sobre esos recursos, pues al margen de que algunas cifras correspondan a ingresos operacionales de los concesionarios, la administración tiene escasa o nula dirección sobre la inversión de los mismos.

Gobierno en línea. Al 2011, según reporte de la Secretaría General, se encontraba en la fase de información en línea, con un avance del 95%, mientras que la fase de interacción en línea ha alcanzado un avance del 84%. Los componentes de transacción en línea presentan al final de 2011 el 67% de avance, mientras que las fases de Transformación en línea y Democracia en línea no presentaron ningún avance al cierre de 2011, a pesar de que el decreto 1151 de 2008 estableció para la primera de estas fases como fecha de implementación el 1 de diciembre de 2011, mientras que la fecha de implementación para la fase de democracia en línea es el 1 de diciembre de 2012.

El Distrito está fortaleciendo su institucionalidad pública a partir de esfuerzos importantes para superar su crisis financiera y de credibilidad y confianza, tal como lo han reconocido las autoridades nacionales y de los organismos de control y vigilancia. Por su parte los empresarios, comerciantes, hoteleros, transportadores y demás sectores gremiales de las actividades económicas, muestran su interés en vincularse al esfuerzo mancomunado de creación de escenarios favorables para el desarrollo. Estos esfuerzos y voluntades pueden articularse para generar conjuntamente sinergias encaminadas a incidir de manera definitiva y estructural en el cambio de rumbo de la ciudad.

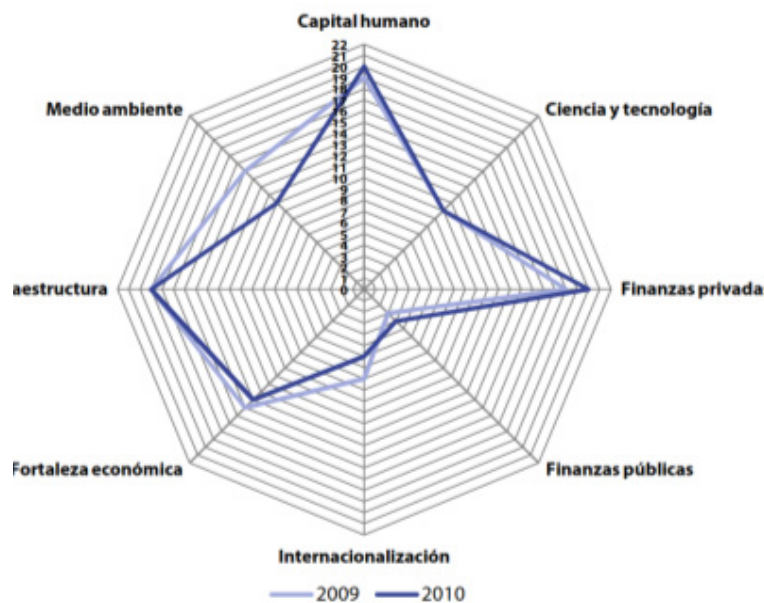
La actual administración ha realizado el pago del 54% de la enorme deuda de la ciudad. Con este buen desempeño fiscal se pasó en el ranking nacional del puesto 62 al puesto 26 y se liberó la ciudad de la tutela de la ley 550. También se ha incrementado el recaudo de impuestos como el predial, industria y comercio, avisos y tableros, vehículos, etc. logrando un mejor presupuesto de inversión para la atención de las demandas ciudadanas.

5.9 POSICIÓN DE SANTA MARTA EN EL RANKING DE COMPETITIVIDAD DEL PAÍS

Santa Marta mejoró su posicionamiento competitivo en el país en los últimos 5 años, al pasar del puesto 18 en 2006 al puesto 14 en 2009 y 2010. Lo anterior es consecuencia del mejor comportamiento en los factores de Medio Ambiente, Ciencia y Tecnología, Finanzas Públicas e Internacionalización ⁴⁴.

fue mayor, y por tanto la ciudad pasó del puesto 18 al 19. Así mismo, aunque la tasa global de participación aumentó en 1,2 puntos porcentuales, la ciudad cayó un lugar en el ranking de este indicador frente a 2009, es decir pasó del puesto 16 al 17. En otros indicadores, la ciudad presentó una leve mejora que fue suficiente

Figura 45. Resumen de la posición de Santa Marta en el ranking de competitividad por factores ⁴⁵



Fuente: Observatorio del Caribe

Santa Marta se ubicó en la posición 20 en el ranking del factor Capital Humano en el año 2010, perdiendo un lugar con relación al año inmediatamente anterior. Una de las explicaciones para este comportamiento es que la mortalidad en menores de un año, aunque se redujo levemente, en las otras ciudades la disminución

⁴⁴ Indicador global de competitividad de las ciudades del Caribe colombiano. Evolución 2009 – 2010; Observatorio del Caribe, Cartagena de Indias, diciembre de 2012.

⁴⁵ Los factores son evaluados a través de una batería de 32 indicadores, cuyo comportamiento desde el año 2006 pueden ser consultados en el “Sistema de Indicadores de Desarrollo de la Región Caribe Colombiana (SID-CARIBE)

para registrar un mejor resultado en el ranking. Es el caso del indicador de calidad de los colegios mejoró en 3,1 puntos porcentuales, lo que le significó pasar del puesto 22 al 21 en este indicador. Así mismo, en cobertura para los niveles primaria, secundaria y media, la ciudad logró ganar 2 lugares (pasó de puesto 14 al 12).

Ciencia y Tecnología

En el ranking de Ciencia y Tecnología, Santa Marta ocupó el décimo lugar en 2010, siendo la segunda ciudad mejor posicionada de la región. La tasa de proyectos

de investigación realizados en la capital durante el año 2010, asciende a 0,06 por cada 10.000 habitantes, siendo éste el indicador en el que la ciudad está mejor posicionada (puesto 7). En el resto de indicadores ocupa posiciones intermedias, lo que explica su lugar en el ranking.

Infraestructura

La situación de la ciudad en este factor, durante los años 2009 y 2010, fue poco alentadora. De hecho, durante el período de análisis, la ciudad se mantuvo en las últimas posiciones del ranking, ocupando el puesto 19. Condiciones como las grandes distancias entre Santa Marta y los principales mercados del país, con excepción de Barranquilla, le merecen la tercera peor posición en el ranking del factor. Así mismo, las bajas coberturas en los servicios públicos como acueducto, alcantarillado y energía eléctrica, que la ubican en los seis últimos lugares en estos indicadores, son los factores que más le restan competitividad a la ciudad frente al resto de ciudades analizadas.

Finanzas Privadas

En el caso de Santa Marta, se evidenció un deterioro en la competitividad el factor de Finanzas Privadas, al perder la ciudad dos posiciones en el ranking entre 2009 y 2010, pasando del puesto 18 al 20. La pérdida de estos dos lugares en el ranking fue producto de una disminución en su posicionamiento en los indicadores de cartera per cápita (de la posición 17 a la 19) y en el nivel de bancarización (de la posición 17 a la 18).

Medio Ambiente

En el año 2010, Santa Marta ocupó la onceava posición entre las 22 capitales del estudio en el ranking de Medio Ambiente y la tercera en la Región Caribe. La ciudad ganó cuatro posiciones respecto al año 2009, cuando ocupó el puesto 15. Este avance se debe básicamente al mejor desempeño en dos indicadores. Por un lado, la reducción del 81% en el consumo de agua, al pasar de 246,9 metros cúbicos en el año 2009 a 136,7 metros cúbicos en el año 2010. Producto de ello pasó de la posición 21 en el año 2009 en este indicador al puesto 4 en el 2010. Por otra parte, en la tasa de muertes por infección respiratoria

aguda (EII), Santa Marta pasó de tener la cuarta tasa más alta (0,13 por 1.000 habitantes entre 0 y 4 años) a ubicarse en el puesto 12 con una tasa de 0,021.

Fortaleza Económica

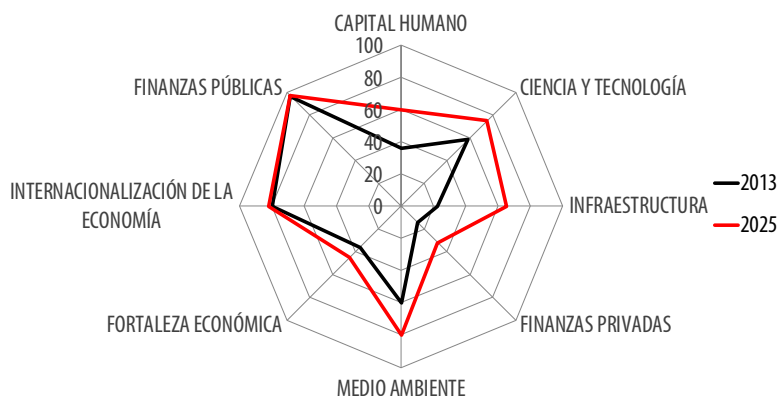
En este factor Santa Marta ocupó una posición intermedia (puesto 14) en el ranking de competitividad del factor en 2010, ganando una posición frente a 2009. Entre los principales resultados menos favorables que obtuvo la ciudad se encuentran los datos arrojados en los indicadores de producción, densidad industrial, NBI y eficiencia en los procesos.

De acuerdo al DANE, En 2010 la ciudad se ubicó como la cuarta con el PIB per cápita más bajo del país, y la segunda de la región. Por otra parte, ser la cuarta ciudad con menor densidad industrial de las 22 analizadas (0,01 empresas por Km²) es otra explicación para la posición poco competitiva en este factor. Así mismo, para 2009 y 2010 la tasa de subempleo de la ciudad también se ubicó en una posición intermedia entre las 22 ciudades analizadas. En 2010, Santa Marta tuvo una tasa de subempleo de 32,4%, aunque subió tres puestos en el ranking con respecto a 2009. Con relación al NBI, el Censo de 2005, actualizado a 2008, registra que el 29% de la población de la ciudad tenía alguna de sus necesidades básicas insatisfechas, de modo que fue la sexta ciudad con mayor proporción de personas pobres en el país.

Internacionalización de la Economía

La ciudad de Santa Marta logró sostener su nivel de competitividad en el factor de Internacionalización a nivel regional (tercer lugar después de Cartagena y Barranquilla), mientras que a nivel nacional mejoró su condición al escalar dos posiciones, pasando del octavo al sexto lugar. En efecto, los cambios mostrados de un año a otro se deben en gran parte a su situación portuaria e infraestructura logística, que contribuyeron al buen comportamiento del indicador de importaciones per cápita, en el que la ciudad ocupó tanto en 2009 como en 2010 la primera posición, y la diversificación de mercados de destino, in-

Figura 46. Proyección de competitividad por factores



dicador que ganó nueve lugares en el periodo de análisis, al pasar del lugar 1 a la posición 9 del ranking.

Finanzas Públicas

La capital del Magdalena a pesar de sus grandes avances en materia de desempeño fiscal, retrocedió una posición dentro de las 22 ciudades del estudio, al pasar de la tercera posición en 2009 a la cuarta en 2010. Esto obedece a los mejores resultados relativos en esta materia que registraron las ciudades de Montería y Bucaramanga. Sin embargo, vale la pena resaltar los principales avances de Santa Marta. En generación de recursos propios incrementó el peso relativo de los ingresos tributarios de 27,15% en 2009 a 99,63% en 2010 y redujo su dependencia de las transferencias en 14,07 puntos porcentuales durante el periodo analizado.

También hay que tener en cuenta, que el Plan Regional de Competitividad propuso en el 2009, que el Departamento del Magdalena y Distrito Capital, a partir de siete objetivos. Tres de carácter vertical: consolidar la internacionalización de la economía regional, formalizar y desarrollar el empresariado regional y desarrollar sectores de talla mundial en el mediano plazo. Y, tres objetivos de carácter transversal: lograr un equipamiento regional de infraestructura productiva, mejorar la educación a todo nivel y desarrollar procesos de ciencia, tecnología e innovación, lograr una producción sostenible y respetuosa

del medio ambiente y una bioprospección de la Sierra Nevada y finalmente, fortalecer nuestra instancia de Gobierno Regional e Institucionalidad, que deben ofrecer confianza y garantías a potenciales inversores y la ciudadanía en general⁴⁶.

La Logística y Servicios al Comercio Exterior, es una de las apuestas productivas del Departamento de Magdalena. Con el Plan de Expansión y Modernización del Puerto de Santa Marta, la construcción del puerto de Palermo, la proyección de aumento de carga por movilizar, el proyecto de Concesión del Sistema Ferroviario Central que permitirá la movilización de carga en tren con el interior del País, articulado con la Ruta del Sol, la vía alterna al puerto y el Aeropuerto Simón Bolívar, una vez concluya las obras de modernización del terminal. La apuesta es que el Magdalena con los puertos de Palermo, Santa Marta y Puerto único de Carbón, se constituya en el eje de un Centro de logística + Servicios de comercio exterior + Central de transporte multimodal, que integre de manera congruente y eficiente, los servicios de importación y exportación⁴⁷.

⁴⁶ Comisión regional de competitividad; Magdalena, Plan regional de competitividad una propuesta para el desarrollo de santa marta y el magdalena, 2009.

⁴⁷ Ibid, pagina 16 y ss



6 VISIÓN DE SANTA MARTA 2025, PRINCIPALES RETOS O DESAFÍOS

6. VISIÓN DE SANTA MARTA 2025, PRINCIPALES RETOS O DESAFÍOS

La Visión es la expresión de cómo desean los samarios ver la ciudad en el año 2025 cuando se cumplan 500 años desde su fundación en 1525.

“

En el año 2025 Santa Marta aspira a ser una ciudad plenamente integrada en el sistema de ciudades de la región Caribe, reconocida por su calidad de vida, su identidad cultural y la calidad de su oferta de servicios turísticos, portuarios y de conocimiento, con un modelo de desarrollo urbano, social y económico sostenible y adaptado al cambio climático, basado en las personas, la preservación y valorización de la biodiversidad, la cultura y el ejercicio de los derechos como pilares de competitividad y cohesión social ”

”

La Visión de futuro compartida de la ciudad constituye el Norte de referencia para diseñar el plan de actuación y trabajar concertadamente en el futuro posible y deseable Para Santa Marta. Un futuro al que se debe comprometer todos los samarios, y supone un gran acuerdo público y privado en torno a un proyecto común que también incluya la cooperación de otros actores institucionales y del Gobierno de la Nación.

Esta Visión nos señala hacia qué dirección hay que pensar y desarrollar los proyectos concretos y los compromisos de acción y demanda un proceso continuo de profundización y aprehensión de todos los estamentos de la sociedad Samaria, de tal manera que sea el “motor” constante del proceso transformador desde la situación actual diagnosticada hasta la situación futura en el horizonte del 2025, fecha del aniversario de su quinto centenario.

Desde la situación actual

- 461.900 habitantes (en 2012).
- 25% de la población del Distrito es desplazada
- Desempleo.
- Pobreza multidimensional (IPM).
- Baja calidad de la educación
- Acceso a internet por debajo de la media nacional
- Contaminación de la línea de costa y de los acuíferos por las actividades residenciales urbanas y portuarias
- Deterioro urbano de la ciudad antigua – en proceso de recuperación: En 2005 se adopta el plan especial de protección del Centro Histórico del Distrito (Res. 1800)
- Crecimiento desordenado
- Falta de infraestructuras básicas
- Debilidad y falta histórica de credibilidad institucional
- Base excelente para fortalecer una economía productiva basada en sus recursos:
 - Turismo
 - Logística internacional
- Con el complemento de otros sectores:
 - Agroindustria
 - Cultura y Artesanía
 - Salud, Bienestar
- Puerto de aguas profundas
- Atractivo natural de la Costa Caribe
- Sierra Nevada
- Parques naturales
- Biodiversidad, culturas ancestrales
- Historia: Primera ciudad colonial en Suramérica



Hacia la situación futura

Visión Santa Marta 2025

En el año 2025 Santa Marta aspira a ser una ciudad plenamente integrada en el sistema de ciudades de la región Caribe, reconocida por su calidad de vida, su identidad cultural y la calidad de su oferta de servicios turísticos, portuarios y de conocimiento, con un modelo de desarrollo urbano, social y económico sostenible y adaptado al cambio climático, basado en las personas, la preservación y valorización de la biodiversidad, la cultura y el ejercicio de los derechos como pilares de competitividad y cohesión social.



RETOS O DESAFÍOS



EJES DE ACTUACIÓN



PROYECTOS ESTRATÉGICOS

Los retos o desafíos plantean las cuestiones fundamentales en los que tiene que progresar la ciudad para, partiendo de la situación actual pueda transitar hacia la posición deseada. Estos retos o desafíos se sintetizan en:

CONSTRUIR CIUDAD

Una ciudad más moderna, competitiva, sostenible y equilibrada

- Que ofrezca calidad de vida y servicios públicos eficientes y de calidad a la población residente
- Que preserve su patrimonio, histórico, cultura y ambiental, haciendo un buen uso y valorizando su riqueza cultural, étnica y de biodiversidad
- Que integre adecuadamente área urbana y rural generando dinámicas positivas de interrelación entre ambos entornos
- Que sea accesible y atractiva para visitantes y turistas de todo el mundo
- Que ofrezca infraestructuras y espacios de oportunidad para la atracción de inversiones, el desarrollo competitivo de la actividad económica y la generación de empleo

CONSTRUIR UNA SOCIEDAD INCLUSIVA

Una sociedad samaria más justa e inclusiva

- Que atienda las necesidades básicas de la población con especial atención a los pobres y colectivos más vulnerables
- Que garantice el acceso a una educación de calidad a la población infantil y a la juventud
- Que ofrezca la formación necesaria para fortalecer la competitividad de sus sectores productivos y la inserción en el mercado laboral
- Que ofrezca la oportunidad de contar con una vivienda digna a todos sus pobladores, sin exclusiones
- Que favorezca el acceso y disfrute a la cultura, la recreación y el deporte en condiciones de igualdad

IMPULSAR EL DESARROLLO ECONÓMICO

Capaz de generar riqueza y oportunidades para todos y contribuir al desarrollo competitivo y sostenible de la región Caribe y del conjunto del País

- Anclado sobre el aprovechamiento de sus ventajas naturales con actividades productivas sostenibles que den sustento a la población samaria.
- Desde la corrección de las debilidades actuales, tanto en el terreno productivo como social, y la consolidación de sus fortalezas, resaltando su sello diferencial.
- Atendiendo a su vocación logística, de reconocimiento como destino turístico de talla mundial y el desarrollo de actividades complementarias

FORTALECER LA INSTITUCIONALIDAD DISTRICTAL

Con unas instituciones y un sistema de gobernanza basado en el compromiso e implicación de todos

- Con una gestión basada en la transparencia, la eficiencia y la cultura democrática y participativa
- Que valore los aportes multiculturales y propicie la convivencia pacífica.
- Que preste particular atención a la integración de las comunidades indígenas y de las poblaciones constitucionalmente protegidas, surtiendo los procesos de consultas y de participación que se requieran.
- Con un sistema efectivo de cooperación público-privada de los proyectos estratégicos de futuro para la ciudad
- Que fortalezca el tejido social y la veeduría ciudadana sobre las políticas públicas y sobre la implementación transparente y eficiente de los proyectos estratégicos



Estos retos o desafíos y el conjunto de proyectos y actuaciones que se desarrollen en el marco del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta se ejecutarán atendiendo a una serie de **valores o principios orientadores** compartidos por la población samaria y que son los siguientes.

Figura 47. Principios orientadores

Inclusión como pilar de la cohesión social y convivencia territorial
Preservación y valorización del patrimonio ambiental
Fortalecimiento de la identidad cultural, multiétnica y ancestral
Desarrollo socioeconómico sostenible y apropiado
Perspectiva integradora a largo plazo
Construcción colectiva y participativa permanente
Compromiso en la acción soportada sobre pilares éticos
Cooperación entre actores relevantes del desarrollo en los distintos niveles





7 FORMULACIÓN DEL PLAN MARCO

7. FORMULACIÓN DEL PLAN MARCO

SANTA MARTA, UN PROYECTO ESTRATÉGICO DE INTERÉS NACIONAL

Santa Marta se encuentra entre las ciudades capitales menos desarrolladas del país según todos los indicadores socioeconómicos. Sin embargo cuenta con recursos naturales, derivados de su ubicación geográfica, sumamente valiosos (puerto de aguas profundas, playas, clima, biodiversidad, presencia de culturas ancestrales).

Esos recursos no son únicamente valiosos para sus residentes sino, sobre todo, para el conjunto de la Nación:

- El puerto, que, al ser contiguo al mismo centro histórico genera servidumbres innegables, no está vinculado, hoy en día, con las actividades productivas locales sino que es puerta de entrada y salida de mercancías con origen y destino en el territorio nacional.
- La biodiversidad, un valor en sí mismo, se traduce en la existencia de parques y reservas naturales (Tayrona, Sierra Nevada) con restricciones importantes sobre los usos posibles de ese territorio

En consecuencia, a la hora de definir la estrategia de desarrollo del Distrito y los usos de los indicados recursos es inevitable tener en cuenta la dimensión y necesidades nacionales. En justa reciprocidad, es coherente con esa situación que la Nación participe y contribuya a la financiación de las acciones previstas en el PMSM500.

Esta dimensión nacional se recoge también en el art. 111 de la Ley de Distritos 1617 de 5 de febrero de 2013, según el cual:

“El Distrito Turístico e Histórico de Santa Marta se declara patrimonio cultural de la Nación por ser la ciu-

dad más antigua sobreviviente fundada por España en América del Sur y en razón a su riqueza biogeográfica y ecológica, a su diversidad cultural con presencia de los pueblos indígenas Kogui, Arhuaca, Arzaria, Chimila y Wayúu y de población afrocolombiana.

En razón a esta condición se declara proyecto estratégico de interés nacional la celebración del quinto centenario de la fundación de la ciudad de Santa Marta en el año 2025 para lo cual el Gobierno Nacional dentro de los seis meses a la expedición de esta ley concertará con las demás autoridades nacionales relacionadas con la materia, con las autoridades distritales, con los diferentes estamentos y poderes públicos, gremios y asociaciones sociales y culturales la adopción mediante decreto del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta, así como los recursos que garanticen su ejecución”.

La falta histórica de inversión en infraestructuras básicas en el pasado más reciente, junto con la acumulación no resuelta de otros problemas políticos y sociales (alto número de población desplazada, violencia política, descontrol institucional) explica muchas de las falencias actuales. Su corrección es necesaria para garantizar la pervivencia de la citada riqueza biográfica, ecológica y cultural.

En consecuencia, el **Plan Maestro Santa Marta Quinto Centenario** sienta las bases del desarrollo futuro del Distrito para seguir facilitando a la nación y al mundo el disfrute de los recursos de que es depositaria, y a su población las condiciones de vida de dignidad y progreso que le corresponden.

UN PROYECTO DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL ANCLADO SOBRE EL APROVECHAMIENTO DE SUS VENTAJAS NATURALES

Todo proyecto de desarrollo económico se justifica en base a su contribución a la generación de condiciones de vida digna para la población implicada: Empleos de calidad, acceso equitativo a la educación, la salud, la cultura, la recreación y, en general, el bienestar social. La preservación de las riquezas naturales requiere que las actividades productivas que den sustento a la población samaria sean sostenibles desde la triple dimensión económica (necesitamos que nuestras empresas, organizaciones y personas sean eficientes y competitivas para generar valor y negocio), ambiental (no podemos explotar los recursos de modo que nos aboquemos a su agotamiento y el impacto de nuestras actividades productivas y residenciales sobre el medio natural debe ser equilibrado, respetando al capacidad de carga del entorno y reduciendo al mínimo la generación de residuos y la contaminación ambiental) y social (debemos asegurar unas condiciones de vida digna a todos los samarios y samarias a partir de las oportunidades de trabajo y una recaudación fiscal que facilite el acceso equitativo a la educación, la salud, la cultura, la recreación y el deporte en su dimensión más amplia).

Por sus condiciones naturales y su trayectoria histórica, la posición competitiva de Santa Marta y su imagen diferencial en Colombia y eventualmente en el mundo radican en los recursos naturales antes citados: puerto de aguas profundas, playas, clima, biodiversidad, presencia de culturas ancestrales. Esto configura de manera natural dos ejes productivos diferenciales en torno a:

- i. El transporte marítimo; y
- ii. El Turismo que hoy en día es fundamentalmente de sol y playa, pero que puede y debe aprovechar las posibilidades del ecoturismo o turismo de naturaleza, y el Turismo de Salud y Bienestar (por los beneficios que su clima puede proporcionar a las personas de mayor edad).

Junto a estos dos ejes capitales se articulan otras actividades complementarias como la Agricultura (por la peculiaridad que le otorga la Sierra Nevada, con la existencia

de todos los pisos térmicos, la Artesanía (en particular, la que puede entroncarse con sus culturas propias) y el Comercio.

PERO LAS VENTAJAS NATURALES POR SÍ SOLAS NO BASTAN PARA GENERAR BIENESTAR SOCIAL

Las ventajas naturales por sí solas no bastan para generar riqueza o para tener éxito en un mundo crecientemente competitivo e intercomunicado en el que Santa Marta compite con otras ciudades y territorios de Colombia, de América Latina y del Mundo como puerto y como destino de turismo nacional e internacional.

Por otro lado, el Distrito adolece de un gran número de deficiencias que menoscaban la calidad de vida de sus residentes y merman su atractivo en comparación con otras ciudades como lugar para abordar iniciativas empresariales.

Por tanto, para asentar su futuro en el umbral de sus 500 años de vida Santa Marta debe consolidar sus fortalezas, resaltando su sello diferencial, y corregir sus debilidades, tanto en el ámbito productivo como en terreno social, recuperando el equilibrio ecológico que amenaza la preservación de sus riquezas naturales.

Un puerto más competitivo

El Puerto de Santa Marta es el tercer puerto del país por volumen de carga transportada. Para mejorar su competitividad, el puerto requiere mejorar y ampliar sus infraestructuras, para contar con más superficie de muelles más parque de contenedores, almacenes frigoríficos y equipamientos renovados. En un entorno constreñido por la inmediatez del centro urbano histórico y la calidad de un litoral costero intocable, las ganancias futuras de productividad deben basarse en una mejora de su eficiencia operativa y seguridad, antes que ampliando su extensión.

La Sociedad Portuaria trabaja en la ampliación de la capacidad del patio de contenedores (creciendo hasta

la carrera 4ª) y la construcción de un nuevo muelle de aguas profundas en Punta Betín, con inversiones que superan los 100 mil millones de pesos. Esta expansión de infraestructuras se acompaña del proyecto de nuevo acceso ferroviario que permitiría ingresar directamente en el puerto el mineral de carbón (entre otros) sustituyendo el tráfico rodado correspondiente. Se plantea igualmente la habilitación de un muelle de cruceros, habilitando las áreas necesarias para la recepción y embarque de turistas (**proyecto estratégico 9**)

⁴⁸Como elemento diferencial de competitividad, el puerto tiene un acceso ferroviario directo que puede permitir a las empresas mejorar sus costes operativos y por tanto captar mayores volúmenes de carga. Esta conectividad directa con el centro del país le diferencia de otros puertos colombianos y abre nuevas perspectivas de desarrollo al calor de un impulso nacional a transporte ferroviario.

El trazado actual de la vía ferroviaria, que atraviesa las áreas turísticas y de expansión urbana limita la operatividad de la misma como transporte de mercancías. El puerto contempla la construcción de una **variante ferroviaria** entre la quebrada de El Doctor a Mamatoco para obviar este problema. De igual modo, el proyecto ferroviario del puerto contempla la construcción de dos túneles como acceso directo a las instalaciones portuarias.

No obstante, el desarrollo del puerto genera limitaciones o servidumbres recíprocas con el propio desarrollo de la ciudad y de la actividad turística. Estas limitaciones se concretan en la ocupación concurrente del espacio, el impacto visual, la afección de las playas, el mayor riesgo de contaminación del agua y del aire, los riesgos propios del transporte de mercancías peligrosas, etc.), que llevan a propiciar un diálogo constructivo entre Puerto y ciudad cada vez más intenso.

El Plan Parcial de Renovación Urbana para el Puerto de Santa Marta y su área de influencia contempla una profunda renovación del área urbana comprendida entre la carrera 5, la avenida del Ferrocarril y la vía alterna de acce-

so al puerto y las actuales instalaciones del puerto. Complementariamente la Sociedad del Puerto rehabilitará y mejorará el paseo urbano del Camellón y la recuperación del borden marino de la Bahía de Santa Marta (**proyecto estratégico 11**).

Por otro lado, el puerto puede prestar un apoyo más decidido al desarrollo del sector turístico habilitando un **muelle de cruceros** que contribuya a captar unas cuotas relevantes de esta modalidad de turismo, que si a nivel mundial ofrece tasas de crecimiento importantes en Santa Marta sólo tiene un valor anecdótico. No obstante, potenciar el turismo de crucero no depende únicamente de la existencia de muelles para el atraque de cruceros, sino también del desarrollo de servicios y productos turísticos para este tipo de turistas, muy diferente del actual.

Un turismo diversificado, con sello propio

Santa Marta es un Distrito Turístico con un gran atractivo para el turismo nacional basado en su recurso de sol y playa. Mantener y potenciar este atractivo requiere mantener un alto nivel de calidad tanto en los servicios como en la calidad de sus playas y aguas. Las periódicas restricciones de agua son, sin duda, un peligro para el desarrollo del sector. La evolución climatológica augura que los fenómenos externos se acentúan y los períodos de sequía sean más largos y frecuentes.

- Santa Marta cuenta con recursos hídricos dentro de su propio término municipal (Sierra Nevada) y un entorno próximo con una amplia oferta de agua (Río Magdalena), en ambos casos de gestión complicada. Es preciso planificar a largo plazo las necesidades de abastecimiento de agua para la ciudad y las distintas fuentes, analizando todas las alternativas posibles (**proyecto estratégico 1**). Pero captar es sólo una etapa del proceso: es necesario contar con infraestructuras avanzadas que permitan una gestión de todo el ciclo de agua, desde la captación y potabilización de las aguas crudas, a la recuperación y depuración de las aguas servidas,

⁴⁸ Los proyectos se relacionan en el apartado siguiente y en el anexo de Fichas

que deben verterse al mar en condiciones idóneas para no alterar el ecosistema marino y la calidad biológica de las playas (**proyecto estratégico 2**).

- La calidad de las aguas también se pone en peligro por la inexistencia de una red de alcantarillado de aguas lluvias. Las fuertes descargas que se producen en la temporada de lluvias dan lugar a avenidas que vierten directamente al mar (con frecuencia, provocando inundaciones en las zonas bajas de la ciudad), arrastrando residuos sólidos y materia orgánica contaminante. Tanto por control de las inundaciones como para impedir estos vertidos libres que contaminan las aguas marianas es preciso contar con un sistema de alcantarillado específico, preferentemente separado de la red de aguas servidas y con tanques de mareas (**proyecto estratégico 4**).
- Por el mismo motivo Santa Marta debe mejorar sustancialmente su sistema de gestión de residuos domiciliarios. De nada sirve que haya un sistema eficiente de recogida urbana, con rellenos sanitarios perfectamente sellados si los residuos de las zonas rurales se arrojan de manera indiscriminada en las márgenes de las carreteras o las orillas de los ríos, provocando la contaminación de los acuíferos y su vertido directo al mar por arrastre de las lluvias. El nuevo Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos urbanos (PGIRS) debe abordar de manera integral la gestión de basuras en todas las comunas y corregimientos rurales (**proyecto estratégico 5**).

Pero el *sol y playa* no es suficiente para construir una imagen sólida con atractivo internacional. La imagen de Santa Marta debe apoyarse en lo que tiene de realmente diferente: su biodiversidad, su historia y la presencia de culturas ancestrales. Buscar un equilibrio entre estos productos diferentes pero complementarios es lo que puede marcar la diferencia, profundizando en el Turismo de naturaleza (Ecoturismo y Turismo rural en las estribaciones de la Sierra Nevada), revitalizan-

do la dimensión histórica y cultural del Distrito (Centro Histórico, oferta museística) y abriendo la puerta al turismo de cruceros. Los públicos objetivos de cada una de estas modalidades turísticas son ciertamente diferentes, pero se refuerzan mutuamente. Por ello:

- El proyecto 10 -continuidad de la recuperación del Centro Histórico-, complementado por la renovación urbana del entorno del puerto (**proyecto 11**) es imprescindible para completar la tarjeta de presentación de la ciudad al visitante extranjero y nacional.
- El **proyecto estratégico 12** apunta directamente al reforzamiento del Turismo de Naturaleza en torno a Minca.

Si la Naturaleza ofrece un programa de actividades atractivo (avistamiento de aves, senderismo, turismo rural, visitas a los restos arqueológicos de las culturas precolombinas...), el Distrito debe dotarse de mayores atractivos y posibilidades de entretenimiento para el turismo familiar, preferentemente insistiendo en los temas que marcan el sello de identidad de Santa Marta.

- Para ello se debe poder crear las condiciones (disponibilidad de suelo, modos de transporte y movilidad amigable, ordenamiento urbanístico favorable) para captar inversiones privadas que se materialicen en parques temáticos y centros de entretenimiento en torno a los temas apuntados (el Mar, las culturas ancestrales, la Historia): **Proyecto estratégico 14**.
- Por otro lado, hay que impulsar un desarrollo turístico de calidad que esté integrado y en comunicación con la ciudad, generando infraestructuras urbanas de equipamiento y comunicación que eviten la formación de islas o enclaves para el turismo, cuyo desarrollo se asocia negativamente a la creación de barreras (privatización de playas, etc.). El **proyecto estratégico 13** (Corredor turístico de Pozos Colorados) apunta en esta dirección. La calidad y diversidad de la oferta hotelera es también

un aporte importante para pujar en el competitivo mercado del turismo de negocios o de congresos.

- Paralelamente hay que poner en valor los hábitats naturales existentes en el ámbito urbano (cerros, playas en bahías de acceso exclusivamente marítimo). Para ello es preciso introducir nuevos modos de transporte (teleféricos, agua-taxis de intercomunicación entre las bahías...) facilitando su accesibilidad, invirtiendo en la oferta de entretenimiento y disfrute ciudadano (senderismo, parques naturales, contemplación y disfrute de la naturaleza). Este desarrollo puede ser compatible con la asignación de un uso residencial de calidad que contribuya al mantenimiento de su valor y su disfrute público. Es el propósito de los **proyectos estratégicos 15** (movilidad turística) y **6** (regeneración de la playa de la Bahía de Santa Marta y puesta en valor del Cerro Ziruma)

Santa Marta puede captar igualmente un turismo residente permanente entre la población retirada nacional o internacional por razones de la bondad de un clima seco a orillas del mar (San Miguel de Allende en México es una antigua ciudad colonial que ha atraído a un amplio colectivo de jubilados norteamericanos residentes permanentes). Así podría abrir paso a un segmento de turismo de bienestar o de salud, que requiere una buena infraestructura sanitaria, urbanismo de calidad y buenos servicios de atención a personas.

- Junto a las oportunidades recreativas y de ocio, el reforzamiento de la dimensión cultural reforzaría el reclamo de una ciudad turística residencial. A pesar de declararse Distrito Cultural, Santa Marta tiene unas infraestructuras culturales muy débiles, que deben reforzarse potenciando su red de Museos (Museos histórico y de pintura contemporánea de la Quinta de San Pedro Alejandrino, Museo del Oro, Museo Etnográfico) mediante la incorporación de nuevos proyectos (museo del fútbol, museo Agroindustrial) y la recuperación como sede de algún edificio emblemático del Centro

Histórico (por ejemplo, el antiguo Museo de San Juan de Dios), y la producción cultural del histórico Teatro Santa Marta (**proyecto estratégico 23**).

- La recuperación y potenciación de la artesanía (textil, madera, cerámica, orfebrería, alimentación, medicina alternativa, etc.), tanto la ligada a las culturas ancestrales como a expresiones modernas de creatividad artística constituye un complemento deseable para la promoción turística. Dicha potenciación requiere formalizar el aprendizaje a través de un Centro de Artes y Oficios, así como un apoyo a la comercialización en entornos adecuadamente preparados (Mercado de artesanía): **Proyecto estratégico 17**.

La celebración de los Juegos Bolivarianos de 2017 es una oportunidad a gestionar, ya que, además de generar de un alto flujo de turismo deportivo y de deportistas con ocasión de su celebración, permitirá constar con instalaciones deportivas nuevas y rehabilitadas (**proyecto estratégico 21**) que pueden servir de plataforma para la celebración de nuevos eventos deportivos y culturales de todo tipo y ser base para actividades formativas de deporte de alto rendimiento.

El crecimiento deseado del tráfico turístico requiere mejorar las infraestructuras de conexión del Distrito, ampliando y modernizando el aeropuerto y dotándolo de una adecuada conectividad internacional (**proyecto estratégico 7**), además de abrir la ciudad a las rutas de cruceros (**proyecto estratégico 9**). Pero también resulta beneficiado por un sistema eficiente de movilidad interna. A ello contribuirá el Sistema Estratégico de Transporte de Pasajeros (**proyecto estratégico 19**), que se complementará con un tren ligero que conectará el aeropuerto y el corredor turístico con el centro histórico y el puerto de cruceros (**proyecto estratégico 20**), así como los ya citados teleféricos y taxis acuáticos (**proyecto estratégico 15**), a su vez conectados con el tren y el SETP.

Finalmente, la apertura de Santa Marta al turismo internacional requiere contar con personas cualificadas para atender los servicios, gestionar las empresas de manera competitiva y desarrollar productos turísticos atractivos, con la debida capacitación lingüística. La formación de gestores y trabajadores se potenciará mediante la fundación de una Universidad Tecnológica Distrital (**proyecto estratégico 22**).

Una ciudad competitiva

La competitividad de una ciudad se mide, entre otras cosas, por su conectividad y por los costes de transacción que se generan en su interior en el desempeño de las actividades ordinarias. Por su ubicación y por su vocación hacia el comercio internacional y el turismo, Santa Marta necesita un aeropuerto con la dimensión adecuada y con la adecuada conectividad internacional (**proyecto estratégico 7**), con vuelos regulares a los hubs internacionales (Panamá, Miami). El aeropuerto Simón Bolívar que ha alcanzado el millón de pasajeros anualmente movilizados requiere una modernización de sus instalaciones (terminal de pasajeros, parqueadero, longitud de la pista, área de plataforma, etc.). La celebración de los Juegos Bolivarianos en 2017 es un hito de referencia para dar un salto cualitativo. La vocación logística de la ciudad requiere también desarrollar la modalidad de transporte de carga. En torno al aeropuerto puede desarrollarse un área de negocios logísticos, de servicios y negocios empresariales (Aerópolis) vinculados para lo cual la adquisición para la ciudad de los terrenos contiguos al aeropuerto (pertenecientes a PRODECO) constituye una oportunidad de primer orden (**proyecto estratégico 8**).

La integración de las ciudades del Caribe en una red cooperativa redundaría en un incremento de competitividad del conjunto, con un aumento de los flujos internos acorde con la respectiva especialización de cada ciudad. La posibilidad de unir a medio plazo Santa Marta con Barranquilla y Cartagena mediante un **tren rápido** es motivo de satisfacción, como lo sería el esta-

blecimiento de conexiones entre los aeropuertos de Barranquilla y Santa Marta mediante autobuses lanzadera.

Hacia el interior, la ciudad debe avanzar rápidamente hacia un sistema de movilidad más amigable y eficiente, y menos contaminante. El Sistema de Estratégico de Transporte de Pasajeros (SETP), que es fruto de un acuerdo de financiación conjunta con el Gobierno de la Nación es un primer paso que permitirá revolucionar la movilidad ciudadana, ganando en comodidad y eficacia (**proyecto estratégico 19**). Se plantea igualmente la oportunidad de añadir al SETP un sistema de transporte ferroviario, aprovechando una red ferroviaria apenas utilizada y que puede conectar el centro de la ciudad con las áreas de expansión urbana, el aeropuerto y el corredor turístico, en primer lugar; y eventualmente ofrecer una conexión a Ciénaga, potenciando los flujos entre las dos ciudades (**proyecto estratégico 20**). Sobre el SETP gravitaría igualmente la incorporación de otros dos modos de transporte a los que se ha hecho referencia anteriormente: el transporte vertical mediante teleféricos (con utilidad no sólo como servicio turístico sino también como modo de transporte de carta para la zona rural de MINCA) y el transporte marítimo entre bahías (**proyecto estratégico 15**). La implementación de este sistema, junto con la renovación urbana del Distrito histórico y del Puerto permitirá igualmente trazar una red de vías ciclistas y la peatonalización de más áreas en la ciudad para lograr una ciudad más orientada hacia las personas.

Celosa de su patrimonio histórico y cultural, la ciudad tiene que seguir avanzando en la recuperación del Centro Histórico y áreas aledañas. Para ello se pretende abordar la segunda fase del Plan de 2005 y, aprovechando el proceso de expansión del puerto, abordar un ambicioso proyecto de renovación urbana que cierre su borde norte, saneando un área de profundo declive urbano (**proyectos estratégicos 10 y 11**). La colaboración de la Sociedad del Puerto es también clave para abordar algunas de las actuaciones en el Centro Histórico.

Al hilo de esta renovación se tiene que dar respuesta a la confusión que ofrece la ocupación desordenada de suelo público por parte de vendedores estacionales y, sobre todo, a la organización del Mercado Público, tanto minorista como mayorista, para lo que se propone crear un Mercado Público minorista (una salida natural para los pequeños productores agrícolas del distrito) con las condiciones funcionales y de salubridad requeridos, así como un mercado mayorista (Central de Abastos) a ubicar en un área funcionalmente bien comunicada pero apartada del centro histórico (**proyecto estratégico 18**). Complementariamente se pretende establecer un mercado de artesanía que resulte atractivo para el visitante y que canalice saberes profesionales artesanales con proyección de futuro (**proyecto estratégico 17**).

Pero si hay un área básica que requiere una atención prioritaria -porque atiende a necesidades realmente básicas- es la renovación, culminación y modernización de las redes de acueducto y alcantarillado, tanto de aguas servidas (muy incompleto en relación con la extensión urbana) como de aguas pluviales (inexistente). Se trata, obviamente, de proporcionar un servicio de calidad y con garantías sanitarias plenas, sin las cuales no sólo se atenta contra los derechos básicos de la ciudadanía sino que mina la posibilidad de construir un oferta turística de clase mundial (**proyectos estratégicos 2 y 4**).

En la misma onda se mueve la necesidad de ejecutar un renovado plan integral de gestión de residuos urbanos sólidos (PGIRS) que dé también respuesta a las necesidades de los corregimientos rurales y elimine la proliferación de vertederos clandestinos perfectamente visibles que constituyen un foco de contaminación de las aguas y de riesgo sanitario para la población (**proyecto estratégico 5**).

La Celebración de los Juegos Bolivarianos en 2017 constituye un compromiso ineludible de la Nación y una oportunidad para que Santa Marta se dote de unas instalaciones deportivas que, más allá del impacto positivo que su celebración generará en la actividad económica de la ciudad, revertirán en ella para disfrute de su ciuda-

danía, posibilitando la práctica deportiva profesional y recreativa, así como la gestión de eventos deportivos y de otro tipo (musicales, sociales, etc.) a escala nacional e internacional. En la medida que las instalaciones principales se ubican en un sector nuevo, dentro del área de expansión de la ciudad, constituye una oportunidad de primer orden para construir malla urbana para desarrollos urbanísticos residenciales (**proyecto estratégico 21**).

Santa Marta debe también redefinir sus relaciones con el área y población rural, impulsando el desarrollo de proyectos productivos de carácter agrario y rural, en torno a actividades hortofrutícolas para el mercado, con la debida capacitación y asesoramiento técnico. Se considera necesario impulsar proyectos de asociatividad que permitan generar dimensión crítica para acceder al mercado con una oferta con las necesarias condiciones fitosanitarias y de calidad, tanto para abastecer el mercado local como el interior del país y eventualmente la exportación aprovechando los factores diferenciales de la Sierra (**proyecto estratégico 16**).

Personas cualificadas y competentes

La competitividad de la ciudad la forjan no sólo las infraestructuras sino sus personas. De aquí que sean preciso desarrollar una población capacitada y con las competencias que requiere su tejido productivo. A la vista de los indicadores disponibles, Santa Marta cuenta con un sistema de educación secundaria deficiente, lo que exige invertir recursos en los centros de enseñanza y en el desarrollo de programas que mejoren la cualificación de los alumnos y alumnas, mejorando no sólo su empleabilidad inmediata sino las opciones para incorporarse al sistema universitario.

Por ello se cuenta con un programa de mejora de infraestructuras de los centros de enseñanza secundaria y técnica, así como con programas de mejora de los contenidos de la enseñanza, primando el desarrollo de capacidades, con énfasis en la incorporación de capacidades bilingües

y de dominio de las tecnologías de información y comunicación (TICs) (**proyecto estratégico 22A**). Paralelamente se apuesta por desarrollar una nueva institución universitaria que cubra las necesidades de formación técnica y tecnológica y que el sistema universitario actual no cubre o a al que no accede la mayoría de los jóvenes samarios por su inferioridad de condiciones en relación con los estudiantes de otras ciudades (**proyecto estratégico 22B**).

El futuro de las ciudades lo forjan ciudadanos conoedores y orgullosos de su pasado, conscientes de su presente e implicados con su futuro. Parte de ese conocimiento se adquiere en el sistema educativo y parte de él se materializa en museos donde se recoge y proyecta la realidad dinámica de un pueblo. Santa Marta como Distrito Cultural es débil en su oferta museística por lo que se plantea un proyecto para potenciar y coordinar la gestión de los museos existentes y crear nuevos museos y bibliotecas que cubran facetas no recogidas por los actuales, como un Museo agroindustrial que recoja la historia del agro del Magdalena (en particular el cultivo del café, el banano, la palma y el cacao) así como un Museo del Fútbol que refleje la aportación de relevantes jugadores de extracción samaria al fútbol nacional e internacional (**proyecto estratégico 23**).

Es preciso recuperar y potenciar el equilibrio ecológico y los recursos naturales

Sin lugar a dudas el problema más grave de la población de Santa Marta y de la ciudad en sí misma como lugar de residencia y plataforma de actividad económica es la falta de seguridad en el suministro de agua en condiciones sanitarias óptimas. El problema es arduo, ya que a la insuficiencia o deterioro de las fuentes se añade (i) la mala gestión (o falta de ella) de los recursos hídricos, que reduce su capacidad; (ii) la carencia o la inadecuación de infraestructuras para una gestión integral del ciclo del agua, tanto de las aguas crudas (acueducto) como de las aguas servidas (red de alcantarillado). La consecuencia es un

vertido incontrolado de las aguas servidas -directamente a los canales hídricos, que quedan así contaminados- y eventualmente una contaminación de las aguas marinas, playas y costas, en detrimento de la calidad de vida y de la calidad de los recursos naturales que son la base diferenciadora de Santa Marta y fuente importante de su actividad productiva (turismo).

- El agotamiento progresivo de las fuentes hídricas tradicionales requiere investigar fuentes alternativas. Caben varias posibilidades: (i) Captaciones de otros ríos o arroyos de la Sierra de Santa Marta; (ii) captación de nuevos pozos perforados a niveles más profundos; (iii) construcción de un embalse regulador; (iv) traída de agua del río Magdalena (en lo que podría ser una solución de carácter metropolitano, cubriendo las necesidades de Ciénaga y otras municipalidades); (v) construcción de un planta desalinizadora del agua del mar. Aunque a priori puede considerarse que una combinación de soluciones (ii) y (iv) es la solución más adecuada, es ineludible realizar un estudio exhaustivo que analice y cuantifique el coste de cada alternativa y su contribución a la cobertura de las necesidades de una ciudad que en 2025 habrá superado los 600.000 habitantes y en 50 años se acercará al millón de habitantes (**proyecto estratégico 1**).
- Las aguas crudas captadas deben potabilizarse y suministrarse a la población mediante una red de acueducto. En la actualidad, debido a la existencia de asentamientos ilegales construidos sin la adecuada infraestructura urbana, no todas las viviendas del Distrito, ni tan siquiera de las comunas urbanas, se abastecen de la red de acueducto. En consecuencia hay un número alto de tomas ilegales (en perjuicio del suministro) o suministros a partir de pozos que no garantizan la potabilidad o condición sanitaria del agua consumida (**proyecto estratégico 2**).
- Las aguas servidas deben someterse a una depuración previa a su vertido al mar mediante emisa-

rio. Dicha depuración implica tratamientos físicos, químicos y biológicos para asegurar la inocuidad de las aguas vertidas al mar y la eventual incidencia negativa en la fauna y flora marina y en la contaminación de las costas. Dicho tratamiento debe incluir igualmente a las aguas lluvias, ya que, si bien el agua de lluvia no es en sí misma contaminante, ni lo es cuando se filtra a través de un acuífero, la que cae en zona urbana y se precipita superficialmente hacia las corrientes fluviales o el mar arrastra la contaminación existente en la superficie, que puede ser altamente tóxica (**proyectos estratégicos 2 y 4**).

La otra cara de la moneda es la frecuente producción de **inundaciones** en la época de lluvias, agravada por el incremento de los fenómenos meteorológicos extremos -que el gradual cambio climático contribuirá a hacer más frecuentes. Las inundaciones son debidas a (i) la falta de manejo adecuado de los canales hídricos; y (ii) la inexistencia de un sistema de alcantarillado específico para aguas lluvias que canalice las aguas cuando se producen fuertes precipitaciones. La primera consecuencia son las citadas frecuentes inundaciones de zonas urbanas, con el daños a los bienes públicos y privados, la interrupción de la actividad económica ordinaria y eventualmente el coste de vidas humanas. Por otro lado, el rebosamiento de la red de alcantarillado de aguas servidas o negras, o el vertido directo al mar de aguas lluvias que arrastran la contaminación superficial (vertederos incontrolados, suciedad, etc) provoca un serio problema de contaminación con el consiguiente peligro de enfermedades e infecciones. Todo ello entraña un alto coste económico para la ciudad y la ciudadanía.

- El comportamiento hídrico de los ríos se ve alterado no sólo con una mala gestión (deforestación, falta de limpieza de sus cauces...) sino por una invasión de sus lindes dando lugar a una ocupación de viviendas ilegales que con frecuencia se ubican en zonas inundables (con riesgo para la vida y el pa-

trimonio) o, lo que es peor, a su utilización como cloacas y vertederos clandestinos.

- Es preciso, por tanto, devolver a su estado natural los cauces y márgenes de los ríos y arroyos del Distrito para asegurar (i) su capacidad de suministro de agua para el consumo humano; (ii) la limpieza de sus cauces para evitar barreras y desbordamientos en la temporada de lluvias intensas; (iii) integrar el río como elemento de disfrute y ocio también en su trascurso urbano. Sin perjuicio de la necesidad de actuar sobre todo el cauce de los ríos, que en el caso de Santa Marta tienen la peculiaridad de ser "distritales" en todo su recorrido", la recuperación del río Manzanares adopta tiene un valor icónico en parte de su recorrido, para lo que se propone la habilitación de un parque lineal que permitirá que la ciudadanía redescubra su relación con el río y le dé el protagonismo que su estado actual mantiene oculto (**proyecto estratégico 3**).
- Es necesario paralelamente hacer un estudio exhaustivo de las zonas de riesgo o inundables para impedir su ocupación residencial, trasladar la existente y dar a los márgenes un uso y disfrute público compatible con tal estatus. (**proyecto estratégico 4**)
- El estudio de zonas inundables será también relevante para establecer medidas preventivas de entidad. Así, la construcción de un sistema de alcantarillado de aguas pluviales y la construcción de estanques de tormentas en lugares estratégicos liberará a áreas urbanas que sufren periódicamente de inundaciones cuyo riesgo y frecuencia tiende a aumentar por efecto del cambio climático.

Los recursos naturales y la biodiversidad son, como se ha dicho reiteradamente, uno de los grandes activos de Santa Marta por lo que su conservación y valorización constituyen un componente básico de su Visión de futuro. Su preservación contribuye a la mejora de la calidad de vida de los samarios y a la competitividad de Santa Marta como destino turístico nacional e internacional de calidad, incidiendo en alguno de sus principales produc-

tos: sol y playa, turismo de naturaleza y ecoturismo. Los espacios sobre los que actuar son numerosos ya que el Distrito cuenta con 146 kilómetros de franja costera entre Río Palomino y quebrada El Doctor. Al margen de los Parques Naturales de Tayrona y Sierra Nevada cuya competencia supera al Distrito, se incluyen áreas relevantes como los parques naturales y la zona rural, Parque Dumbira, Bondigua y Suhagua, Parque ecológico Vereda Mosquito (reserva natural La Iguana Verde), etc. Con carácter prioritario se incluyen dos actuaciones emblemáticas (**proyecto estratégico 6**):

- La recuperación de la playa de la bahía de Santa Marta
- La actuación integral sobre el Cerro Ziruma y su entorno (playas Inca Inca, Blanca, Lipe, cerro Burucuca, y el fuerte militar histórico de San Fernando) para su integración como nuevo parque natural con todo el sistema de espacios públicos y playas de la ciudad, con senderos que faciliten la movilidad peatonal y en bicicleta.

Hacer frente a la desigualdad social

El distrito de Santa Marta es la tercera ciudad en Colombia por personas en situación de desplazamiento (PSD) recibidas, luego de Bogotá y Medellín. La PSD recibida en Bogotá representa el 4,29%, en Medellín el 9,41 y en Santa Marta el 25,28% del total de la población distrital.

A pesar de los avances en algunos de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, su gran diversidad cultural, la dinámica poblacional y la pobreza establecen desafíos muy grandes para atender en los próximos años en materia de servicios públicos, salud, vivienda y educación.

La mejora de la calidad de vida y un desarrollo responsable, competitivo y sostenible no es factible sin trabajar por el desarrollo social atendiendo muy especialmente a las poblaciones y colectivos más vulnerables, eliminando las desigualdades y brechas actualmente existentes.

- La **Red Equidad (proyecto estratégico 24)**, creada en 2012, se trata de seguir trabajando por cuestiones

como el acceso a la salud, disminución de la mortalidad infantil, erradicación de la violencia e igualdad de género, disminución de la prevalencia del VIH, de la desnutrición, el hacinamiento o la falta de vivienda, etc y buscar los mejores escenarios para el desarrollo humano integral de la ciudad, con especial atención para niños y niñas, población en desplazamiento, grupos étnicos, víctimas de la violencia y habitantes de las zonas de alto riesgo. En la línea de trabajo iniciada en 2012 Red Equidad se estructura en torno a los siguientes Programas y líneas de actuación: Atención a las poblaciones vulnerables y garantía de derechos; Restitución de derechos fundamentales; Trabajo e inclusión productiva; Dignificación de barrios y Comunidad.

- Con el Plan de cobertura de las necesidades de vivienda (**proyecto estratégico 25**) se trata de ofrecer alternativas de vivienda a la población desplazada que actualmente vive en las calles u ocupa los cerros con viviendas en malas condiciones, así como a hogares afectados por los desastres naturales o que habiten en zonas de alto riesgo no mitigables. El proyecto está en la línea con el conocido como "Ciudad Equidad": 4.000 casas incluidas en el programa de 100.000 viviendas gratis del Gobierno Nacional, en el que se han invertido en torno a 180.000 millones de pesos. La alternativa de dar vivienda digna a las personas de más escasos recursos va acompañada de equipamientos en materia de salud, educación, recreación y seguridad (financiados en parte por la empresa constructora) para mejorar las condiciones de vida de los más pobres. El crecimiento urbano, tanto en la expansión como en la redensificación, se focalizará en proyectos que permitan albergar las familias a ser reasentadas y los demandantes de nuevas viviendas en situación de vulnerabilidad. El Distrito tomará las medidas de tipo jurídico y administrativo para evitar la especulación con el precio del suelo y garantizar el acceso para los más vulnerables.



PLAN MAESTRO
QUINTO CENTENARIO
SANTA MARTA COLOMBIA



8 EJES Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS DEL PLAN MAESTRO

8. EJES Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS DEL PLAN MAESTRO

Los *Ejes* son los ámbitos en los que se estructura el Plan para la puesta en marcha de una serie de proyectos y actuaciones que permitan afrontar los principales retos o desafíos y alcanzar en el tiempo la visión deseada.

Los *Proyectos Estratégicos* con relación a los Ejes se han definido a partir de su prioridad y resultan de la opinión y valoración de los agentes locales en las consultas y talleres de socialización realizados a lo largo del proceso de elaboración del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta.

Son proyectos con fuertes sinergias entre sí, cuyos alcances inciden de forma significativa en el logro de los retos y desafíos que afronta Santa Marta y le apuntan a la visión propuesta, generando transversalidades positivas entre los mismos.

8.1 EJE 1. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

1.1 SANEAMIENTO BASICO Y AGUA POTABLE

1. Aseguramiento del abastecimiento de agua: Estudio de nuevas fuentes, captación y tratamiento (potabilización) de agua (corto, medio y largo plazo).
2. Implementación del Plan Maestro de Acueducto y alcantarillado en el área urbana y mejoramiento de Saneamiento Básico y del alcantarillado en los corregimientos y poblados rurales.

1.2 FUENTES HIDRICAS Y DRENAJE URBANO

3. Mejoramiento integral de rondas hídricas: Manzanares, Gaira y otras secundarias. Creación de un Parque Lineal en torno a la recuperación del río Manzanares integrándolo en la vida ciudadana.
4. Control de inundaciones y drenaje de aguas lluvias para la ciudad de Santa Marta. Mapa de vulnerabilidad, amenazas y riesgos. Diseño y construcción de un sistema de alcantarillado pluvial y estanques de marea.

1.3. GESTIÓN DE RESIDUOS Y RECUPERACIÓN AMBIENTAL

5. Manejo integral de residuos sólidos urbanos
6. Recuperación de parques naturales, playas y zonas de protección ambiental. Recuperación de la Playa de Santa Marta y actuación integral sobre el Cerro Ziruma y su entorno.

8.2 EJE 2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

2.1. INFRAESTRUCTURAS PARA LA COMPETITIVIDAD Y CONECTIVIDAD

7. Modernización y ampliación del aeropuerto internacional Simón Bolívar.
8. Aerópolis: Centro empresarial y de servicios logísticos en torno al aeropuerto.
9. Ampliación de la infraestructura y zonas logísticas del Puerto de Santa Marta. Habilitación del muelle y servicios anexos para atraque de cruceros y transporte de pasajeros. Modernización y habilitación de la vía férrea para transporte mixto de carga y pasajeros

2.2. DESARROLLO URBANO Y TURÍSTICO

10. Segunda fase de rehabilitación del Centro histórico.
11. Renovación urbana del entorno del Puerto (al amparo de su proyecto de ampliación, cfr. #9).
12. Centro de Atención al Visitante (Ecoturismo y turismo rural en la Sierra Nevada).
13. Corredor turístico de Pozos Colorados
14. Parque temático (Culturas del Caribe, Mundo marino, Oceanográfico).
15. Movilidad turística: (i) Construcción de muelles o embarcaderos turísticos para transporte entre bahías. (ii) Construcción de una red de teleféricos.

2.3. DESARROLLO AGRÍCOLA, ARTESANÍA Y COMERCIO

16. Desarrollo de proyectos agrarios.
17. Centro de fomento de artesanía
18. Reordenación comercial: Mercado Público y Central de Abastos.

2.4. MOVILIDAD SOSTENIBLE INTERMODAL

19. Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP y construcción de la nueva terminal de transporte interurbana.
20. Rehabilitación del sistema de transporte ferroviario para su uso urbano, conectando los sectores de expansión urbana, el aeropuerto y el centro histórico.



8.3 EJE 3: SOSTENIBILIDAD SOCIAL

3.1 ESCENARIOS DEPORTIVOS

21. Construcción del nuevo estadio de fútbol y de la Villa Bolivariana. Recuperación de escenarios deportivos de la Villa Olímpica (Juegos Bolivarianos 2017).

3.2. CULTURA Y EDUCACIÓN

22. Fortalecimiento del capital humano.
 - Plan integral de mejoramiento de los colegios y escuelas públicas urbanas y rurales.
 - Creación de la Universidad Distrital Politécnica.
23. Consolidación de la dimensión cultural del Distrito
 - Centro cultural bolivariano (Quinta de San Pedro Alejandrino)
 - Red de museos y centros culturales: articulación de los museos existentes y creación de museos del fútbol y agroindustrial.

3.3. INCLUSIÓN SOCIAL

24. Programa integral para el desarrollo social (red equidad-desarrollo y paz).

3.4 VIVIENDA

25. Desarrollo urbano del área de expansión con proyectos de vivienda VIS y VIP.

8.4 EJE 4. SOSTENIBILIDAD INSTITUCIONAL

26. Fundación Santa Marta 5º Centenario
27. Fundación Pro Santa Marta

EJE 1: SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

1.1. SANEAMIENTO BÁSICO Y AGUA POTABLE

1. Aseguramiento del abastecimiento de agua: Estudio de nuevas fuentes, captación y tratamiento (potabilización) de agua (corto, medio y largo plazo).
2. Implementación del Plan Maestro de Acueducto y alcantarillado en el área urbana y mejoramiento de Saneamiento Básico y del alcantarillado en los corregimientos y poblados rurales.

1.2. FUENTES HÍDRICAS Y DRENAJE URBANO

3. A. Mejoramiento integral de rondas hídricas: Manzanares, Gaira y otras secundarias.
B. Creación de un Parque Lineal en torno a la recuperación del río Manzanares integrándolo en la vida ciudadana,
4. Control de inundaciones y drenaje de aguas lluvias para la ciudad de Santa Marta. Mapa de vulnerabilidad, amenazas y riesgos. Diseño y construcción de un sistema de alcantarillado pluvial y estanques de marea

1.3. GESTIÓN DE RESIDUOS Y RECUPERACIÓN AMBIENTAL

5. Manejo integral de residuos sólidos urbanos.
6. Recuperación de parques naturales, playas y zonas de protección ambiental.
 - A. Recuperación de la Playa de Santa Marta
 - B. Actuación integral sobre el Cerro Ziruma y su entorno



EJE 2: SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

2.1. Infraestructuras para la competitividad

7. Modernización y ampliación del aeropuerto internacional Simón Bolívar.
8. Aerópolis: Centro empresarial y de servicios logísticos en torno al aeropuerto
9. Ampliación de la infraestructura y zonas logísticas del Puerto de Santa Marta. Habilitación del muelle y servicios anexos para atraque de cruceros y transporte de pasajeros. Modernización y habilitación de la vía férrea para transporte mixto de carga y pasajeros.

2.2. Desarrollo urbano y turístico

10. Segunda fase de la rehabilitación del Centro histórico.
11. Renovación urbana del entorno del Puerto (al amparo de su proyecto de ampliación, cfr. 9).
12. Centro de Atención al Visitante (Ecoturismo y turismo rural en la Sierra Nevada).
13. Corredor turístico de Pozos Colorados
14. Parque temático (Culturas del Caribe, Mundo marino, Oceanográfico)
15. Movilidad turística: (i) Construcción de muelles o embarcaderos turísticos para transporte entre bahías. (ii) Construcción de una red de teleféricos

2.3. Desarrollo agrícola, Artesanía y Comercio

16. Desarrollo de proyectos agrarios
17. Centro de fomento de artesanía
18. Reordenación comercial: Mercado Público y Central de Abastos.

2.4. Movilidad sostenible

19. Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP y construcción de la nueva terminal de transporte interurbana.
20. Rehabilitación del sistema de transporte ferroviario para su uso urbano, conectando los sectores de expansión urbana, el aeropuerto y el centro histórico.



EJE 3: SOSTENIBILIDAD SOCIAL

3.1. Escenarios deportivos

21. Construcción del nuevo estadio de fútbol y la villa Bolivariana. Recuperación de escenarios deportivos en la Villa Olímpica (Juegos Bolivarianos 2017).

3.2. Cultura y educación

22. Fortalecimiento del capital humano.
 A. Plan integral de mejoramiento de los colegios y escuelas públicas urbanas y rurales.
 B. Creación de la Universidad Distrital Politécnica.

23. Consolidación de la dimensión cultural del Distrito
 Centro cultural bolivariano (Quinta de San Pedro Alejandrino)
 Red de museos y centros culturales (articulación de los museos existentes y creación de museos del fútbol y agroindustrial)

3.3. Inclusión social

24. Programa integral para el desarrollo social (red equidad-desarrollo y paz).

3.4 Vivienda

25. Desarrollo urbano del área de expansión con proyectos de vivienda VIS y VIP.





PLAN MAESTRO
QUINTO CENTENARIO
SANTA MARTA COLOMBIA



9

PRESUPUESTO Y FINANCIACIÓN DEL PLAN MAESTRO

9. PRESUPUESTO Y FINANCIACIÓN DEL PLAN MAESTRO

El presupuesto del Plan Maestro asciende a 3,7 billones de pesos actuales, con una distribución equilibrada entre los tres ejes (ambiental, económico y social). El grueso de las actuaciones se concentra en el primer sexenio (2014-

Tabla 9. Distribución por ejes de inversión (Millones de pesos colombianos 2014-2025)

Total PM 500 AÑOS	2014-2025	%	2014-2016	2017-2019	2020-2022	2023-2025
Eje ambiental	1.153.500	31%	648.425	466.000	34.875	4.200
Eje económico	1.203.000	33%	839.050	348.950	15.000	0
Eje social	1.326.000	36%	394.300	382.700	274.500	274.500
TOTAL PM	3.682.500	100%	1.881.775	1.197.650	324.375	278.700

2019), en el que se desarrollan casi por completo los proyectos de carácter ambiental y económico.

Por fuentes de financiación, la Nación financia el 65% del coste del Plan, y el Distrito 13%. El resto corresponde fundamentalmente a inversores privados.

Por ejes, la inversión privada se centra fundamentalmente en los proyectos del eje económico (financia el 70% del coste de los proyectos), mientras que en el eje ambiental la nación sufraga el 70% del coste de los proyectos ambientales y el 80% del de los proyectos del eje social.

Tabla 10. Distribución por fuentes de financiación (Millones de pesos colombianos 2014-2025)

Total PM 500 AÑOS	2014-2025	%	2014-2016	2017-2019	2020-2022	2023-2025
Distrito	478.100	13%	253.338	165.374	30.859	28.530
Nación	2.386.150	65%	1.174.825	759.364	242.291	209.670
Gobernación	83.000	2%	60.800	22.200	0	0
Inversores privados	735.250	20%	1.881.775	1.197.650	324.375	278.700

En la tabla siguiente se desglosa el coste y los plazos de ejecución para cada uno de los proyectos, cuya descripción se amplía en las fichas del anexo.

Figura 48. Desglose del coste por proyectos y plazo de ejecución (Millones de pesos colombianos)

Proyecto	Coste	2014	..15	..16	..17	..18	..19	..20	..21	..22	..23	..24	..25
1. Abastecimiento de agua	500.000												
2. Acueducto y alcantarillado	188.000												
3A. Rondas hídricas	100.500												
3B. Parque Manzanares	9.000												
4. Control de inundaciones	254.500												
5. Residuos sólidos urbanos	50.000												
6. Recuperación zonas de protección ambiental	51.500												
TOTAL EJE AMBIENTAL	1.153.500												
7. Aeropuerto Simón Bolívar.	100.000												
8. Aerópolis	10.000												
9A. Ampliación Puerto.	100.000												
9B. Ronda ferroviaria	214.000												
10. Rehabilitación Centro histórico.	55.000												
11. Renovación urbana del entorno del Puerto	90.000												
12. Centro de Atención al Visitante (turismo de naturaleza)	8.000												
13. Corredor turístico Pozos Colorados	10.000												
14. Parque temático, Oceanográfico	30.000												
15. Muelles turísticos y teleféricos	59.000												
16. Desarrollo proyectos agrícolas	2.000												
17. Centro de fomento de artesanía	10.000												
18. Mercado Público y Central de Abastos	60.000												
19. SETP y terminal interurbano	427.000												
20. Habilitación tren de pasajeros	28.000												
TOTAL EJE	1.203.000												
21. Anillo deportivo Juegos Bolivarianos	321.000												
22A. Mejoramiento escuelas públicas	10.000												
22B. Universidad Distrital Politécnica	20.000												
23. Museos y centros culturales	60.000												
24. Programa red equidad	15.000												
25. Desarrollo área de expansión viviendas VIS y VIP	900.000												
TOTAL EJE SOCIAL	1.326.000												

Como **conclusión** de los tres Talleres celebrados en marzo 2014, cabe resaltar que, como es obvio, no todos los proyectos se consideran igualmente importantes o tienen el mismo grado de urgencia. Sin embargo hay una coincidencia importante tanto dentro del grupo empresario como del académico en lo que son los proyectos principales para el desarrollo del Distrito.

En coherencia con los problemas diagnosticados, las **grandes prioridades** apuntan a la gestión integral del agua y a la corrección de los desequilibrios sociales fundamentales (educación, inclusión, vivienda) y medioambientales. En una escala de 0 a 9 en los Talleres de priorización realizados con agentes empresariales y miembros de la Academia se han primado los siguientes:

1. Implementación del Plan Maestro de Acueducto y alcantarillado (8,77)
2. Nuevas fuentes de abastecimiento de agua (8,54)
3. Plan integral de mejoramiento de los colegios y escuelas públicas urbanas y rurales (8,35)
4. Control de inundaciones y drenaje de aguas lluvias (8,24)
5. Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP (8,13)
6. Mejoramiento integral de las rondas hídricas (8,06)
7. Programa integral para el desarrollo social (8,03)
8. Manejo integral de residuos sólidos urbanos (7,71)
9. Desarrollo urbano del área de expansión con proyectos de vivienda VIS, VIP (7,70)
10. Reactivación incluyente del Centro Histórico (7,61)



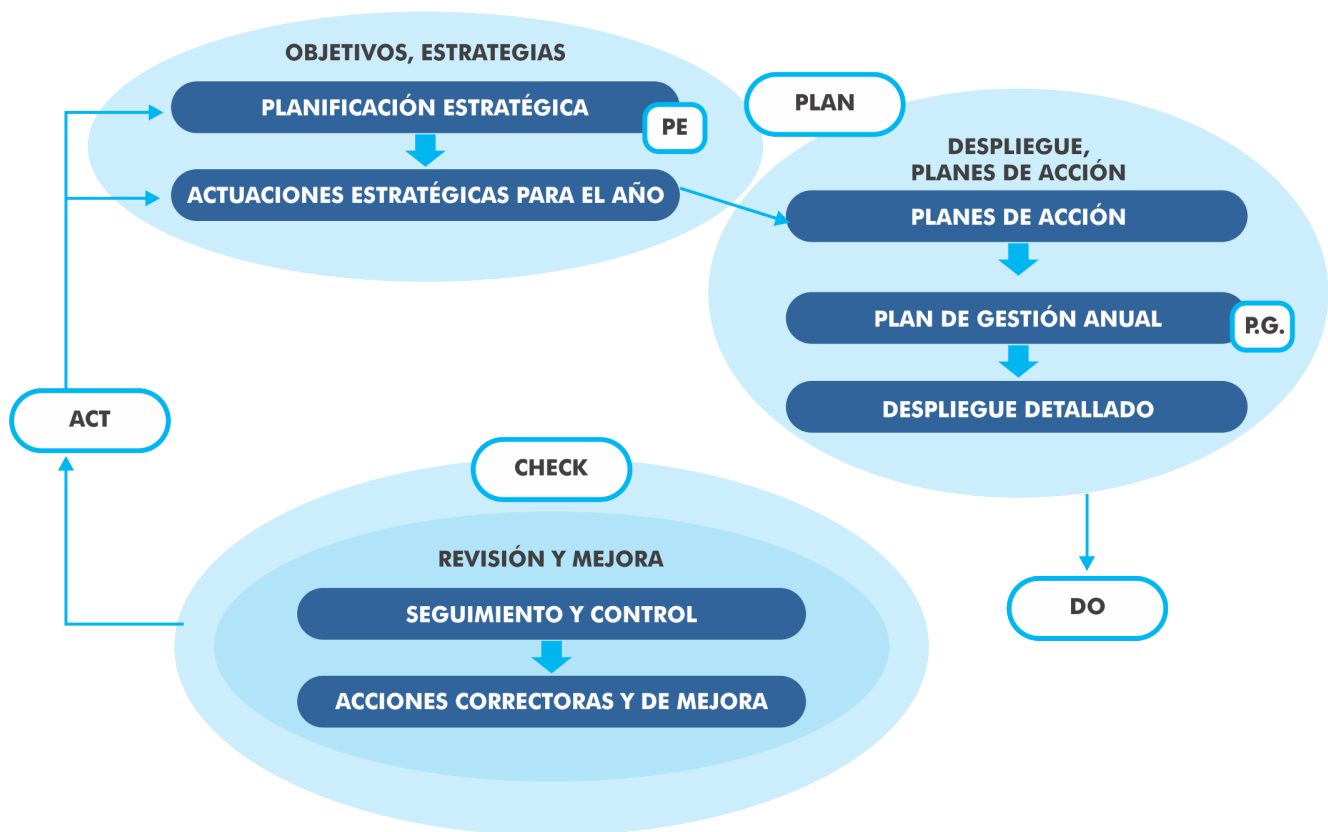


10 MODELO DE GESTIÓN DEL PLAN

10.JUSTIFICACIÓN

Una vez diseñado el Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta e identificados los Proyectos Estratégicos que es preciso ejecutar en el tiempo para alcanzar la Visión de futuro de Santa Marta en el horizonte del 2025, fecha de celebración del 500 aniversario desde su fundación, es preciso definir el Modelo de gestión, seguimiento y evaluación del Plan.

El diseño y puesta en marcha de este modelo permite seguir el ciclo de la **Dirección Estratégica** y garantizar el avance de la ciudad de Santa Marta en pos de sus grandes aspiraciones y objetivos, ejecutando los proyectos considerados estratégicos para la ciudad con la máxima eficacia y eficiencia, compromiso y proactividad de los principales agentes implicados.



La propuesta de un Modelo de Gestión, seguimiento y evaluación del Plan se enmarca en el **Eje Estratégico de Fortalecimiento Institucional** contemplado en el Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta y sigue los principios de **Buen Gobierno** que desde el propio Gobierno de la Nación se tratan de impulsar.

10.1 PRINCIPIOS DEL MODELO:

- Liderazgo y compromiso político del Gobierno Nacional y de la Administración Distrital
- Cooperación interinstitucional basado en la subsidiariedad, complementariedad, coordinación y concurrencia entre los diferentes niveles y departamentos de la Administración
- Cooperación público-privada, buscando la corresponsabilidad de las empresas en el futuro de Santa Marta y en la mejora de las condiciones de vida de la población (RSE), así como la participación de la ciudadanía a través de entidades y asociaciones sociales, económicas y culturales del Distrito
- Buen Gobierno: eficiencia, eficacia, transparencia, rendición de cuentas

10.2 MARCO POLÍTICO-INSTITUCIONAL

El **punto de partida** para la construcción del modelo que se propone es la **Ley 1617** en la que se concede al Distrito turístico, histórico y Cultural de Santa Marta la oportunidad de diseñar un Plan Maestro, dotado de los recursos necesarios para conmemorar sus 500 años de fundación en el 2025.

En este sentido, tal y como establece el **artículo 111 de la Ley 1617** o ley de Distritos **el Gobierno Nacional adoptará mediante Decreto el Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta, así como los recursos que garanticen su ejecución.**

A partir de ahí, y en la línea de lo que establece la LEY 1450 DE 2011 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014, y habida cuenta de la convergencia de objetivos entre el mencionado Plan y el Plan Maestro Quinto Centenario de Santa

Marta, se propone la **suscripción de un Convenio o Contrato Plan entre la Nación y el Distrito de Santa Marta: “Acuerdo para el desarrollo estratégico del Distrito Turístico, Histórico y Cultural de Santa Marta a través del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta”.**

El Plan Nacional de Desarrollo 2010 -2014 “Prosperidad para todos” establece como un instrumento fundamental en el proceso de articulación de recursos y acciones entre los distintos niveles de gobierno la figura de los **contratos plan**. Así mismo la Ley de Ordenamiento territorial (1454) los establece como el mecanismo ideal para lograr la asociatividad territorial.¹

Este Contrato Plan se concibe como una herramienta de coordinación interinstitucional cuya principal función es permitir la realización y el cofinanciamiento de proyectos estratégicos para el desarrollo territorial con proyección estratégica a mediano y largo plazo.

Frente a convenios particulares con Ministerios competentes dependiendo de las materias asociadas a los Proyectos Estratégicos del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta la figura de los Contratos Plan parece más adecuada y pertinente ya que tiene una gran potencialidad para desarrollar y poner en marcha los resultados de ejercicios de planeación concertada con perspectiva de largo plazo y para pasar de la planeación a la ejecución concreta de programas y proyectos.

Este convenio o contrato tiene la ventaja de sumar de manera explícita recursos provenientes de distintos niveles de gobierno, al tiempo que se establece un mecanismo contractual para exigir el cumplimiento de los compromisos, en vez de dejarlos al vaivén de los cambios coyunturales. El mecanismo además puede ayudar a la transparencia, toda vez

¹ La Ley orgánica de Ordenamiento territorial (LOOT) establece a los “Contratos Plan” como el mecanismo mediante el cual las entidades territoriales podrán constituir los nuevos “esquemas asociativos territoriales”

que las obligaciones de las partes se consignan en un documento público.

El Convenio Plan se entiende como un acuerdo marco de voluntades entre la Nación y el Distrito, cuyas cláusulas establecerán los mecanismos específicos para el desarrollo de los proyectos estratégicos establecidos en el Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta.

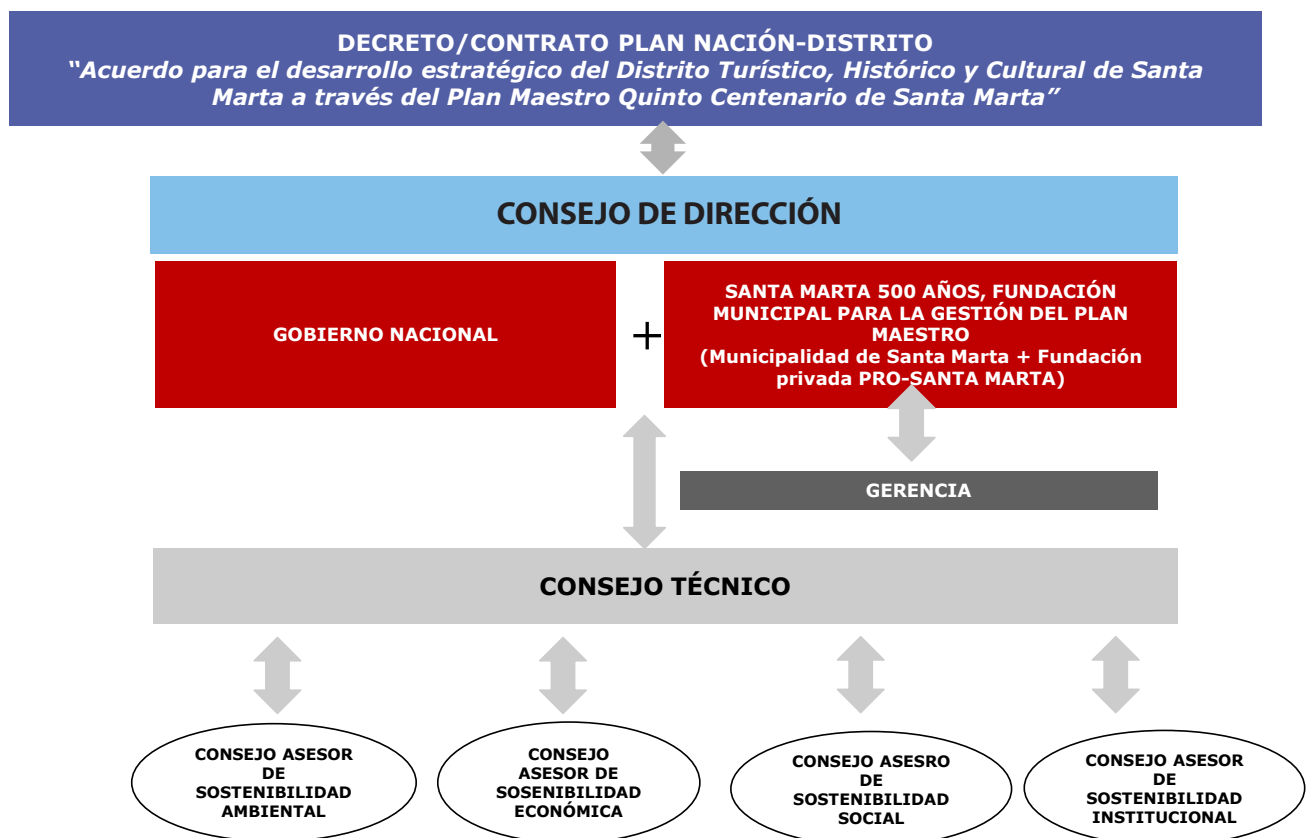
El contrato plan deberá incluir aportes del presupuesto de la administraciones que lo suscriben, así como los mecanismos de participación público-privada, de acuerdo con el Modelo de Gestión, seguimiento y evaluación establecido.

Este convenio busca aunar esfuerzos financieros, técnicos, tecnológicos y administrativos para llevar a buen puerto los proyectos estratégicos para el Distri-

to Turístico, Histórico y Cultural de Santa Marta en el horizonte 2015.

10.3 MECANISMOS Y SISTEMAS PARA EL DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN DEL CONTRATO PLAN

La gestión del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta/del **"Acuerdo para el desarrollo estratégico del Distrito Turístico, Histórico y Cultural de Santa Marta a través del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta"** (Contrato Plan entre la Nación y el Distrito), se realizará conforme al siguiente modelo.



Consejo de Dirección

Integrado por representantes del Gobierno Nacional, el Alcalde del Distrito de Santa Marta y representantes de una entidad de nueva creación denominada **Santa Marta 500 años**.

Santa Marta 500 años se concibe como una Fundación municipal sin ánimo de lucro, constituida mayoritariamente por la **Administración Distrital** que dé cabida al sector privado ² con el objetivo de propiciar la máxima concertación de los intereses públicos y privados en torno a un objetivo y una hoja de ruta común y compartida el Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta que se desarrolla a través del Contrato Plan vinculado al mismo.

Las funciones del Consejo de Dirección serán:

- Facilitar y promover la interlocución e interacción entre los participantes.
- Aprobar el reglamento interno
- Aprobar el Plan Operativo del Contrato Plan, elaborado por el Comité Técnico.
- Designar la gerencia que coordinará la operación y funcionamiento del Contrato Plan, dependiendo de las necesidades de ejecución del Acuerdo.
- Aprobar las modalidades de ejecución y operación de los proyectos con base en los criterios propuestos por la gerencia.
- Hacer seguimiento a los compromisos que surgen del Acuerdo y a las acciones, programas y proyectos que hacen parte del Contrato Plan que se desarrollen en virtud de éste.

² Referencia: la Fundación Municipal para la regeneración urbana Guayaquil siglo XXI, incorpora a la Junta Cívica de Guayaquil –persona jurídica de derecho privado– con el 1 por mil de los votos por requerimiento mínimo de socios establecidos por la Ley).

- Hacer seguimiento a los resultados obtenidos en materia de ejecución física y financiera, presentado por el Comité Técnico y a gerencia o la instancia que corresponda por delegación de funciones.

Comité Técnico

Estará conformado por un representante del Departamento Nacional de Planeación, y el/la Secretario/a de Planeación Municipal.

Las funciones del Comité Técnico serán:

- Formular el Plan de Acción del Contrato Plan
- Articular los proyectos dentro de los planes de desarrollo de los distintos niveles de gobierno implicados.
- Armonizar los proyectos con los presupuestos aplicados por los distintos niveles de gobierno
- Hacer un seguimiento a la implementación del Contrato Plan.
- Establecer el esquema de coordinación que articule los distintos ejes estratégicos del Contrato Plan con las agencias y sectores presentes en dicho Contrato.
- Acompañar y hacer seguimiento a las tareas de la gerencia
- Rendir informes ante el Consejo de Dirección.

Consejos Asesores por Eje

Estarán conformados por representantes de los Ministerios y/o entidades dependientes de los mismos con implicación en los Proyectos Estratégicos asociados a los mismos, representantes de la Administración Distrital y empresas y otros agentes implicados del mundo de la academia o de asociaciones impli-

cadadas en función de la temática de cada Eje y los proyectos asociados a los mismos.

Las funciones de los Consejos

Asesores por Eje serán:

- Aportar opinión, criterio y propuestas a la Gerencia y al Comité Técnico para la formulación del Plan de Acción del Contrato Plan.
- Apalancar los proyectos y programas que se contemplan en el Acuerdo.
- Acompañar y hacer seguimiento a los órganos de gestión del Plan.

Gerencia

Será la encargada de coordinar la operación y funcionamiento de los proyectos y programas contenidos en el Acuerdo con el apoyo y la colaboración en materia técnica, logística y administrativa de las entidades participantes.

La Gerencia será responsable de la estructuración de los proyectos preseleccionados que forman parte integral del Contrato Plan. Asimismo tendrá a su cargo la definición de los criterios técnicos para la selección de los operadores de los proyectos, los cuales serán definidos por el Consejo de Dirección.

De manera coordinada con el Consejo de Dirección, gestionará, la identificación, vinculación o articulación de otros actores que realicen aportes para apalancar los proyectos y programa (a través de los Consejos Asesores)

Las **fuentes de financiación** a manera general pueden provenir de:

Recursos propios:

- a) Sistema General de Participaciones del Departamento de Magdalena y del Distrito, en sus componentes de libre destinación.
- b) Porcentaje del incremento del recaudo tributario local (predial, industria y comercio, delimitación urbana, eventual cobro de valorización, etc.)
- c) Destinación de recursos del sistema general de regalías, tanto del departamento, como del Distrito, vía la asignación de recursos por parte de los Fondos de Compensación Regional, de Desarrollo Regional y de Ciencia y Tecnología, al igual que por el uso futuro de los recursos del Fondo de Ahorros.
- d) Fuentes derivadas de la revisión del POT, o la nueva estructuración de los usos del suelo

Recursos de la nación

De acuerdo con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, el plan nacional de desarrollo y los presupuestos de las entidades nacionales que en el marco de concertación se identifiquen.

Recursos de la cooperación internacional

Los recursos de la cooperación técnica internacional se explorarán con el apoyo de la Nación, en las siguientes fuentes:

- a) Organismos multilaterales vinculados al Sistema de Naciones Unidas, como ONU-HABITAT; Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo –PNUD–; Programa de Naciones Unidas

10.4 FINANCIACIÓN

para el Medio Ambiente –PNUMA-; Organización Mundial del Turismo –OMT-; Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la ciencia y la Cultura – UNESCO.

- b) Organismos de cooperación y asistencia de la Organización de Estados Americanos, OEA.
- c) Organismos bilaterales de cooperación de países amigos como Estados Unidos, España, Canadá, Francia, Italia, Holanda, Inglaterra, México y el área de América Latina.
- d) Instancias de cooperación descentralizada con ciudades y regiones.
- e) Instancias de cooperación no gubernamental, mediante alianzas con empresas privadas, fundaciones y otros organismos especializados en esta materia.
- f) Recursos de crédito: Con entidades especializadas como el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo, y la Corporación Andina de Fomento.

Recursos provenientes de Alianzas Público Privadas³

En el proceso de implementación del Plan Maestro Santa Marta 500 años se identificaran planes y proyectos que puedan ser implementados utilizando los recursos legales que prevé:

- **la ley 1508 de 2012:** Mediante la expedición de la Ley 1508 de 2012, el Gobierno Nacional procedió a la reglamentación de las Asociaciones Público Privadas, inicialmente reguladas en el artículo

3 Sectores de aplicación: Sistemas de agua potable, Sistemas de saneamiento y alcantarillados, Sistemas de aguas lluvias, Plantas de tratamiento de agua y alcantarillado, Defensas fluviales, Embalses y sistemas de irrigación, Sistemas de electrificación urbano y rural, Autopistas, Carreteras de penetración, Redes viales, Vialidad urbana, Puertos fluviales, terrestres y marítimos, Aeropuertos, Ferrocarriles, Terminales de buses, Sistemas de recolección de basuras, Estacionamiento subterráneos, Transporte público urbano (BRTs), Túneles y puentes

32 del Estatuto General de Contratación (Ley 80 de 1993), norma que fue de total inaplicación ante la ausencia de una reglamentación que realmente

permitiera dar vida a este tipo de iniciativas. El citado decreto, propende que las entidades estatales encarguen a un inversionista privado ya sea el diseño, construcción, la prestación de servicios de construcción, reparación, mejoramiento, o equipamiento, así como la ejecución de actividades que podrán involucrar la operación y mantenimiento de infraestructura, incluyendo la prestación de servicios públicos.

- Divide la norma los Proyectos de Asociaciones Público Privadas en dos (2) clases, aquellos que son de iniciativa pública, es decir, aquellos donde el originador es el Estado y aquellos que son de iniciativa privada en donde el particular presenta la iniciativa a la entidad estatal para su análisis y viabilidad.
- La retribución de dicha inversión, se adelanta mediante la explotación económica de la infraestructura o de servicio y busca que excepcionalmente se requiera la incorporación de recursos públicos los que en ningún caso deberían superar el veinte por ciento (20%).
- La Ley 1508 de 2012, ha sido objeto de reglamentación a través de dos (2) Decretos como son el Decreto 1467 de 2012 y el Decreto 0100 de 2013, mediante los cuales se estipulan los lineamientos necesarios para hacer uso de esta herramienta de estructuración de proyectos ante el Estado. Ambas disposiciones normativas, han tenido como el principal objetivo definir las etapas de la estructuración y los parámetros de entrega de información para cada una de las etapas, así como los tiempos de revisión y análisis con que cuenta la entidad estatal en la estructuración.

- Debe resaltarse el Decreto 0100 de 2013, que viabiliza la posibilidad de que tanto el Estado como el particular adelanten paralelamente la estructuración de un mismo proyecto, debiendo la entidad contratante competente, realizar el respectivo análisis de costo/beneficio que permita determinar cuál es la mejor alternativa para el Estado y adoptar así la más conveniente.
- el **Documento CONPES 3615 de 2009** que responde a la necesidad de explorar alternativas que permitan al Estado encontrar fuentes de recursos complementarias al Presupuesto General de la Nación y esquemas de gestión con participación del sector privado, que permitan modernizar la infraestructura existente y desarrollar la nueva infraestructura requerida, de manera que las entidades públicas funcionen de forma eficiente y mejoren la prestación de sus servicios a los ciudadanos.
- el **Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014: Prosperidad para todos**.

10.5 IMPLICACIÓN DEL SECTOR PRIVADO

Se trata de involucrar a personas naturales, empresas o entidades en la construcción del nuevo escenario de futuro para Santa Marta recogido que dibuja el Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta.

Para ello se plantea la creación de Pro-Santa Marta, Fundación privada del sector empresarial sin ánimo de lucro, con participación, aunque minoritaria en la Fundación Santa Marta 500 años.

Tal y como se expone en el capítulo 6. Visión de Santa Marta 2025, principales retos y desafíos,

*“La **Visión de futuro compartida** de la ciudad constituye el Norte de referencia para diseñar el plan de actuación y **trabajar concertadamente en el futuro posible y deseable Para Santa Marta. Un futuro al que se debe comprometer todos los samarios, y supone un gran acuerdo público y privado en torno a un proyecto común que también incluya la cooperación de otros actores institucionales y del Gobierno de la Nación.***

*Esta Visión nos señala hacia qué dirección hay que pensar y desarrollar los proyectos concretos y los compromisos de acción y **demanda un proceso continuo de profundización y aprehensión de todos los estamentos de la sociedad Samaria, de tal manera que sea el “motor” constante del proceso transformador desde la situación actual diagnosticada hasta la situación futura en el horizonte del 2025, fecha del aniversario de su quinto centenario**”.*

En este contexto el **objeto de la Fundación Pro-Santa Marta** sería el de aportar al desarrollo urbano, social y económico competitivo y sostenible del Distrito de forma coherente y alineada con los Ejes y Proyectos Estratégicos definidos en el Plan Maestro⁴.

La creación de la Fundación Pro-Santa Marta constituiría la materialización de algunas de las iniciativas y actuaciones necesarias para el fortalecimiento institucional y el establecimiento de un modelo de gobernanza democrática que contemple la cooperación público-privada y la participación ciudadana, tal y como se plantea en el Eje 4. Sostenibilidad Institucional del Plan Maestro.

Desde la Fundación se colaborará con las instituciones (Gobierno y Distrito) en la ejecución de los Proyectos Estratégicos previstos en el Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta, se

⁴ Capítulo 7. Ejes y Proyectos Estratégicos del Plan Maestro.

participará en el seguimiento y evaluación del cumplimiento del mismo, proponiéndose nuevas iniciativas y proyectos coherentes con la Visión de futuro formulada. **Esta colaboración se estructura a través de su participación en el Consejo de Dirección que gestionará el Contrato Plan “Acuerdo para el desarrollo estratégico del Distrito Turístico, Histórico y Cultural de Santa Marta a través del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta”**

La Fundación Pro-Santa Marta regulará a través de sus estatutos sus órganos de gobierno, requisitos para incorporación de socios, el fondo inicial para su constitución, así como posteriores aportaciones y mecanismos de obtención de fondos para el desempeño de sus funciones.

Finalmente, cabe plantear que, en su apoyo y soporte a la sostenibilidad económica (Eje 2 del Plan) en el seno de la Fundación Pro-Santa Marta cabría valorar la eventual incorporación a su Misión de la atracción de inversión extranjera directa (IED)⁵ con el fin de contribuir al desarrollo económico, diversificando la base productiva con actividades de valor agregado, generando nuevas oportunidades de empleo, propiciando la transferencia de conocimiento y tecnología

y facilitando la creación de vínculos entre el empresario local y los inversionistas.

5 La IED puede traer enormes beneficios para la economía de la ciudad y el impulso de un desarrollo económico sostenible a largo plazo:

Generación de nuevos empleos,

Diversificación de la base productiva de la ciudad

Fortalecimiento del sector productivo local,

Transferencia de tecnología y conocimiento,

Mejora de destrezas de la fuerza de trabajo

Generación de nuevas exportaciones.

Consolidación de sectores económicos nuevos de alta productividad.

Ello implicaría, en la línea de otros instrumentos de atracción de inversiones existentes en Colombia, la asunción de funciones como las siguientes:

- atracción de inversionistas nacionales y extranjeros a la ciudad de Santa Marta.
- acompañamiento a nuevas compañías que vayan a instalarse en la ciudad.
- posicionamiento del Distrito de Santa Marta como destino atractivo para las inversiones.

Si bien la identificación de sectores prioritarios en los que trabajar constituye una de las tareas más importantes a desarrollar por la entidad que se cree⁶, a la luz de los trabajos desarrollados para la elaboración del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta se pueden plantear como promisorios para la atracción de inversiones los siguientes:

Servicios para la exportación

- Transporte y logística
- Turismo.
- Educación
- Salud

Agroindustria

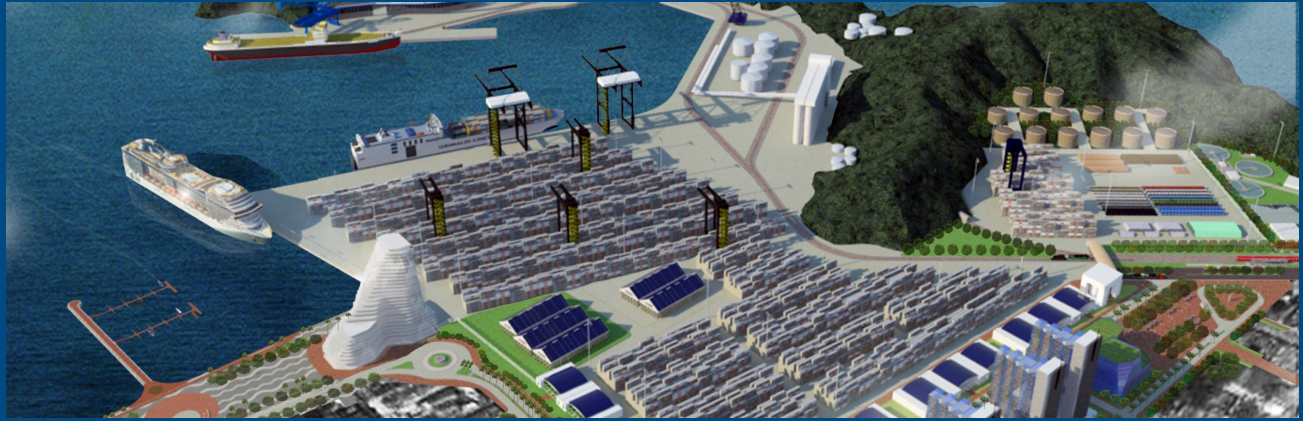
- Alimentos orgánicos
- Frutas frescas y procesadas.
- Hierbas curativas o nutricionales

6 Atendiendo a criterios relacionados con el acceso a mercados externos, proyecciones de crecimiento de los sectores, condiciones para su producción en Santa Marta y su región y generación de empleo.



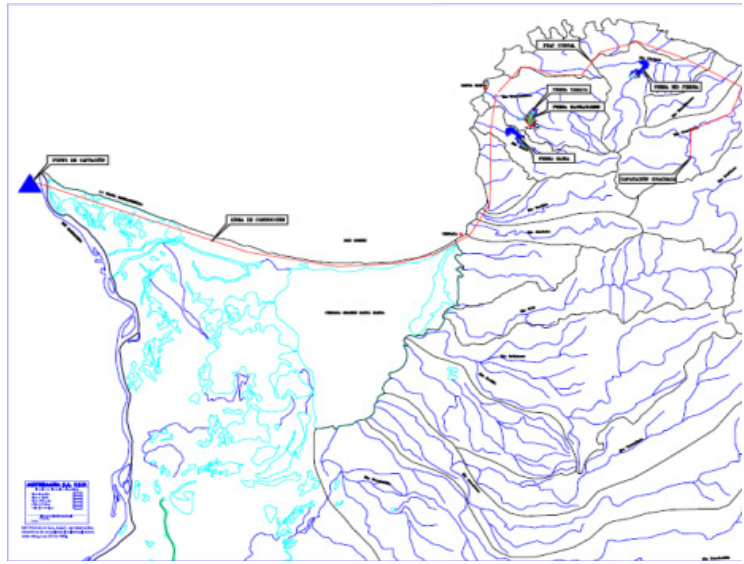
**PLAN MAESTRO
QUINTO CENTENARIO**

SANTA MARTA COLOMBIA



11 PROYECTOS ESTRATÉGICOS

PROYECTO	NUEVAS FUENTES DE ABASTECIMIENTO DE AGUA
EJE	1. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL: 1.1. SANEAMIENTO BÁSICO Y AGUA POTABLE
RETOS	CONSTRUIR CIUDAD. SOCIEDAD INCLUSIVA



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Ejecución de una solución definitiva para garantizar el suministro de agua potable al Distrito de acuerdo con la demanda esperada a medio y largo plazo.

Comprende dos etapas:

1. Elaboración de un plan a partir del estudio y evaluación de las alternativas existentes, teniendo en cuenta el crecimiento demográfico esperado a medio y largo plazo, su vocación productiva, los recursos naturales disponibles y los costes tanto de inversión como de gestión/explotación.
2. Ejecución de la mejor alternativa o conjunto de alternativas en función de la capacidad de respuesta a corto, medio y largo plazo.

Se plantean varias opciones:

- Captación de aguas de los ríos Guachaca, Buritaca y Don Diego (sistema hídrico de la Sierra Nevada);
- Construcción de represas para almacenar y regular la distribución de agua en épocas de lluvias y de sequía;
- Captación de agua en pozos a mucha mayor profundidad que la actual con tecnología apropiada;
- Traída del agua desde el río Magdalena (v.g., a la altura de Palermo, a 100 km de distancia del centro de Santa Marta)
- y, por último, Plantas de desalinización del agua de mar.

JUSTIFICACIÓN

La ciudad se abastece de los ríos Gaira, Manzanares y Piedras que nacen en la Sierra Nevada de Santa Marta, a una altura de 2.900 metros, y captaciones en 25 pozos. Ante la pérdida de caudal de estos ríos y el agravamiento de los períodos de sequía se requiere buscar fuentes alternativas que proporcionen soluciones estables y duraderas.

El agua es un factor de desarrollo económico y de bienestar social. Establecer nuevas fuentes de abastecimiento de agua para el Distrito es básico para superar el déficit de agua en época de sequía que hoy afecta a cerca de 200.000 habitantes condiciona las posibilidades de desarrollo urbano así como el desarrollo de actividades económicas e industrias como el turismo con grandes demandas estacionales.

El problema del agua tiene también un componente social puesto que en los barrios más desfavorecidos de Santa Marta el agua llega de modo eventual cada dos o tres días. Dada la situación de pobreza que presenta la población periférica, a la cual no le llega el servicio de agua, la comunidad se tiene que abastecer del agua por medio de carro tanques o mangueras improvisadas de los colectores principales. Por eso este proyecto se complementa con los proyectos 2 (implementación del Plan Maestro de Acueducto y alcantarillado en el área urbana y mejoramiento de Saneamiento Básico y del alcantarillado en los corregimientos y poblados rurales) y 3 (Mejoramiento integral de las rondas hídricas del Gaira y Manzanares, con recuperación de fuentes hídricas secundarias -quebrada Don Jaca y quebrada el Doctor).

IMPACTOS ESPERADOS

- Beneficia a la totalidad de la población (460.000 habitantes).
- Posibilita el desarrollo sostenible del sector turístico.

ENTIDAD PROMOTORA

Distrito

ORGANISMOS COMPETENTES

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. Fondo Nacional de Adaptación para el Cambio Climático. Corpamag.

ENTIDAD GESTORA

Distrito.

CONDICIONES PREVIAS

La utilización de nuevas captaciones en el sistema hídrico de Sierra Nevada requiere el consenso de la comunidad indígena.
La captación de agua del Magdalena requiere un plan supramunicipal o metropolitano.

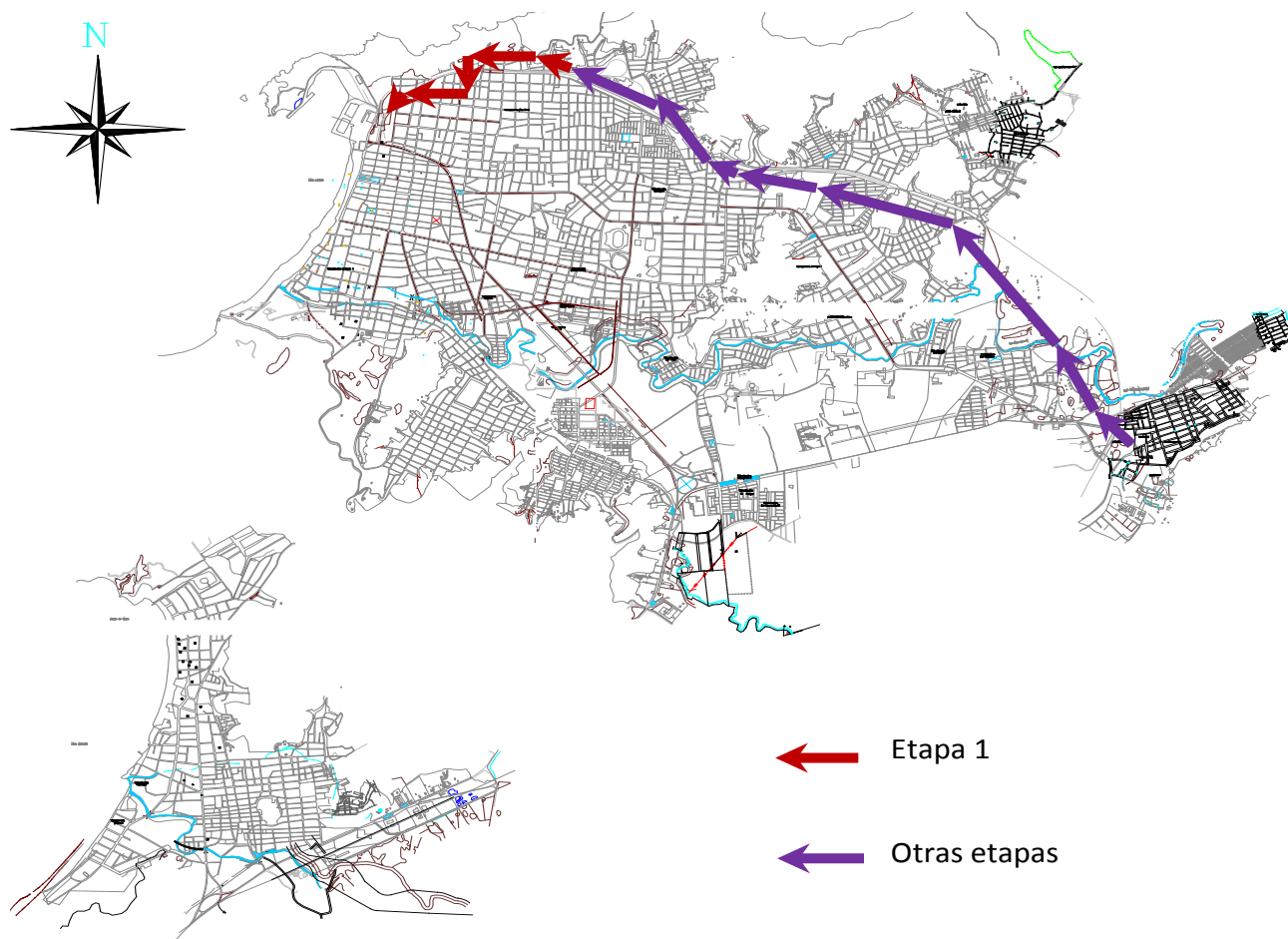
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Análisis											
Ejecución de alternativas											

INVERSIÓN ESTIMADA	Estudio adjudicado a Uniandes en 595 M Pcol en 2014. Ejecución del proyecto Magdalena/planta desaladora equivalente : 500.000 M Pcol.
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	Metroagua S.A. financia el estudio encargado a Uniandes. Se solicita un aporte sustancial del Gobierno de la Nación (90%)
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	Tanto la traída de aguas del Magdalena (potabilización, bombeo) como la eventual utilización de agua procedente de una planta desalinizadoras implica mayores costes de gestión que deberán repercutirse en las tarifas del servicio de agua y alcantarillado.
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	A partir de la entrega de los resultados del estudio de Uniandes.



PROYECTO	IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO EN EL ÁREA URBANA Y MEJORAMIENTO DE SANEAMIENTO BÁSICO Y DEL ALCANTARILLADO EN LAS CORREGIMIENTOS Y POBLADOS RURALES
EJE	1. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL: 1.1. SANEAMIENTO BÁSICO Y AGUA POTABLE
RETO	CONSTRUIR CIUDAD. SOCIEDAD INCLUSIVA



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Construir las infraestructuras necesarias para gestionar el ciclo completo del agua, desde la captación y el tratamiento de las aguas crudas para consumo, a la recogida y tratamiento de las aguas servidas, hasta su vertido final al mar, una vez tratadas y depuradas, a través de emisarios marinos.

Consta de los siguientes subproyectos principales:

1. Construcción de los sistemas de acueducto y alcantarillado sanitario en el sector nororiental, incluyendo una nueva planta de tratamiento de aguas potables (PTAP) en el Curval para abastecer por gravedad a estas zonas y con la capacidad necesaria para suplir el déficit de agua potable en otras zonas del Distrito.
2. Construcción de una estación de tratamiento y disposición final de aguas residuales (ETAR) en el norte de la ciudad (tratamiento primario y evacuación mediante emisario submarino).
3. Construcción del colector de aguas residuales Vía Alterna - afecta igualmente al sector norte/nororiental.
4. Ampliación, instalación, rehabilitación y optimización de redes de acueducto y alcantarillado sanitario en las vías a intervenir por el proyecto de Sistema Estratégico de Transportes de Pasajeros (SETP):
5. Acueducto y alcantarillado sanitario para el sector de Bureche.
6. Rehabilitación del sistema de alcantarillado sanitario afectado por el fenómeno La Niña.
7. Sectorización de las redes de acueducto en la ciudad para mejorar la eficiencia del sistema y controlar pérdidas.

JUSTIFICACIÓN

Se trata de una cuestión de cobertura de servicios básicos y de salubridad que condiciona la calidad de vida de la ciudadanía y el desarrollo económico del Distrito (asentamiento de la población, nuevos espacios residenciales, actividad turística). Contar con una red de acueductos de aguas tratadas y la recogida y tratamiento de las aguas servidas y pluviales cumple con el doble objetivo de:

- cubrir una necesidad básica de la población en óptimas condiciones sanitarias, prestando especial atención a los barrios pobres de Santa Marta y al área rural donde los índices de riesgo de incidencia de enfermedades de origen hídrico son superiores ya que algunas de ellas se surten de ríos sin tratamiento alguno y evitar la contaminación de playas y litoral marino, preservando el ecosistema marino y la salubridad de las playas.
- Amplias zonas de asentamientos ilegales carecen de red de acueducto con lo que proliferan las tomas ilegales y las captaciones sin garantías sanitarias. En el caso urbano el sistema de alcantarillado apenas cuenta con una cobertura del 73%. El sistema de colectores, en especial en la zona del mercado, se tapona debido al deficiente manejo por parte de la población de los residuos y basura en general. Las zonas rurales de Cuachaca y Minca no cuentan con alcantarillado por lo que la población utiliza pozos sépticos o disposición a campo abierto.

El sistema de disposición de aguas residuales, consistente en un emisario submarino a través del cual se vierten al mar los residuos líquidos, es insuficiente para garantizar la calidad de las aguas y el ecosistema marino.

Adicionalmente, el Distrito no cuenta con un sistema de alcantarillado pluvial, lo que hace que en época de lluvias se produzca estancamiento de aguas e inundaciones en calles y avenidas. Por ello se plantea un proyecto específico (proyecto estratégico 7).

IMPACTOS ESPERADOS	<p>Que el agua que recibe la población del Distrito cumpla los requisitos de calidad requeridos (en 2006 obtuvo una calificación de 72% mientras el mínimo normativo es del 95%) y por lo tanto, reducir el riesgo de incidencia de enfermedades de origen hídrico (En 2007 según datos del Sivicap –Sistema de Vigilancia de Calidad de Agua Potable- se registró un índice de riesgo medio de 17.24% para la población consumidora).</p> <p>Que las aguas servidas se canalicen y se tratan en su totalidad antes de ser vertidas</p>																								
ENTIDAD PROMOTORA	Distrito																								
ORGANISMOS COMPETENTES	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio																								
ENTIDAD GESTORA	Metroagua S.A., como sociedad concesionaria del Distrito																								
CONDICIONES PREVIAS	No hay.																								
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025												
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025														
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	188.100 Millones de pesos, de los que el subproyecto 1 (El Curval), 73.000; subproyecto 2 (ETAR) 40.000 M.; subproyecto 3 (Vía Alternativa) 22.500 M.; subproyecto 4 (redes SETP) 18.100 M.; subproyecto 5 (Bureche), 14.200 M.; subproyecto 6 (alcantarillado La Niña) 8.700 M.; subproyecto 7 (Sectorización redes), 7.600 M.; otros, 4.000 M.																								
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	50% aporte de la Nación. El Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio apoya a municipios para mejorar la prestación de los servicios de acueducto y alcantarillado. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible apoya actividades de protección y desarrollo ambiental. 40% la Gobernación a través del fondo de regalías (Fondo de Desarrollo Regional y Fondo de Compensación Regional). 10% el Distrito.																								
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	Tarifas del servicio de agua y alcantarillado																								
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Proyectos elaborados por Metroagua S.A.																								

PROYECTO	MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LAS RONDAS HÍDRICAS: MANZANARES , GAIRA Y OTRAS SECUNDARIAS.
EJE	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL: 1.2 FUENTES HIDRICAS Y DRENAJE URBANO
RETO	CONSTRUIR CIUDAD. SOCIEDAD INCLUSIVA



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Se propone dos grandes actuaciones:

Acometer el mejoramiento integral y recuperación de las rondas hídricas del Distrito, con el triple objetivo de (i) recuperar su valor ecológico como soporte de vida y biodiversidad; (ii) evitar daños en períodos de grandes avenidas de agua; (iii) prevenir la contaminación de las aguas y (iv) desarrollar una nueva relación entre población y ríos, creando entornos de esparcimiento y disfrute. Por su impacto sobre la ciudad, se prioriza las actuaciones sobre Manzanares y el Gaira y las quebradas de Tamacá, Don Jaca y El Doctor.

Se requiere un plan integral que contemple la reforestación, control de tala y quema de árboles; construcción de acueductos en la zona rural; limpieza y mantenimiento de los cauces; construcción y/o revestimiento de canales pluviales, etc. Es preciso elaborar un ordenamiento legal, hoy en día inexistente y sensibilizar a la comunidad en cuanto al manejo, cuidado y preservación de los sistemas hídricos.

Construcción de un parque lineal al borde del río Manzanares, que le devuelva sus características ambientales, dotándole además de espacios para la actividad cultural, de recreación y deportes. El parque lineal del río Manzanares estará ubicado entre los barrios Villas de Alejandría, Minuto de Dios y Bavaria Reservado, en uno de los meandros del río, uno de los pocos lugares libres a orillas del río. Tendrá un área de 33.637 m², e incluirá juegos de agua, estancias y senderos en tierra y elevados, ciclorruta, bosque pedagógico, 3 puentes de conexión urbana que atravesarán el río, placas polideportivas, escenario de eventos al aire libre y gimnasio biosaludable.

JUSTIFICACIÓN

El río Manzanares, que atraviesa la ciudad a lo largo de más de 9 kilómetros, presenta altos niveles de deterioro de sus condiciones naturales, a causa de sus altos niveles de contaminación con impacto directo en la contaminación del mar, el desarrollo de asentamientos informales sobre su ronda y usos inadecuados del suelo (construcciones ilegales en sus lindes, lavaderos de carros, basureros...). A pesar de ser la arteria principal de la ciudad y uno de los principales ejes de conectividad ecológica entre la Sierra Nevada y el mar Caribe, el desarrollo histórico de la ciudad no lo ha tenido en cuenta como un eje estructurante del territorio, dejándolo al abandono y haciéndolo vulnerable al desarrollo informal. Esta situación se agrava por las problemáticas asociadas a fenómenos de inundación que se presentan en temporada de lluvias, afectando a la población más vulnerable.

La ejecución del Parque Lineal no sólo responde a objetivos de mejoramiento ambiental, sino también de recuperación y mejora del espacio público para el conjunto de la ciudadanía para el ocio y la salud, ampliando la exigua red de parques urbanos existente en la actualidad. Se concibe como un proyecto piloto y ejemplarizante para la ciudadanía. Descansa sobre cuatro ejes: (i) restauración de cauces y conectividad ecológica; (ii) creación de espacios públicos y equipamientos para actividades culturales y de recreación; ciclorrutas y espacios para la práctica de deportes; (iii) intervenciones integrales de saneamiento, hábitat y manejo del riesgo y (iv) renovación urbana y gestión del suelo.

IMPACTOS ESPERADOS

- Reducción de la contaminación de las fuentes hídricas
- Control de la erosión de bordes y cauces de ríos
- Reducción de la vulnerabilidad de hogares de bajos ingresos asentados en zonas de riesgo
- Recuperación de espacio público actualmente privatizado
- Desarrollo de áreas recreativas y deportivas
- Incremento de la visibilidad del río y de una cultura ciudadana que sea consciente de su importancia
- Convertir el río Manzanares en espina dorsal estructurante, espacio de convergencia y oportunidad, transformando su actual condición de ruptura en el tejido urbano.



ENTIDAD PROMOTORA	Distrito.																																																
ORGANISMOS COMPETENTES	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; Corpamag																																																
ENTIDAD GESTORA	Distrito.																																																
CONDICIONES PREVIAS																																																	
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Plan rondas</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="4">Recuperación Manzanares</td> <td colspan="4">Recuperación otras rondas</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">Parque Lineal</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Plan rondas													Recuperación Manzanares				Recuperación otras rondas								Parque Lineal										
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025																																						
Plan rondas																																																	
	Recuperación Manzanares				Recuperación otras rondas																																												
	Parque Lineal																																																
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	<ul style="list-style-type: none"> Elaboración de un plan integral de manejo de las rondas hídricas: 500 millones de pesos. Recuperación por fases de la totalidad de las rondas hídricas: 100.000 millones de pesos Parque lineal del Manzanares: 9.000 millones de pesos 																																																
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	Plan integral de manejo de las rondas hídricas: 100% Nación. Recuperación rondas hídricas: 100% Nación. Parque lineal del Manzanares: 50% Nación; 50% Distrito.																																																
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	No procede																																																
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Visión estratégica del Río Manzanares																																																

PROYECTO	CONTROL DE INUNDACIONES Y DRENAJE DE AGUAS LLUVIAS PARA LA CIUDAD DE SANTA MARTA. PLAN DE ALCANTARILLADO PLUVIAL
EJE	1. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL: 1.2 FUENTES HIDRICAS Y DRENAJE URBANO
RETO	CONSTRUIR CIUDAD. SOCIEDAD INCLUSIVA



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Ejecución de un plan integral para reducir los riesgos de inundaciones y los costes vinculados a ellas.

Comprende en primer lugar el estudio de riesgos y soluciones y, subsiguientemente la implementación de soluciones mediante la construcción de las infraestructuras necesarias:

Determinación del mapa de vulnerabilidad, con el estudio y evaluación de las amenazas y riesgos probables por causa de fenómenos de tipo climático y ambiental (inundaciones, desbordamiento de ríos y quebradas, mareas altas, etc.), incluyendo análisis de prevención, mitigación, control y posibles soluciones. El estudio incluirá un plan de relocalización de los asentamientos ilegales o en riesgo en las rondas hídricas y zonas de protección que se determinen.

Ingeniería de diseño de una red de alcantarillado de aguas lluvias con la capacidad para mitigar y regular el efecto de crecientes y avenidas (estanque de mareas).

Construcción de las obras de canalización y retención.

JUSTIFICACIÓN

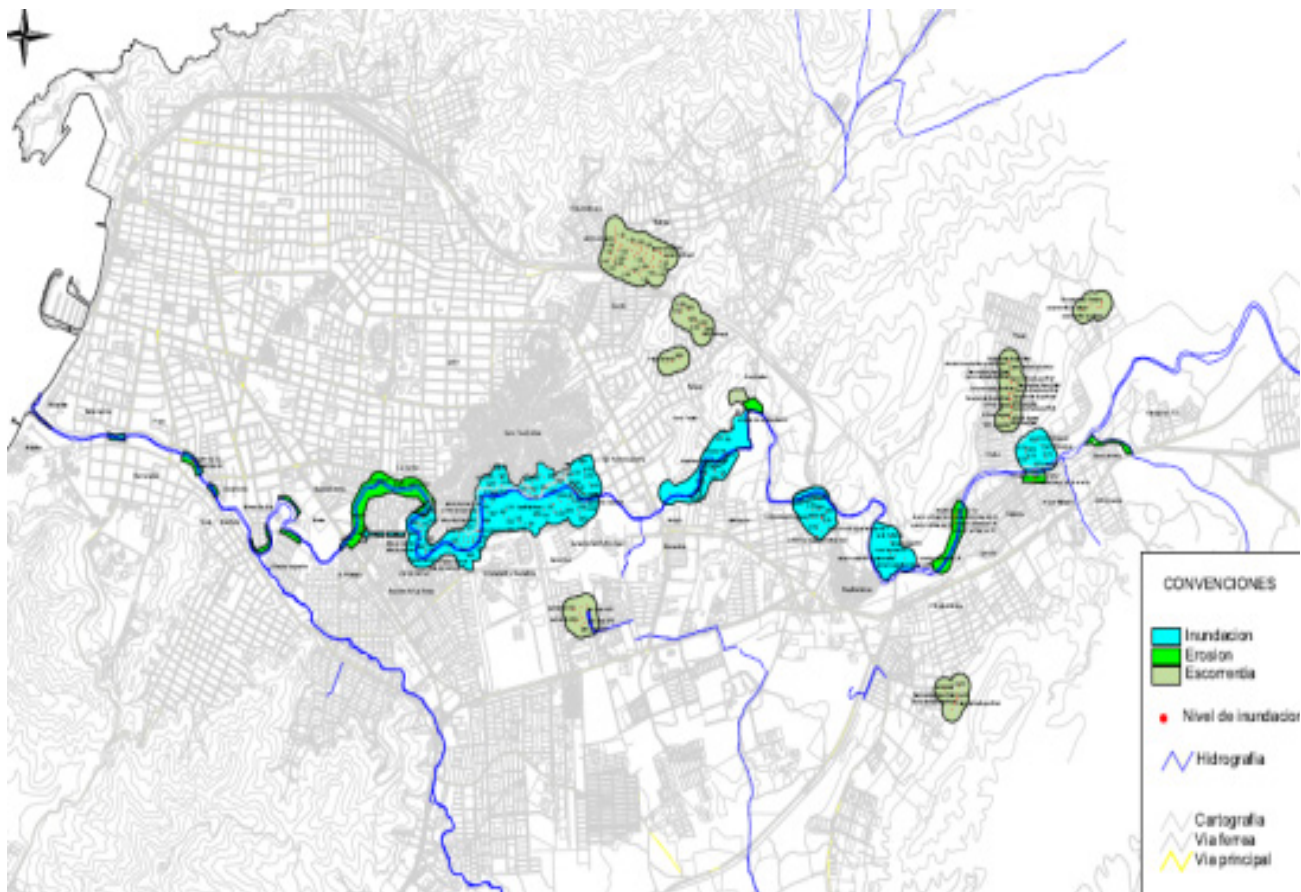
Santa Marta sufre un problema estacional de inundaciones en la temporada de lluvias. Las inundaciones se deben tanto a una falta de manejo de las cuencas de los ríos como a una carencia total de infraestructura de alcantarillado pluvial adecuada (estanques de mareas etc.). Las inundaciones generan costes de vidas, costes económicos y costes ambientales (contaminación de la costa y aguas marinas por efecto del vertido incontrolado de las aguas al mar). El cambio climático en ciernes está generando una mayor frecuencia de fenómenos climáticos extremos, por lo que en ausencia de unas infraestructuras adecuadas los riesgos de inundaciones son crecientes.

Por otro lado los asentamientos residenciales ilegales en márgenes inundables de los ríos multiplican los riesgos de daños materiales y humanos, así como el impacto contaminante de las avenidas.

Con el proyecto se busca reducir la vulnerabilidad del Distrito ante las crecientes de los ríos y periodos de lluvias que tienen a agravarse por los cambios climatológicos mundiales. Con la implementación para la ciudad de un adecuado y eficiente sistema de drenaje se busca reducir o mitigar, los efectos negativos que ésta carencia implica, tales como desbordamientos, inundaciones, afectación socioeconómica (caos en transporte, comercio, etc.), inundación de viviendas, problemas de salud pública, etc.

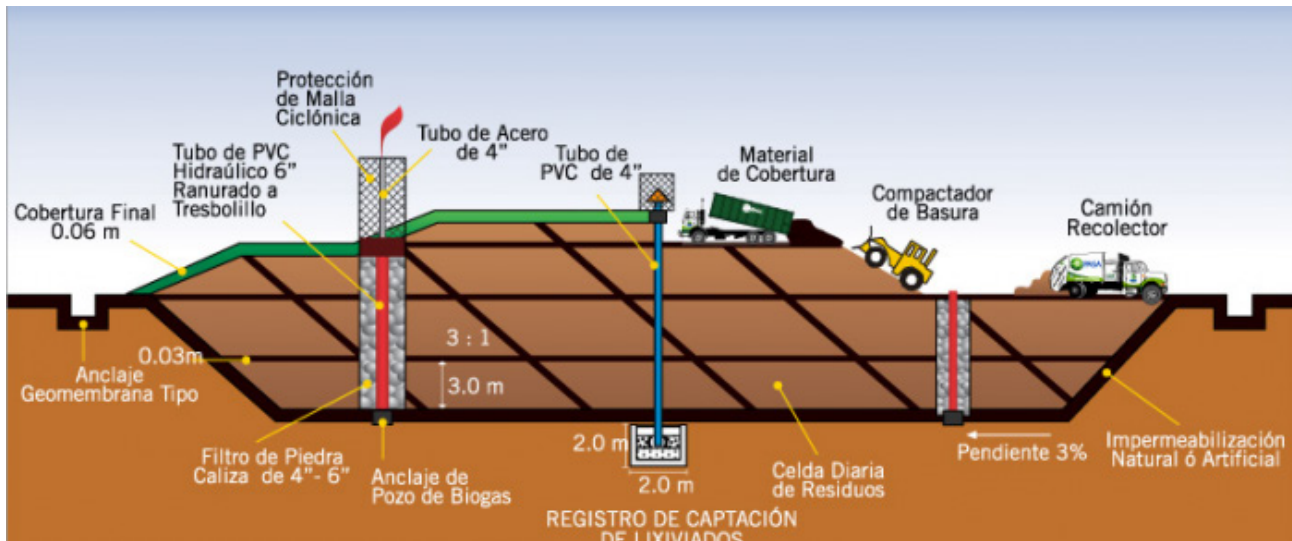
IMPACTOS ESPERADOS

- Reducción de daños causados por inundaciones
- Reducción de la contaminación de la costa marina por efecto del desbordamiento de los colectores de aguas servidas



ENTIDAD PROMOTORA	Distrito.																																				
ORGANISMOS COMPETENTES	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Corpamag Metroagua S.A.																																				
ENTIDAD GESTORA	Distrito																																				
CONDICIONES PREVIAS	No hay.																																				
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Mapa riesgos y diseño red</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="4">Ejecución del plan</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Mapa riesgos y diseño red												Ejecución del plan											
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025																										
Mapa riesgos y diseño red																																					
Ejecución del plan																																					
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	4.500 M pesos mapa de riesgos e ingeniería de diseño 250.000 M pesos construcción del sistema de alcantarillas de aguas lluvias.																																				
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	70% aporte de la Nación (Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio y Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible). 30% el Distrito.																																				
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	El coste de gestión y mantenimiento se incorporará a las tasas de agua y saneamiento urbano.																																				
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	En mayo 2014 se adjudicó el estudio preliminar para determinar las necesidades de actuación (40 millones de pesos). En agosto se podrá entrar en la fase de ingeniería de detalle.																																				

PROYECTO	MANEJO INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS
EJE	1. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL: 1.3. GESTIÓN DE RESIDUOS Y RECUPERACIÓN AMBIENTAL
RETO	CONSTRUIR CIUDAD. SOCIEDAD INCLUSIVA



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Puesta en marcha de un sistema de manejo integral de residuos urbanos en todas las comunas y corregimientos rurales del Distrito.

- El proyecto implica, en primer lugar, la actualización del plan de gestión integral de residuos urbanos (PGIRS), que data de 2005, en concordancia con los requisitos de la Ley, cubriendo las necesidades de salud pública, calidad ambiental y expansión urbana para el mediano y largo plazo.
- En segundo lugar, adecuar la gestión del servicio para su extensión al ámbito rural, además del urbano.
- En tercer lugar, la construcción de las infraestructuras necesarias para la recogida selectiva, el procesamiento y reciclado de las basuras, y la construcción de rellenos sanitarios y escombreras de inertes necesarios para cubrir las necesidades del Distrito a largo plazo, eliminando los vertidos y escombreras ilegales.

El PIGRS incluye un plan de información y formación ciudadana para optimizar el manejo y reciclaje de los residuos urbanos, facilitando la recogida selectiva de basuras con el objetivo último de minimizar el consumo final de recursos naturales.

JUSTIFICACIÓN

La gestión integral de RSU es un requisito inexcusable para contar con una adecuada calidad ambiental. El Distrito cuenta con un sistema concesionado de recogida de basuras en el área urbana. Pero la falta de un sistema equivalente en las áreas rurales da pie a que proliferen los vertidos ilegales en los cauces de los ríos, los márgenes de las carreteras constituyendo no sólo un espectáculo deplorable sino un foco de contaminación de acuíferos y de riesgo sanitario para la población. En consecuencia Santa Marta debe universalizar su sistema de gestión de residuos domiciliarios, eliminando los vertederos ilegales, y establecer un sistema de tratamiento integral de las basuras que combine la recogida selectiva, el reciclaje y la valorización de los residuos, y eventualmente su depósito en rellenos sanitarios con todas las garantías de sellado para evitar lixiviados y contaminación de acuíferos. Los residuos peligrosos (sanitarios) deberán ser objeto de un plan especial de recogida y tratamiento. El nuevo Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos urbanos debe abordar de manera integral la gestión de basuras en todas las comunas y corregimientos rurales con el triple objetivo de:

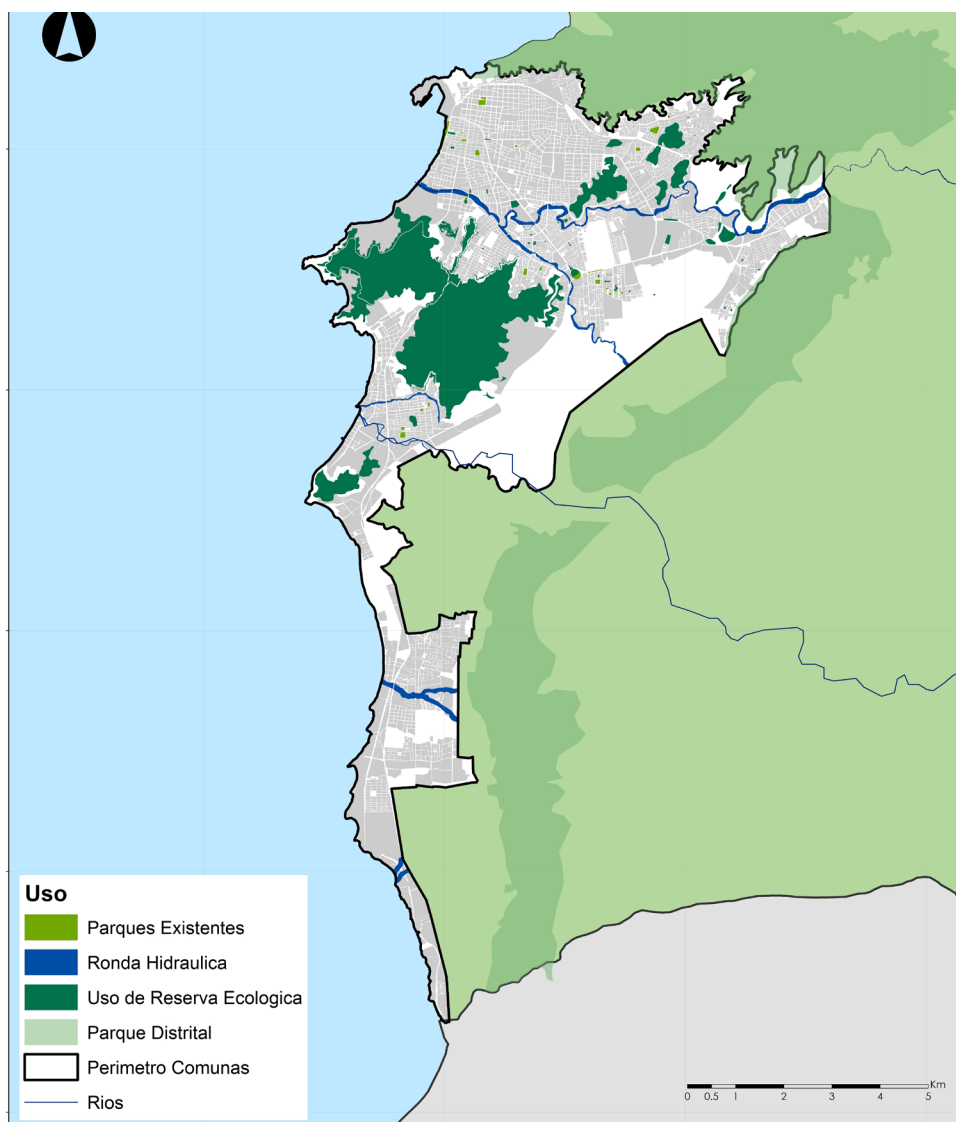
- eliminar una fuente de infecciones sanitarias y
- eliminar la contaminación del subsuelo, de los recursos hídricos, y de las playas y litoral marino.
- Valorizar los residuos (recuperar valor) mediante su reciclaje y tratamiento

IMPACTOS ESPERADOS	<ul style="list-style-type: none"> • Universalización de la cobertura de recolección de residuos sólidos en el Distrito. • Eliminación de basureros a cielo abierto. • Incremento del reciclaje mediante la recogida selectiva de basuras (papel, vidrio, envases, etc.) y valorización consiguiente de los residuos urbanos, incrementando del porcentaje de separación in situ de los residuos sólidos presentados para su recolección y transporte • A largo plazo, reducción de la producción de residuos sólidos en el Distrito. • Mejora de la calidad ambiental de los canales hídricos, costa y playas del Distrito.
---------------------------	---

ENTIDAD PROMOTORA	Distrito																																				
ORGANISMOS COMPETENTES	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible																																				
ENTIDAD GESTORA	Distrito. ESPA. Empresa concesionaria																																				
CONDICIONES PREVIAS	Actualización del Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos (encargado en abril 2014)																																				
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td> </tr> <tr> <td>PIGRS</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td></td><td colspan="4">Ejecución del PIGRS</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	PIGRS													Ejecución del PIGRS										
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025																										
PIGRS																																					
	Ejecución del PIGRS																																				

INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	50.000 M pesos.
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	30% aporte de la Nación. 70% aportación del Distrito.
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	Tasas de servicio
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	En mayo 2014 el Distrito adjudicó el estudio de actualización del PIGRS. En agosto se tendrá un informe sobre necesidades de inversión.

<p>PROYECTO</p>	<p>RECUPERACIÓN DE PARQUES NATURALES, PLAYAS Y ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL. PLAYA DE SANTA MARTA Y CERRO ZIRUMA.</p>
<p>EJE</p>	<p>1. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL: 1.3. GESTIÓN DE RESIDUOS Y RECUPERACIÓN AMBIENTAL</p>
<p>RETO</p>	<p>CONSTRUIR CIUDAD</p>



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Se plantea la elaboración de un plan de actuación sobre el conjunto de parques, playas y zonas de protección ambiental del Distrito. Paralelamente se plantean dos actuaciones prioritarias, de carácter emblemático:

A. Recuperación de la playa de la Bahía de Santa Marta.

Se trata de compensar la pérdida de arena en el tramo de costa entre el puerto de Santa Marta y la marina de yates. Su desaparición y la pérdida de calidad del agua ha supuesto la práctica eliminación de una playa tradicional de la ciudad y un notable desdoro de la imagen frontal de Santa Marta. Una solución permanente requiere el análisis y control de las corrientes marinas que, por el efecto de los desarrollos realizados en la costa, ha causado esta alteración en el perfil costero.

Esta actuación se complementa con otras incluidas en este Plan Maestro, tales como la construcción de la red de alcantarillado sanitario y pluvial que elimine el riesgo de contaminación de las aguas de la Bahía (proyecto 4) y la recuperación del paseo del Camellón y la peatonalización de la carrera primera, que supondrá una notable ampliación del frente marítimo (proyecto 11).

B. Formación del Parque Cerro Ziruma y apertura de Playa Lipe y la zona del Batallón.

Implica una actuación integral sobre el Cerro Ziruma y su entorno (playas Inca Inca, Blanca, Lipe, cerro Burucuca, y el fuerte militar histórico de San Fernando),

El Cerro se localiza entre el área urbana central de la ciudad y El Rodadero, y en términos generales está en buen estado de conservación, con pocos desarrollos en sus faldas. Por su localización estratégica dentro de las zonas urbanas de mayor dinámica de la ciudad, se plantea que esta zona, sin perder su carácter de área de reserva forestal, se integre al sistema de parques y playas de la ciudad como un área natural con intervenciones mínimas (senderos ecológicos que faciliten la movilidad peatonal y en bicicleta, puntos básicos de servicios, información turística y seguridad) articulando los espacios públicos existentes, naturales y construidos.

Complementariamente se plantea la construcción de un mirador sobre la bahía, al que se podría acceder por medio de un teleférico (ver proyecto 15b).

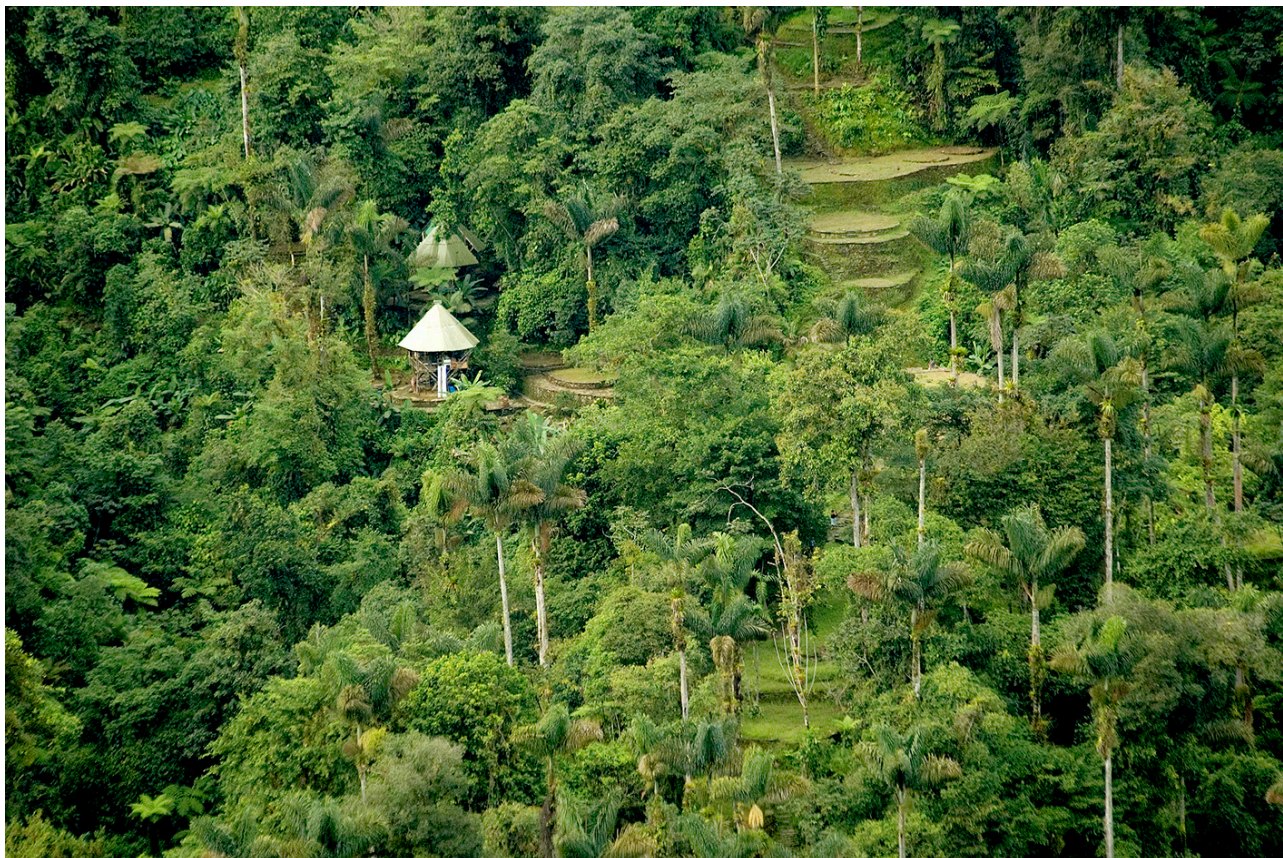


JUSTIFICACIÓN

Los recursos naturales y biodiversidad son uno de los grandes activos de Santa Marta por lo que su conservación y valorización constituyen un componente básico de su Visión de futuro (Santa Marta 2015) y pilares de competitividad y cohesión social. Junto al impacto positivo desde el punto de vista ambiental, este proyecto contribuye a la mejora de la calidad de vida de los samarios y a la competitividad de Santa Marta como destino turístico nacional e internacional de calidad, incidiendo en alguno de sus principales productos: sol y playa, turismo de naturaleza y ecoturismo. Los espacios sobre los que actuar son numerosos. El Distrito cuenta con 146 kilómetros de franja costera entre Río Palomino y Quebrada El doctor, existiendo además amplias áreas de conservación y protección que incluyen de manera destacada los Parques naturales Nacionales (Tayrona y Sierra Nevada), los Parque Naturales Distritales (Dumbira, Pazverde, Bondigua - Suhagua) y el sistema de cerros al interior y en el perímetro del ámbito urbano. Dejando de lado los Parques Nacionales se establece la prioridad de (i) la recuperación de la Playa de la Bahía de Santa Marta, por su alta relevancia para el ciudadano y por la sensación de pérdida reciente de este lugar de esparcimiento tradicional del samario; y (ii) la recuperación del Cerro Ziruma y de las playas aledañas, cuyo potencial para conexas la ciudad histórica y el Rodadero y superar su condición actual de barrera es evidente.

IMPACTOS ESPERADOS	Mejora de la imagen y atractivo turístico de la ciudad Mejora del equipamiento recreacional de los samarios (playas y zonas verdes). Mejor articulación espacial de la ciudad (Rodadero y Centro Histórico).																																																												
ENTIDAD PROMOTORA	Distrito.																																																												
ORGANISMOS COMPETENTES	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. En noviembre de 2013 se constituyó el Comité Local de Playas en el que participan las autoridades locales, la ciudadanía y el sector privado.																																																												
ENTIDAD GESTORA	Distrito																																																												
CONDICIONES PREVIAS																																																													
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Plan</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Playa Bahía Santa Marta</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="4">Cerro Ziruma</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="11">Otras actuaciones</td> </tr> </tbody> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		Plan												Playa Bahía Santa Marta												Cerro Ziruma												Otras actuaciones										
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025																																																		
	Plan																																																												
	Playa Bahía Santa Marta																																																												
	Cerro Ziruma																																																												
	Otras actuaciones																																																												

INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	Elaboración del plan integral: 500 millones de pesos. Recuperación playa Bahía Santa Marta: 30.000 millones de pesos Recuperación Cerro Ziruma: 10.500 millones de pesos Otras actuaciones: 10.500 millones de pesos
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	Elaboración del plan integral: 50% Nación; 50% Distrito. Recuperación playa Bahía Santa Marta: 50% Nación; 50% sector privado. Recuperación Cerro Ziruma: 85% Nación; 15% Distrito Otras actuaciones: 85% Nación; 15% Distrito.
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	No procede.
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	En elaboración.



<p>PROYECTO</p>	<p>MODERNIZACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “SIMÓN BOLÍVAR”</p>
<p>EJE</p>	<p>2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA: 2.1. INFRAESTRUCTURAS PARA LA COMPETITIVIDAD</p>
<p>RETO</p>	<p>CONSTRUIR CIUDAD. DESARROLLO ECONOMICO</p>



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

La modernización del aeropuerto comprende varias actuaciones que inciden tanto en la Terminal de pasajeros y servicios en tierra, como en la dimensión de la pista.

1. Ampliación de la pista hacia el mar Caribe para facilitar el aterrizaje de aviones de mayor dimensión.
2. Renovación de la terminal de pasajeros pasando de los 6.271 m² actuales a 12.735
3. Construcción de un parqueadero de 5.200 m².
4. Extensión del área de plataforma a 25.041 m², la cual que incluirá cuatro posiciones de contacto con cuatro puentes de abordaje nuevos, cinco bandas de equipaje nuevas y una nueva torre de control.

A su vez, la conectividad del aeropuerto dentro del Distrito se verá favorecida por el proyecto de ferrocarril urbano (proyecto estratégico 20) que establecerá una conexión con el centro histórico de la ciudad.

Por otro lado, con una perspectiva de integración regional, sería deseable establecer servicios de autobús directo con el aeropuerto de Barranquilla, situado a escasos 90 kms, lo que facilitaría la gestión regional de las conexiones de ambos aeropuertos (visión integrada de la región Caribe), buscando la complementariedad de los servicios aéreos.

JUSTIFICACIÓN

La conectividad aeroportuaria es un soporte clave para la competitividad de la ciudad y el sector turístico, un sector clave para la ciudad.

Santa Marta es uno de los aeropuertos con mayor crecimiento, por encima de la media nacional, habiendo alcanzado 1,3 millones de pasajeros en 2013, a pesar de contar únicamente con vuelos nacionales. No obstante, las infraestructuras actuales no garantizan la cobertura de las necesidades previsibles a medio plazo de la ciudad, que aspira a un incremento notable de su proyección turística a escala nacional e internacional. La celebración de los Juegos Bolivarianos en 2017 supone un nuevo reto.

Se trata de incluir el aeropuerto Simón Bolívar en el círculo de los aeropuertos de la costa Caribe más modernos y adaptados a las exigencias de competitividad y globalización de la región Caribe (Cartagena, Barranquilla, Montería y Santa Marta), mejorando la competitividad e Internacionalización de Santa Marta como destino turístico de talla mundial, haciendo posible un incremento del número de vuelos y mejorando los espacios de atención al pasajero, los servicios aeroportuarios e incorporando mayor capacidad para la gestión de cargas internacionales.

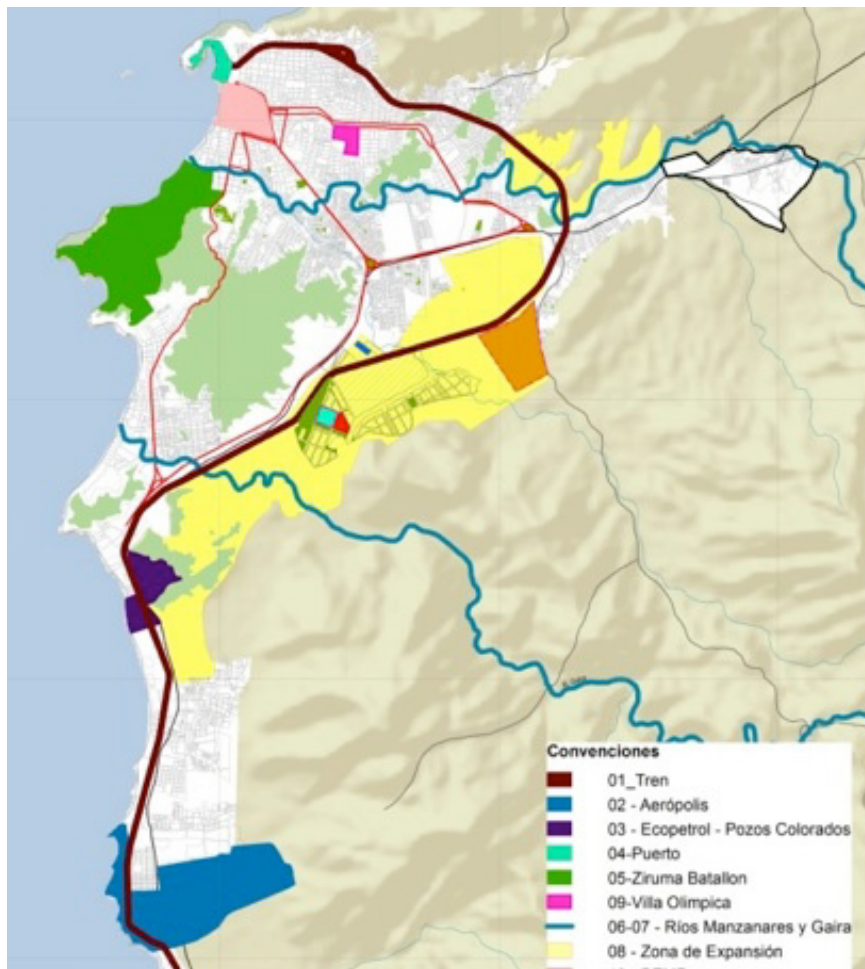
IMPACTOS ESPERADOS

- Incremento del número de vuelos y de pasajeros transportados.
- Una mejora de la eficiencia operativa del aeropuerto.
- Mejora del índice de satisfacción de los usuarios.
- Mejora de la imagen percibida por parte de los usuarios.

ENTIDAD PROMOTORA	Distrito																																							
ORGANISMOS COMPETENTES	Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda, Aeronáutica Civil, Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).																																							
ENTIDAD GESTORA	ANI. Concesión aeroportuaria (Aeropuertos de Oriente S.A.S)																																							
CONDICIONES PREVIAS	Estudios relativos actualización del Plan Maestro del Aeropuerto. Disponibilidad de los terrenos precisos.																																							
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Diseño</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ejecución obra</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Diseño													Ejecución obra												
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025																												
Diseño																																								
Ejecución obra																																								
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	100.000 millones de pesos (incluyendo la ampliación de la pista)																																							
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	100% Nación y Concesionaria.																																							
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN																																								
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Aeronáutica Civil está realizando los estudios de ampliación de la pista. El Aeropuerto dispone de un Plan Maestro.																																							



PROYECTO	AERÓPOLIS
EJE	2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA: 2.1. INFRAESTRUCTURAS PARA LA COMPETITIVIDAD
RETO	CONSTRUIR CIUDAD. DESARROLLO ECONOMICO



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Se trata de desarrollar un proyecto de ciudad aeroportuaria en el entorno del aeropuerto Simón Bolívar a partir de la recuperación para la ciudad de los terrenos inicialmente concesionados a PRODECO para la operativa del puerto carbonero actualmente trasladado a Ciénaga.

El área se configura como un gran espacio de oportunidad para el implantación de negocios empresariales que se beneficien de su proximidad a las instalaciones aeroportuarias. Dicha área permite articular:

- Áreas de servicios anejos a la propia actividad aeroportuaria posibilitando, entre otros, el desarrollo de la función de transporte aéreo de mercancías.
- Parque Empresarial: Espacios para la ubicación de negocios empresariales de los que actualmente carece el Distrito
- Área de servicios (hoteles, centro de convenciones)
- Área para la implantación de Parques Temáticos y actividades lúdicas como foco de atracción turística.

La comunicación de la Aerópolis con ciudad se articula a través del Sistema Estratégico de Transporte de Pasajeros (proyecto estratégico 19) del Distrito y el Tren urbano que ligará el aeropuerto con el Centro Histórico de la ciudad (proyecto estratégico 20).

JUSTIFICACIÓN

Los terrenos de la antigua concesión a PRODECO deben revertir a la Nación, que los asignará a la ANI. La reversión final de los terrenos al Distrito para conformar un patrimonio de suelo para usos productivos del que ahora carece sería un excelente modo de compensar a su ciudadanía por los impactos negativos que históricamente ha sufrido la ciudad y la actividad turística por causa del transporte de carbón (contaminación del aire y seria afección de la costa y del ecosistema marino).

En conjunción con los proyectos de desarrollo del aeropuerto y la puesta en marcha del tren urbano de pasajeros, el área adquiere un potencial que no solo permite integrar en la trama urbana el límite sur del Distrito hacia Ciénaga sino que además puede dar cabida a proyectos de atracción turística que requieren una extensión de terreno importante, generando interesantes oportunidades de desarrollo para la ciudad, atrayendo inversiones y favoreciendo proyectos empresariales que generen riqueza y empleo. En concreto, el área podría acoger la implantación de un gran Parque Temático de ocio ligado al Mundo marino y a las Culturas del Caribe (proyecto estratégico 14).

IMPACTOS ESPERADOS

- Captación de nuevos proyectos empresariales generadores de riqueza y empleo (desarrollo de actividades logísticas, centros de convenciones, parque temáticos).
- Generación de nuevos empleos y rentas.
- Desarrollo y consolidación de la trama urbana en el sur del Distrito favoreciendo la proyección hacia Ciénaga .

ENTIDAD PROMOTORA	Distrito																																				
ORGANISMOS COMPETENTES	Ministerio de Transporte, Aeronáutica Civil de Colombia, Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).																																				
ENTIDAD GESTORA	Distrito																																				
CONDICIONES PREVIAS	Reversión a la Nación de los terrenos de PRODECO y transferencia al Distrito.																																				
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Adquisición terrenos y plan de desarrollo</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="4">Desarrollo del Plan</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Adquisición terrenos y plan de desarrollo														Desarrollo del Plan									
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025																										
Adquisición terrenos y plan de desarrollo																																					
		Desarrollo del Plan																																			
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	10.000 M pesos																																				
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	Alianza Público Privada. 10% aportación del Distrito, 90% inversores privados.																																				
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	Explotación de carácter privado.																																				
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Por desarrollar.																																				

<p>PROYECTO</p>	<p>AMPLIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS LOGISTICAS PORTUARIAS. HABILITACION DE UN MUELLE DE CRUCEROS Y VARIANTE FERROVIARIA DE ACCESO AL PUERTO</p>
<p>EJE</p>	<p>2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA: 2.1. INFRAESTRUCTURAS PARA LA COMPETITIVIDAD</p>
<p>RETO</p>	<p>DESARROLLO ECONÓMICO</p>



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

La Sociedad Portuaria trabaja en la ampliación de la capacidad del patio de contenedores y la construcción de un nuevo muelle de aguas profundas. Dicha ampliación conlleva la ocupación de áreas urbanas actualmente social y económicamente degradadas. El plan parcial para el desarrollo del proyecto constituye, por tanto, una oportunidad para lograr una regeneración del tejido urbano por medio de las compensaciones que se establecen en el mismo (proyecto estratégico 11).

Esta expansión de infraestructuras se acompaña del proyecto de nuevo acceso ferroviario, promovido por Carbosan y la Sociedad Portuaria, que permitirá ingresar directamente en el puerto el mineral de carbón (sin manipulación en el muelle) sustituyendo el tráfico rodado correspondiente y los problemas de contaminación del aire. Para ello se plantea construir una variante ferroviaria entre la quebrada El Doctor y Mamatoco para evitar el tránsito por el corredor turístico y la zona de expansión urbana del Distrito. El proyecto implica igualmente la construcción de dos túneles cerca al puerto y otras obras menores que facilitarán la movilidad en la zona urbana.

Se plantea igualmente la habilitación de un muelle de cruceros, con las áreas necesarias para la recepción y embarque de turistas.

JUSTIFICACIÓN

Las intervenciones con relación al Puerto de Santa Marta responden a una vocación clara y expresa del territorio: Santa Marta es una ciudad-puerto privilegiada por la naturaleza: ubicación estratégica para el intercambio comercial con el Caribe y el mundo, puerto natural de aguas profundas, adecuado para el fondeo de buques de gran calado, protegido de los huracanes y el mal tiempo tropical, baja humedad y salinidad, vía férrea de acceso directo al puerto (desde Medellín y Bogotá), infraestructura de cargue directo no contaminante...La Logística y Servicios al Comercio Exterior es una de las apuestas productivas del Departamento de Magdalena. En esta apuesta el Puerto de Santa Marta, junto con los puertos de Palermo y Puerto Único de Carbón, juega un papel fundamental para constituirse en el eje de un Centro de logística + Servicios de comercio exterior + Central de transporte multimodal, que integre de manera congruente y eficiente, los servicios de importación y exportación. La modernización y ampliación del Puerto de Santa Marta es por tanto un proyecto de importancia regional, al tiempo que tendrá sin duda un impacto socioeconómico muy positivo para la propia ciudad.

La ventaja comparativa del calado profundo del Puerto de Santa Marta no está siendo aprovechada por la ausencia de un muelle para estas características (el muelle actual de mayor calado no supera los 18 metros de profundidad). Otras limitaciones y/o condicionantes para la competitividad del Puerto, impactando en la competitividad de la Región y del Distrito, se refieren a la reducción de la velocidad y la inseguridad en la Vía Alternativa, las restricciones aduaneras, la falta de implementación de la inspección no intrusiva (en proceso), la carga de compensación y el tren multipropósito

Por otro lado, la habilitación del muelle 1 para la recepción de cruceros reforzará el objetivo de Santa Marta de captar una cuota creciente de un segmento del mercado turístico en crecimiento en el mundo, en Suramérica y en Colombia.

La liberación de la vía actual permite contemplar su adaptación para el transporte urbano de pasajeros por ferrocarril (ver proyecto 21).

IMPACTOS ESPERADOS	<ul style="list-style-type: none"> Mejora de la eficiencia y productividad del puerto. Aumentar la captación de mercancías Reducción de la contaminación aérea en la zona urbana colindante Renovación urbana de áreas colindantes en situación de degradación y deterioro urbanístico, social y económico importante. Entrar en el mercado del turismo de cruceros 																								
ENTIDAD PROMOTORA	Sociedad Portuaria																								
ORGANISMOS COMPETENTES	Nacional: Ministerio de Transporte, ANI, DNP. Local: Secretaria de Planeación, Gerencia de Infraestructura, SETP Sociedad Portuaria, FENOCO																								
ENTIDAD GESTORA	Sociedad Portuaria																								
CONDICIONES PREVIAS	Aprobación del plan parcial.																								
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1" data-bbox="657 1129 1469 1234"> <tr> <td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025												
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025														
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	Ampliación y modernización de infraestructuras portuarias: 100.000 millones de pesos. Variante ferroviaria: 214.000 millones de pesos.																								
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	100% alianza público privada.																								
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	Gestión privada.																								
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Proyecto de ampliación del puerto. Proyecto de variante ferroviaria. Plan Parcial																								

PROYECTO	REACTIVACIÓN INCLUYENTE DEL CENTRO HISTÓRICO
EJE	2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA: 2.2. DESARROLLO URBANO Y TURÍSTICO
RETO	CONSTRUIR CIUDAD



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Segunda fase del proceso de renovación urbana y rehabilitación de edificios y espacios públicos iniciado con el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) con objeto de revitalizar de manera integral el Centro Histórico para elevar la calidad de vida urbana, poner en valor el patrimonio, afianzar la identidad cultural y consolidar las actividades turísticas y residenciales en el centro de la ciudad.

A través de este Plan se pretende hacer frente a cuestiones como la falta de tratamiento adecuado del espacio público y de los diferentes inmuebles, el freno a la demolición y reemplazo de las construcciones tradicionales, la ocupación del espacio público por parte de vendedores ambulantes y vehículos, el alto flujo vehicular de transporte pesado, público y privado por las vías perimetrales, el desplazamiento de la vivienda y progresiva pérdida de la función residencial, la carencia de redes de alcantarillado pluvial o la falta de reconocimiento del Centro Histórico como patrimonio cultural por parte de la comunidad en general.

Un punto clave de esta fase son las actuaciones sobre las carreras 1 (peatonalización e integración del frente marino) y 5, el avance en la peatonalización de plazas y calles, la creación de ciclovías (actuaciones coordinadas con la implantación de la nueva organización del transporte público en base al SETP), la reubicación de vendedores ambulantes en espacios que configuren ejes turístico-comerciales, ocupación de locales por nuevos negocios y viviendas.

JUSTIFICACIÓN

Se trata de un proyecto clave desde una perspectiva social, económica y urbana y una respuesta coherente a la condición de Monumento Nacional del Centro Histórico y al carácter de Santa Marta como Distrito Histórico.

El Centro Histórico, Monumento Nacional desde 1963 sufría la emigración de sus habitantes tradicionales a otros barrios de la ciudad, con un proceso de degradación social y urbana y pérdida de su función económica. En 2000 se elaboró un Plan para recuperarlo, acorde con el Plan Nacional para recuperación de Centros Históricos de Colombia lanzado en 2001 por el Ministerio de Cultura, creandose en 2004 un Operador urbano. Entre 2005 y 2009 se recuperaron 88 mil m2 de espacio público (parque de los Novios y San Miguel, plazas de San Francisco y la Catedral, peatonalización de la calle 19, callejón del correo y carreras tercera y cuarta y rehabilitación de la fachada del mar).

IMPACTOS ESPERADOS

- Elevación de la calidad de vida urbana (reducción de la congestión vehicular, reducción del impacto de las inundaciones, basuras, contaminación olfativa y acústica, recuperación de espacios públicos, etc)
- Conservación y puesta en valor del patrimonio
- Afianzamiento de la identidad cultural samaria
- Consolidación de las actividades económicas terciarias y residenciales en el centro de la ciudad
- Impulso de Santa Marta, Distrito histórico, cultural y turístico (oferta de turismo cultural-patrimonial).

ENTIDAD PROMOTORA

Distrito

ORGANISMOS COMPETENTES

Ministerio de Cultura

ENTIDAD GESTORA

Distrito

CONDICIONES PREVIAS

CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025

INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)

55.000 millones de pesos

**FINANCIACIÓN DE LA
INVERSIÓN**

65% aporte de la Nación; 20% Distrito; 15% sector privado.

**FINANCIACIÓN DE LA
EXPLOTACIÓN**

No se aplica

**DOCUMENTACIÓN DE
PROYECTO**

PROYECTO	RENOVACIÓN URBANA DEL ENTORNO DEL PUERTO
EJE	EJE 2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA: 2.2. DESARROLLO URBANO Y TURÍSTICO
RETO	CONSTRUIR CIUDAD. SOCIEDAD INCLUSIVA



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Al hilo del desarrollo portuario, se plantea un proyecto de renovación urbana integral del sector contiguo al Puerto (Barrios de San Martín, zona de riesgo al pie de los Cerros, y Barrio el Boro, zona altamente degradada) en el perímetro conformado por la avenida del Ferrocarril entre carreras 1ª y 5ª; la carrera 5 entre Avenida del Ferrocarril y Vía Alternativa al Puerto; los Cerros Punta Betín y la zona consolidada del Puerto.

Contempla una serie de proyectos que incluyen vías urbanas nuevas o rehabilitadas, plazas, bulevares, espacios públicos y equipamientos sociales (centro cultural, Museo del Fútbol, Planta de tratamiento de aguas servidas de la ciudad), dentro de un marco de compromisos Distrito-Sociedad Portuaria que se trasladan al Plan Parcial elaborado por la Sociedad Portuaria para llevar a cabo la ampliación de sus instalaciones.

El Plan plantea un desarrollo residencial y un complejo mixto hotel, palacio de congresos con una propuesta urbanística para dar continuidad entre el puerto y el tejido urbano, construyendo una fachada urbana Puerto-Ciudad.

los barrios de San Martín (ocupado por instalaciones de almacenaje del puerto) El Plan implica la reubicación de las familias actualmente asentadas en San Maartín y El Boro.

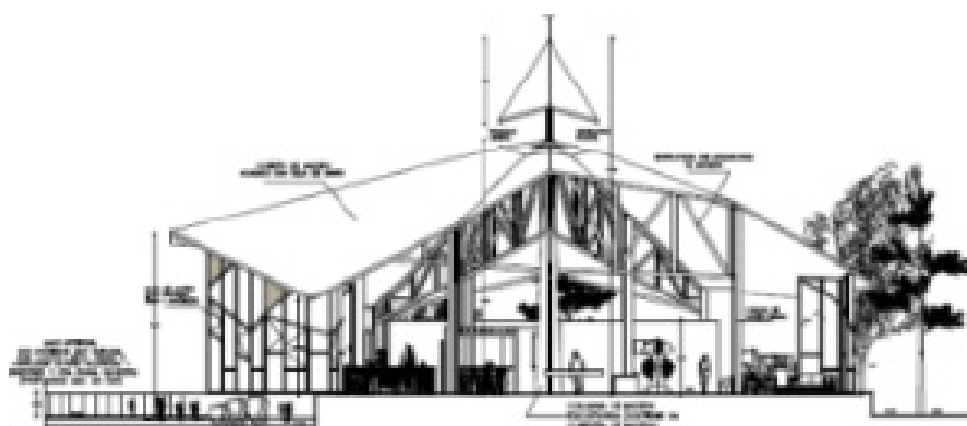
Los acuerdos con la Sociedad Portuaria contemplan finalmente la recuperación de la playa de Santa Marta y la rehabilitación del Camellón, con la peatonalización de la carrera 1.

JUSTIFICACIÓN

La ampliación de las instalaciones del Puerto de Santa Marta absorbe los barrios de San Martín y el Boro, redistribuyendo a los residentes de este sector urbano degradado. Esto representa una excelente oportunidad para afrontar la renovación urbana de áreas colindantes en situación de degradación y deterioro urbanístico, social y económico importante. Todo ello mediante la armonización y articulación del desarrollo portuario y el desarrollo urbanístico mediante un marco de compromisos entre el Distrito y la Sociedad Portuaria de Santa Marta.

IMPACTOS ESPERADOS	<ul style="list-style-type: none"> Renovación urbana de áreas colindantes en situación de degradación y deterioro urbanístico, social y económico importante. Nuevos equipamientos de escala urbana Mejora de las condiciones de habitabilidad Mejora de la imagen urbana Creación de espacios atractivos para la inversión. 																																				
ENTIDAD PROMOTORA	Sociedad Portuaria																																				
ORGANISMOS COMPETENTES	Nacional: Ministerio de Hacienda, Ministerio de Transporte, ANI, DNP. Regional: Sociedad Portuaria Distrito: Secretaría de Planeación, SETP, Metroagua																																				
ENTIDAD GESTORA	Sociedad Portuaria. Junta de Compensación																																				
CONDICIONES PREVIAS	Aprobación del Plan Parcial con los compromisos de renovación urbana.																																				
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Plan</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="6">Desarrollo</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Plan													Desarrollo										
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025																										
Plan																																					
	Desarrollo																																				
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	90.000 millones de pesos																																				
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	70% promotores y sector privado; 15% Distrito; 15% Nación-																																				
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	No procede																																				
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Plan Parcial en proceso de aprobación																																				

PROYECTO	CENTRO DE ATENCION A VISITANTES (ECOTURISMO Y TURISMO RURAL EN LA SIERRA NEVADA)
EJE	EJE 2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA: 2.2. DESARROLLO URBANO Y TURÍSTICO
RETO	DESARROLLO ECONOMICO



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Se plantea la construcción de un Centro de atención al Visitante (CAV) en MINCA, como instrumento para impulsar el ecoturismo y el turismo rural. El CAV facilitará la toma de contacto del visitante con los tesoros que ofrece la Sierra Nevada y las culturas de las comunidades del resguardo indígena, al que se llegaría por carretera o por teleférico.

El CAV se concibe como un elemento jalonador y dinamizador, integrando a todos los agentes que ofrecen servicios turísticos en la zona. Incluirá un Centro de Interpretación de la Naturaleza, realización de rutas por senderos interpretativos guiados por personas de la comunidad local, actividades lúdicas (tiralina...), acceso a puestos de observación avícola, participación en Talleres interactivos (por ejemplo, elaboración de artesanía, plantas medicinales, degustación gastronómica o participación en rituales ancestrales) o la visita a un mercado artesanal donde poder adquirir productos nativos del lugar.

El Centro de interpretación será un centro lúdico en el cual los visitantes podrán interactuar con la naturaleza a través de diferentes experiencias con elementos innovadores y tecnológicos.

Se habilitará un espacio para exponer resultados de investigaciones científicas que se estén llevando a cabo en la zona.

El Centro podrá albergar reuniones y eventos culturales.

JUSTIFICACIÓN

Sol y playa no son suficientes para construir una imagen sólida de Santa Marta como destino turístico internacional. La imagen de Santa Marta debe apoyarse en lo que tiene de realmente diferente: su biodiversidad, su historia y la presencia de culturas ancestrales, profundizando en el Turismo de naturaleza (Ecoturismo y Turismo rural en las estribaciones de la Sierra Nevada), entendiendo por tal el turismo en la que la principal motivación es la observación y apreciación de la naturaleza, así como de las culturas tradicionales (definición de la OMT asumida por el Gobierno de Colombia). En 2007 se calcularon 64 millones de ecoturistas en el mundo, con el avistamiento de aves como uno de los factores de atracción de mayor crecimiento.

Colombia tiene el potencial de posicionarse como un destino exótico, con una alta calidad de su oferta de naturaleza (Programa de Transformación Productiva). La Sierra Nevada de Santa Marta es un santuario de especies avícolas que ofrece la mejor oferta de observación de aves en Colombia: Se han registrado 635 especies de aves, lo cual es aproximadamente el 35% de las aves de Colombia en tan sólo un 1,5 % de su territorio. La Sierra es el centro de endemismo más importante del mundo con 36 especies (y 55 subespecies) de aves de rango restringido a estas montañas. Además, 18 de sus especies afrontan algún riesgo de extinción a nivel global, 22 a nivel nacional y 132 migratorias han sido registradas. La observación de aves se realiza entrando por Santa Marta a San Lorenzo y Minca donde la mayoría de los endémicos pueden ser observados.

Así como el proyecto 10 incide en la plasmación urbana de sus vestigios coloniales, este proyecto estratégico apunta directamente al reforzamiento del Turismo de Naturaleza en la Sierra Nevada (Minca), con un programa de actividades atractivo (avistamiento de aves, senderismo, turismo rural, visitas a los restos arqueológicos de las culturas precolombinas...).

IMPACTOS ESPERADOS

- Generar beneficios socio-económicos y ambientales y específicamente oportunidades económicas reales para las comunidades y habitantes de la zona.
- Desarrollo integral de las comunidades locales (étnicas y campesinas) y mejora de la calidad de vida.
- Preservación de las tradiciones y las formas de vida
- Desarrollo competitivo y responsable del turismo fomentando entre consumidores y anfitriones el respeto a la integridad del medioambiente y la cultura local.
- Proyección exterior e imagen de Santa Marta a partir de la promoción de su oferta única de valor natural, cultural y social.
- Contribuir a hacer de Colombia un destino turístico emblemático y más competitivo a nivel mundial en Turismo de Naturaleza

ENTIDAD PROMOTORA	Distrito																								
ORGANISMOS COMPETENTES	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Ministerio de Cultura.																								
ENTIDAD GESTORA	Distrito																								
CONDICIONES PREVIAS	Construcción del teleférico para facilitar el acceso de modo que sea más fácilmente utilizable por turistas, especialmente por cruceristas.																								
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <tr> <td>2014</td> <td>2015</td> <td>2016</td> <td>2017</td> <td>2018</td> <td>2019</td> <td>2020</td> <td>2021</td> <td>2022</td> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025												
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025														
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	8.000 millones de pesos																								
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	50% inversión pública (25% Nación; 25% Distrito); 50% privada. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo impulsa un Programa de Transformación Productiva para el Turismo de Naturaleza que incluye Centros de Atención al Visitante como proyecto bandera. El Plan considera que El Magdalena es un objetivo de implantación inmediata.																								
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	Gestión privada																								
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Por elaborar																								



PROYECTO	CORREDOR TURÍSTICO DE POZOS COLORADOS
EJE	EJE 2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA: 2.2. DESARROLLO URBANO Y TURÍSTICO
RETO	CONSTRUIR CIUDAD. DESARROLLO ECONOMICO



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Se plantea desarrollar un proyecto urbanístico (de ciudad) y de promoción turística en un sector de Pozos Colorados a partir del traspaso al Distrito de terrenos que hoy son propiedad de la Nación, creando espacios públicos de esparcimiento y cultura y consolidando un área de turismo y hotelería de calidad.

Se trata por tanto de incentivar el desarrollo integral de la referida franja e insertarla a la dinámica de la ciudad y al sistema o red de playas y senderos con el fin de que la ciudad se beneficie de manera directa y se potencien los modos públicos de transporte terrestre, férreo y marítimo, existentes y previstos.

Se diseñará una estructura urbana que responda a armonizar usos y a integrar a las comunidades vecinas de los sectores de La Paz y Cristo Rey, con posibilidades reales de complementar sus ofertas de servicios y aprovechar su capital humano, fortalecido con políticas sociales que vinculen a la zona a los habitantes del sector marginado a partir de la generación de empleo y capacitación en actividades turísticas.

Es necesario un Plan Parcial de Desarrollo Turístico de Pozos Colorados que permita la localización de cadenas hoteleras internacionales, centro de convenciones, empresas promotoras y prestadoras de servicios que contribuyan a fomentar el territorio samario como destino turístico internacional de clase mundial (Plan de Desarrollo Municipal Santa Marta 2012-2015)

JUSTIFICACIÓN

Esta zona es hoy una franja frente al mar con desarrollos individuales por fuera de una estructura urbana, concebida como un área para hoteles y proyectos de vivienda de estratos altos, con densidades bajas y áreas libres pero dentro del dominio privado.

En principio se desarrolló para atraer inversión de alto nivel a la ciudad, así como se estaba dando en la principal ciudad turística del país, Cartagena. Sin embargo, el desarrollo aislado del sector y la falta de actividades de soporte y complementarias, hacen que la tendencia hoy sea la de desarrollar viviendas de recreo en altura y bajo modalidades de propiedad por tiempos específicos o viviendas con servicios similares a los de los hoteles resorts, con usos complementarios como centros comerciales, restaurantes, etc., que aíslan aún más la zona de cualquier relación con el resto de la ciudad.

Esta tipología de grandes desarrollos privados con frente al mar y sin una estructura urbana ni de espacio público, establece una dificultad que parece premeditada y perversa, para el acceso público al mar pues éste solo se da a partir de algunos pequeños accesos entre muros y culatas, difícilmente identificables, que dan la impresión de que quien pase por allí está entrando la territorio prohibido sin autorización.

IMPACTOS ESPERADOS

- Destino turístico de calidad de ámbito nacional e internacional
- Articulación y desarrollo ordenado de la zona de expansión al sur de la ciudad
- Incremento de la permeabilidad de la ciudad y vitalidad del espacio urbano
- Conexión de la zona con el área urbana de la ciudad a través de infraestructura vial y transporte
- Desarrollo de un sistema de espacios públicos alrededor de las playas que permita la conectividad ambiental
- Armonización de usos turísticos con la integración de las comunidades vecinas de los sectores de la Paz y Cristo Rey.
- Generación de empleo y capacitación en actividades turísticas para los habitantes del sector marginado.

ENTIDAD PROMOTORA

Distrito

ORGANISMOS COMPETENTES

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Distrito.

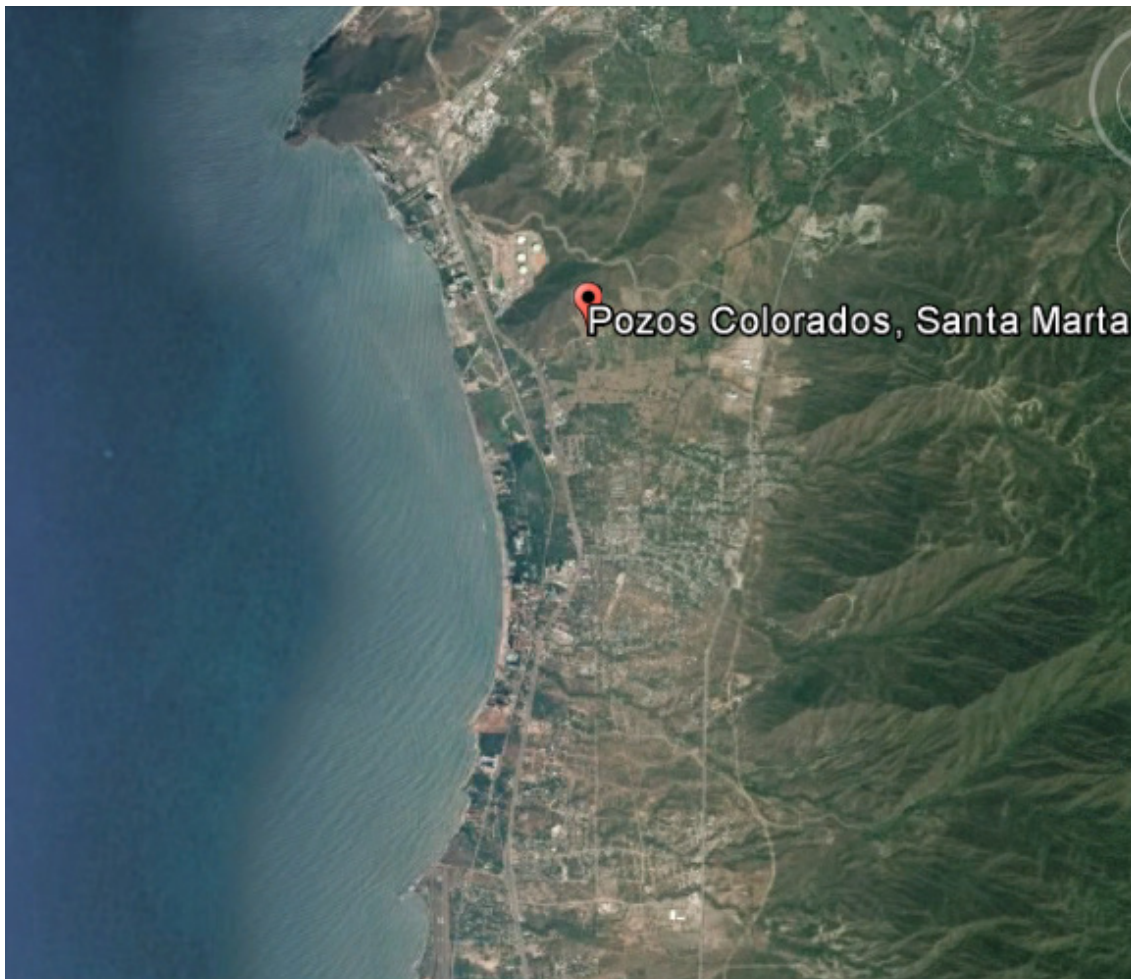
ENTIDAD GESTORA

Distrito

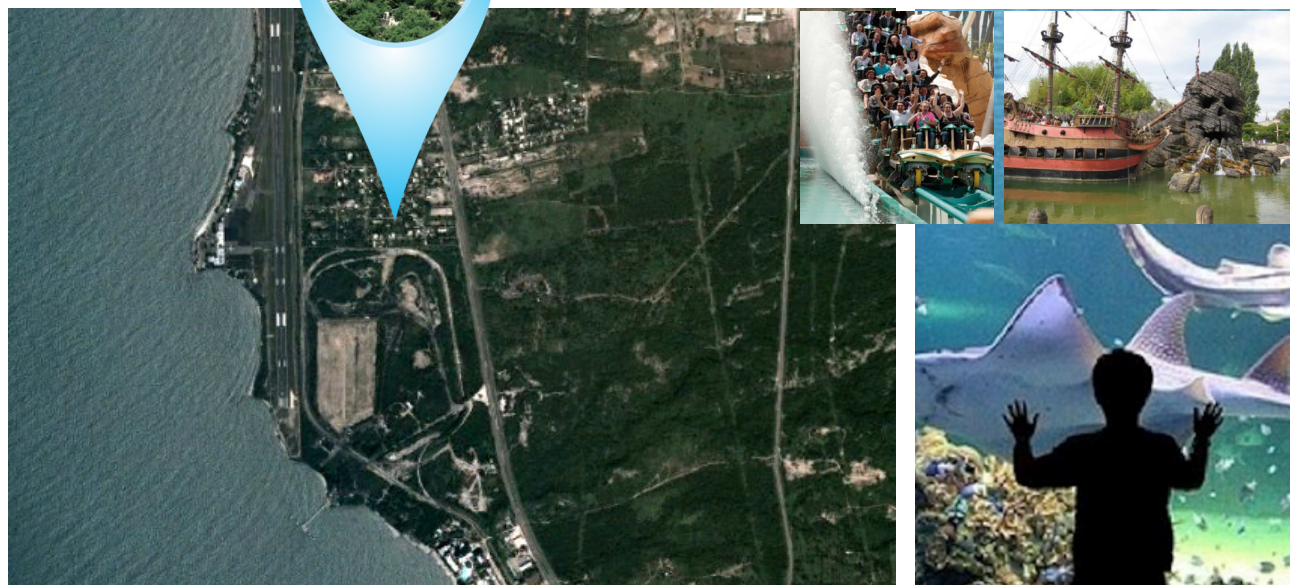
CONDICIONES PREVIAS

Elaboración de un Plan Parcial.

CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Elaboración Plan Parcial											
			Desarrollo del Plan									
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	10.000 millones de pesos.											
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	85% aportación privada, 15% aportación del Distrito.											
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	No procede											
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Por elaborar											



PROYECTO	PARQUES TEMÁTICOS (CULTURAS DEL CARIBE, MUNDO MARINO, OCEANOGRÁFICO)
EJE	2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA: 2.2. DESARROLLO URBANO Y TURÍSTICO
RETO	CONSTRUIR CIUDAD. DESARROLLO ECONOMICO



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Se plantea ordenar un espacio en el entorno del aeropuerto para que inversionistas privados construyan y gestionen parques temáticos que funcionen como motores de atracción de visitantes y turistas, complementando la oferta de Santa Marta como destino turístico y generando puestos de trabajo e ingresos. Se destacan dos líneas de desarrollo deseables:

Un gran Acuario o Museo oceanográfico, concebido tanto como un lugar de aprendizaje y disfrute como de centro científico de investigación, educación ambiental y divulgación del medio marino, su flora, fauna y ecología. Aunque su principal objetivo es elevar la cultura y la educación acerca del cuidado, conservación y uso racional del mar, las costas y sus recursos, al mismo tiempo son importantes focos de atracción turística. como (la laguna de xel-há, en la Riviera maya sería un ejemplo natural)....

En segundo lugar, Parques Temáticos en los que prima el aspecto lúdico familiar, aunque integrando aspectos educativos relacionados con el entorno natural y la historia de Santa Marta, su patrimonio cultural y natural (multiculturalidad, biodiversidad): Culturas del Caribe, Mundo marino o Parques acuáticos encajan en esta línea, incorporando igualmente oferta de alojamiento y restauración (a modo de "resort" turístico), atracciones y eventos para distintos públicos.

JUSTIFICACIÓN

Se trata de atraer inversión y favorecer proyectos empresariales que generen sinergias con el destino, creando riqueza y empleo para los samarios y convirtiéndose en herramientas de conservación del patrimonio natural y cultural de Santa Marta a través de la educación, la investigación y la selección de proyectos que primen la autenticidad y vinculación al Distrito, incorporando atracciones temáticas que hagan más interesante la oferta turística de Santa Marta para diferentes tipos de público del mercado nacional e internacional.

El futuro de los océanos del mundo depende de la habilidad que las naciones tengan de reconocer la importancia de los ambientes submarinos y de protegerlos de la sobreexplotación. Su conocimiento es aún limitado, por lo que la nueva generación de acuarios que está surgiendo mundialmente pretende dar respuesta a estas inquietudes y propósitos de revertir esta situación, dando a conocer la biodiversidad del planeta para que conociéndola, lo respetemos y ayudemos. Un tratado internacional ratificado por unos 180 países, reconoce la necesidad de crear conciencia y educar al público en el campo de la conservación.

IMPACTOS ESPERADOS

- Generación de un nuevo foco de atracción y refuerzo de la oferta complementaria
- Incremento del número de entradas y pernoctaciones de turistas nacionales e internacionales
- Incremento de la estancia media de turistas
- Incremento del gasto medio de turistas en Santa Marta
- Creación de riqueza y empleo directo e indirecto
- Proyección exterior e imagen de la ciudad de Santa Marta

ENTIDAD PROMOTORA

Distrito

ORGANISMOS COMPETENTES

Ministerio de Transporte, Aeronáutica Civil de Colombia, Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

ENTIDAD GESTORA

Distrito

CONDICIONES PREVIAS

Conseguir la titularidad de los terrenos (ver ficha 10).

CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Adquisición terrenos												

INVERSIÓN ESTIMADA (ppcomponentes)

30.000 millones de pesos.

FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN

50% financiación privada; 25% Nación; 25% Distrito.

FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN

Gestión privada.

DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO

No existe.

PROYECTO	MOVILIDAD TURISTICA: CONSTRUCCIÓN DE (I) MUELLES O EMBARCADEROS TURÍSTICOS PARA EL TRANSPORTE MARITIMO ENTRE BAHÍAS; (II) CONSTRUCCIÓN DE UNA RED DE TELEFÉRICOS.
EJE	2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA: 2.2. DESARROLLO URBANO Y TURÍSTICO
RETO	CONSTRUIR CIUDAD



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Se propone desarrollar sistemas de transporte alternativo que faciliten la movilidad de los turistas entre los principales focos de atracción del Distrito, a la par que se convierten ellos mismos en un nuevo foco de atracción.

Se contemplan dos sistemas complementarios: Muelles y servicios marítimos, por un lado, y teleféricos, por otro.

Los muelles marítimos prestarían servicios de transporte entre el centro histórico de Santa Marta y Rodadero, por un lado; y con Taganga, Parque Tairona y Villa Concha, por otro.

La red de teleféricos se desarrollará en varias fases, conectando el Centro Histórico con Rodadero (a través del cerro Ziruma) en primer lugar, y con Minca.

En fases posteriores la red podría extenderse para incluir otros destinos, como Taganga y el Aeropuerto.

JUSTIFICACIÓN

La conformación geográfica de Santa Marta y su vocación turística están en la base de este proyecto: Santa Marta cuenta con 27 bahías con atractivo turístico y está rodeada de cerros que constituyen excelentes miradores sobre la ciudad y su entorno que, al mismo tiempo, hacen más complejos los desplazamientos entre distintas partes del Distrito. Permite optimizar las cercanías a sitios de interés turístico mediante nuevas y atractivas formas de movilidad, con un transporte más eficiente y atractivo entre puntos de interés turístico.

Los teleféricos tendrían un doble uso, turístico y local, ya que se trata de una opción válida de transporte en ciudades con pendientes y sistemas montañosos (se plantea su uso para el transporte de café de la Sierra Nevada de Santa Marta).

IMPACTOS ESPERADOS	<ul style="list-style-type: none"> Facilitar la accesibilidad y, en consecuencia, aumentar el atractivo turístico del Distrito (aprovechamiento del potencial del turismo náutico y de naturaleza). Incremento del gasto de los turistas en Santa Marta. Creación de empleo formal en torno a los nuevos modos de transporte. 																								
ENTIDAD PROMOTORA	Distrito																								
ORGANISMOS COMPETENTES	Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Ministerio de Transportes. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.																								
ENTIDAD GESTORA	Distrito																								
CONDICIONES PREVIAS																									
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025												
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025														
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	Red de teleféricos: 54.500 millones de pesos. Muelles turísticos: 4.500 millones de pesos.																								
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	50% inversores privados; 25% Distrito; 25% Nación.																								
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	100% privada																								
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Por elaborar																								

PROYECTO	DESARROLLO DE PROYECTOS AGRARIOS
EJE	2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA: 2.3. DESARROLLO AGRÍCOLA, ARTESANÍA Y COMERCIO
RETO	DESARROLLO ECONOMICO



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Constitución de un Fondo para el Desarrollo Agrario Local, implicando a agentes públicos y privados que actúan en este campo. El Fondo integrará el trabajo de las Administraciones Agrarias del Gobierno Nacional, Departamental y Distrital, facilitando la captación de recursos públicos y privados de apoyo al agro y a la generación de ingresos productivos familiares.

El objetivo del Fondo es desarrollar vocaciones y capacidades agrícolas en el Distrito, impulsando proyectos productivos de pequeños fruticultores y horticultores, que podrían fortalecerse mediante la constitución de asociaciones o cooperativas locales a través de las cuales coordinar las actividades de asistencia técnica, y comercialización.

Por ello el Fondo apoyará proyectos asociativos orientados a fortalecer los pequeños emprendimientos agrarios, en especial proyectos hortofrutícolas que apuesten por incorporar conocimientos agronómicos avanzados, adaptados a las condiciones edafológicas y climáticas locales, cumpliendo los máximos requisitos fitosanitarios y de calidad exigibles, orientados tanto al mercado local como al exterior. Para optimizar los esfuerzos, se identificará en primer lugar los productos con mayor demanda en función de las condiciones productivas y la demanda de los mercados locales. En línea con el objetivo de fortalecer los signos de identidad diferenciales, se apoyará la formación de un sello de calidad propio del Distrito (Sierra Nevada), basado en mejores prácticas de agricultura ecológica y máximas exigencias de calidad fitosanitaria.

El éxito de los proyectos agrícolas requiere combinar capacitación técnica, conocimiento del mercado, canales de distribución eficientes y financiación adecuada. Por ello el Fondo concentrará sus actividades en la aportación de financiación (capital financiero inicial y capital de trabajo) y en la contratación de servicios de asesoramiento agronómico experto, estimulando acciones de formación, información y desarrollo de instrumentos cooperativos de comercialización, logística y tratamiento poscosecha.

El Fondo buscará la colaboración y/o integración de otras Fundaciones (como Ecopetrol) y colaborará con entidades de representación gremiales como Asohofrucol.

JUSTIFICACIÓN

Una gran extensión del municipio de Santa Marta es de carácter rural y una gran parte, si no toda, la población desplazada es de origen rural. Se dan cultivos de café y cacao, además de cultivos de pancoger. El Magdalena destaca a nivel nacional en el cultivo del mango y, de manera más artesanal, del ají. La existencia de todos los pisos térmicos en el Distrito genera una amplia variedad de posibilidades productivas. La valorización de los productos locales y el desarrollo de una gastronomía local potente, orientada al turismo, son factores que estimulan una demanda local importante. Sin duda la proximidad del puerto es una gran ventaja, pero los requisitos foto sanitarios son sumamente exigentes.

Las dificultades para los pequeños productores son inmensas, tanto financieras como de información y capacitación. Por eso se trata de impulsar proyectos asociativos que contemplen todos los componentes: formación (técnica y empresarial), asistencia técnica, financiación, comercialización, y eventualmente, la posibilidad de incluir la transformación agroindustrial, tal vez en su vertiente artesanal.

El Distrito deberá explorar en primer lugar las posibilidades y seguidamente, impulsar acciones de información y formación (a través de UMATA y las Universidades), y de asociatividad: formar una asociación o cooperativa de agricultores sería algo imprescindible. El Consejo de Desarrollo Rural recientemente constituido en Santa Marta puede resultar un mecanismo facilitador.

[Hay experiencias de asociatividad que se han impulsado desde los ayuntamientos con mayor o menor éxito (por ejemplo en el cultivo de fresa en Boyacá). Otra experiencia de apoyo integral es AGRODECO, que hace parte de los programas de Generación de Ingresos y Desarrollo Económico que impulsa Petrominerales en Meta y Casanare. Actualmente, 197 familias hacen parte del programa, agrupadas en 5 Asociaciones Productivas de cacao y piña. AGRODECO ha integrado el trabajo de Petrominerales, la Comunidad, el Gobierno Nacional y el Gobierno Local con un objetivo común: promover la vocación agrícola de la región, generar proyectos de desarrollo económico y proyectar de manera sostenible el desarrollo de la comunidad más allá del presente. Petrominerales ha aportado el capital financiero inicial y la contratación de Agrobiz como operador y asesor técnico del proyecto. La Comunidad ha contribuido de manera determinante con su mano de obra. El gobierno, en el nivel nacional, a través de Acción Social (hoy Departamento de Salud y Protección Social), aportó recursos financieros a los que se sumaron las contribuciones, en el nivel regional, de la Gobernación de Meta y Casanare.]

IMPACTOS ESPERADOS

- Generar rentas y empleo agrícola en el Distrito
- Mejorar las condiciones de vida de la población rural
- Contribuir a la conservación del área rural

ENTIDAD PROMOTORA

Distrito

ORGANISMOS COMPETENTES

Ministerio de Agricultura; FINAGRO.

ENTIDAD GESTORA

Distrito (UMATA).

CONDICIONES PREVIAS	Desarrollar un proyecto de asociatividad entre los agricultores.																								
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025												
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025														
INVERSIÓN ESTIMADA	Dotación inicial del Fondo: 2.000 M pesos																								
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	75% la Nación (Ministerio de Agricultura; Ministerio de Comercio, Industria y Turismo –PTP-) y 25% el Distrito.																								
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	Recursos propios																								
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Por elaborar																								

PROYECTO	CENTRO DE FOMENTO DE ARTESANÍA
EJE	2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA: 2.3. DESARROLLO AGRÍCOLA, ARTESANÍA Y COMERCIO
RETO	CONSTRUIR CIUDAD. SOCIEDAD INCLUSIVA. DESARROLLO ECONOMICO
DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO	
<p>Se trata de impulsar un proyecto productivo multisectorial, con varios componentes: (i) formación (técnica y empresarial), (ii) investigación (¿cuales son las artesanías que pueden considerarse vinculadas a la tradición, a la historia de la ciudad y su entorno), (iii) asociatividad, (iv) asistencia técnica y (v) comercialización. Como hitos de referencia se incluyen dos infraestructuras:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un centro de formación o Taller de artesanos (vinculando al SENA, a los centros educativos, a la futura Universidad Distrital y las Universidades de Santa Marta) • un Mercado de Artesanía que sirva de polo de atracción orientada hacia una calidad artesanal certificable, situado en el Centro Histórico. <p>El Distrito jugará un papel catalizador en este proceso, impulsando la creación de lo que en otros tiempos se denominaba “taller de artes y oficios”, propiciando la asociatividad entre los núcleos de actividad que ya existan, impulsando particularmente la vinculación con las comunidades indígenas de Santa Marta, y facilitando una ubicación adecuada para concentrar la actividad, dotándole de visibilidad de cara al turismo de calidad.</p>	
JUSTIFICACIÓN	

La producción y comercialización de productos de artesanía (textil, en madera, orfebrería, cerámicas, gastronómica, etc.) es un complemento ideal de la actividad turística. Tanto más en regiones en las que hay una tradición que en el caso de Santa Marta se remonta a la época precolombina con ricas muestras de la cultura Tayrona, presente en los museos del país.

Obviamente la artesanía no limita sus fuentes a las culturas ancestrales, sino que se nutre también de la creatividad artística contemporánea y las tecnologías más avanzadas (en Santa Marta hay talleres artísticos con una interesante producción comercial). sin embargo, la mayor parte de lo que se ve en los puestos de vendedores callejeros es de una sofisticación muy escasa, y con escasa vinculación con las culturas ancestrales o con la creación artística (pintura, escultura, orfebrería, decoración...).

Nos encontramos ante la necesidad de propiciar la creación de un movimiento artesano en toda su extensión, ligado a la cultura y tradiciones locales, con proyección de futuro. El quid de la cuestión es si realmente la ciudad tiene artesanos o vocaciones artesanas, o si es capaz de crear un caldo de cultivo propicio para su creación.

IMPACTOS ESPERADOS	<p>Generar rentas y empleo en el Distrito</p> <p>Desarrollar actividades sinérgicas con el Turismo</p> <p>Recuperar tradiciones productivas</p>																								
ENTIDAD PROMOTORA	Distrito																								
ORGANISMOS COMPETENTES	Ministerio de Trabajo, SENA. Distrito.																								
ENTIDAD GESTORA	Distrito y SENA																								
CONDICIONES PREVIAS																									
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025												
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025														
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	<p>Centro de formación profesional artesano: 6 millones de pesos</p> <p>Mercado de Artesanía: 4.000 millones de pesos</p>																								
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	50% Nación; 50% Distrito																								
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	Gestión privada																								
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Por elaborar.																								



PROYECTO	REORDENACIÓN COMERCIAL: MERCADO PÚBLICO Y CENTRAL DE ABASTOS
EJE	2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA: 2.3. DESARROLLO AGRÍCOLA, ARTESANÍA Y COMERCIO
RETO	CONSTRUIR CIUDAD. SOCIEDAD INCLUSIVA
DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO	

Se trata de reordenar dos eslabones clave del sector Comercio, uno a nivel minorista y otro a nivel mayorista. Para ello se propone construir:

- un Mercado de Abastos (comercio mayorista), y
- un Mercado Público (comercio minorista, orientado al consumidor final) en el Centro Histórico, reordenando la ocupación anárquica de puestos ambulantes en dicho sector urbano, en condiciones sanitarias inadecuadas.

La función del mercado de abastos es concentrar en una ubicación física centralizada la distribución de la producción alimentaria de productos perecederos (carne, pescado, frutas y hortalizas). En el confluyen los productos procedentes del resto del país y los grandes consumidores locales (mercados minoristas, cadenas de supermercados, etc.). Cuenta con instalaciones de frío y tratamiento para asegurar la calidad y condiciones sanitarias de los productos.

En el Mercado mayorista se asientan empresas comercializadoras de productos alimenticios y se genera un gran tráfico de tractomulas, por lo que su ubicación debe estar fuera del centro urbano para evitar el tránsito de tractomulas por el interior de la ciudad, pero excelentemente comunicado a las principales arterias de comunicación viaria. Para ello se piensa en un lote de dimensión adecuada (10 Ha) ubicado en el sector Bureche, junto a la Vía Alterna.

El mercado minorista, por su lado, atiende a las necesidades de abastecimiento de productos alimenticios (preferentemente frescos: frutas y hortalizas, carne y pescado) de los consumidores finales, en especial de las clases menos favorecidas. Pero los mercados públicos tienen también una función sumamente importante, cual es la de servir de punto de venta directo de la producción agrícola, cárnica y pesquera locales. En una plaza turística como Santa Marta, la gastronomía es importante y la gastronomía se revaloriza con un producto local de calidad cuyo escaparate privilegiado debe ser el mercado público.

Complementado con actividades de restauración el mercado público debería ser un lugar atractivo para los visitantes de la ciudad y un muestrario de la producción agroalimentaria local.

JUSTIFICACIÓN

En la actualidad las funciones mayorista y minorista confluyen de manera desordenada en un amplio entorno contiguo al Centro Histórico, en condiciones higiénicas y de calidad de servicio deplorables. De ello se derivan perjuicios notorios para la imagen de la ciudad, el bienestar de las clases humildes que constituyen el grueso de sus clientes y los propios comerciantes, que desempeñan sus tareas en condiciones inadecuadas.

Actuaciones poco afortunadas del pasado han derivado en la construcción de un edificio concebido para mercado público que, sin embargo, carece de la funcionalidad requerida para tal propósito, por lo que permanece vacío y en situación de litigio con el Distrito. Su ubicación, en la zona denominada Mercado Público, es apropiada para el Mercado minorista. Hoy en día los comerciantes ocupan de manera indiscriminada las vías públicas de su entorno en condiciones deplorables y con un impacto negativo en la imagen de la ciudad.

Los mercados minoristas atienden fundamentalmente a las clases populares e históricamente han sufrido un declive frente al atractivo de nuevas formas comerciales (supermercados, centros comerciales, grandes superficies, etc.), agravado por la falta de mantenimiento y de renovación por parte de las municipalidades responsables. Sin embargo, en los países más desarrollados los antiguos mercados se han renovado totalmente, convirtiéndose en centros atractivos, con funciones de restauración gastronómica, reivindicados como exponentes de la calidad de los productos locales (movimientos slow food, etc.).

Los mercados minoristas forman parte de las competencias municipales tradicionales. La municipalidad sería responsable de su construcción y gestión (mantenimiento y servicios) alquilando por un precio los distintos "asentamientos" a los productores y comerciantes locales. En cambio el mercado mayorista de abastos es una función empresarial propia de inversionistas privados. Corresponde al Distrito acordar un emplazamiento adecuado en función de los requisitos de centralidad requeridos, atendiendo en especial a las necesidades de accesibilidad y movilidad.

IMPACTOS ESPERADOS

- Mejorar las condiciones sanitarias de una parte importante del comercio local, aumentando sus posibilidades de negocio.
- Mejorar la ordenación viaria del centro de la ciudad
- Generar un lugar de atracción turística

ENTIDAD PROMOTORA

Distrito y Cámara de Comercio

ORGANISMOS COMPETENTES

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; Ministerio de Agricultura; Distrito

ENTIDAD GESTORA

Distrito y Cámara de Comercio-Undeco

CONDICIONES PREVIAS

Acuerdo para la reubicación de los comerciantes. Disposición de los predios necesarios. Convenio con los comerciantes mayoristas.

CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <tr> <td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td> </tr> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025												
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025														
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	<p>Mercado público (minorista): 10.000 millones de pesos Mercado de abastos (mayorista): 50.000 millones de pesos</p>																								
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	<p>80% inversores privados (mercado de abastos); 10% Distrito; 10% Nación</p>																								
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	<p>Tarifas y tasas municipales</p>																								
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	<p>Por elaborar</p>																								



PROYECTO	SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO – SETP, (INTERCONECTADO CON TREN LIGERO). NUEVA TERMINAL DE TRANSPORTE INTERURBANO
EJE	2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA: 2.4. MOVILIDAD SOSTENIBLE
RETO	CONSTRUIR CIUDAD. SOCIEDAD INCLUSIVA
DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO	

El proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo SETPC es un nuevo concepto de optimización del uso de la infraestructura Vial y de la operación del servicio de transporte de autobuses, adoptando un sistema de recaudo centralizado que permitirá a los usuarios, el sistema de pago electrónico. El concepto implica proporcionar una infraestructura con carriles prioritarios y mixtos para buses de mediana capacidad donde operan rutas de alta concentración de demanda llamadas estratégicas e interbarrios y concentrando en 3 estaciones de transferencia las rutas alimentadoras que prestarán servicios sobre corredores de baja demanda y en barrios periféricos de la ciudad.

El SETP estará conformado por corredores estratégicos, con carril prioritario para buses de mediana capacidad, corredores de alimentación para dar 100% de cobertura a la demanda de la ciudad, corredores mixtos convencionales, estaciones de transferencia, paradas de intercambio, paraderos, cruces a nivel, pasos peatonales, andenes, señalización, sistema de recaudo y de control, vehículos padrones, buses convencionales, microbuses y busetas, que se articularan con el sistema urbano rural y regional a través de 3 terminales de transferencia: Rodadero, La Lucha, y Mamatoco garantizando un sistema integrado física, operativa y tarifariamente. Además la recuperación del espacio público y construcción de ciclorutas.

Supone la implementación de un sistema de transporte público eficiente y asequible para la población con buses articulados de gran capacidad, inversión en vías reservadas, puentes, ciclo-rutas, recuperación de espacio público, espacio público con características incluyentes para las personas con movilidad reducida, mejora del mobiliario urbano, y desarrollo de una cultura de uso del transporte público.

Se prevén tres tipos de rutas:

- 4 rutas estratégicas en los principales corredores viales de la ciudad (Av. El Libertador, Av. Ferrocarril, Carrera 4 y Troncal del Caribe),
- 9 rutas auxiliares y
- 13 rutas alimentadoras; las cuales se articularán con el sistema urbano rural y regional a través de las 3 terminales de transferencia mencionadas y un intercambiador modal: El Polvorín.

Asimismo, se contempla la construcción de una nueva terminal de transporte interurbano lo que supondría contar con un punto central que centralice las líneas de transportes interurbanos por carretera de Santa Marta, conectado a la SETP y a la red ferroviaria.



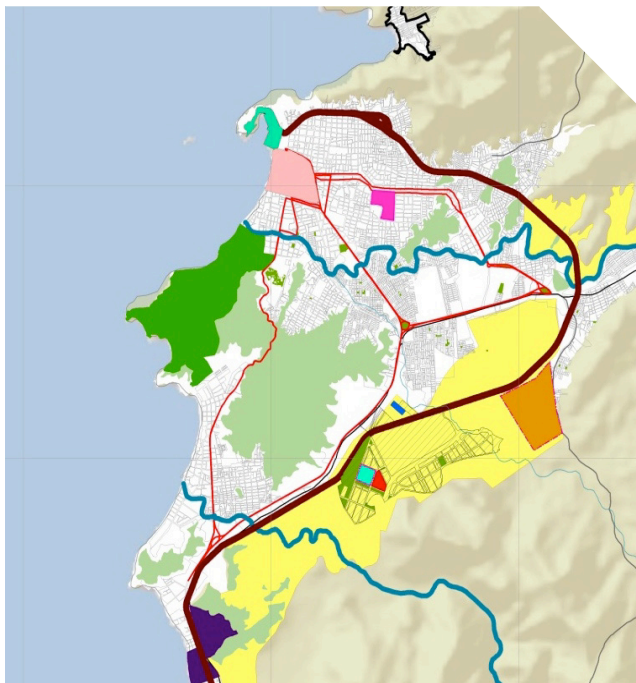
JUSTIFICACIÓN

El servicio de transporte público es deficiente, la infraestructura vial está en mal o regular estado y su uso es poco eficiente. Esto se traduce en costos personales y sociales, y un impacto medioambiental en la calidad del aire y en el consumo energético. La construcción del nuevo sistema se base en el acuerdo Conpes 3548.

IMPACTOS ESPERADOS

- Racionalización de flujos de movilidad interna y mejora de la eficiencia del transporte público
- Desarrollo de la red de transporte público de pasajeros para alcanzar una cobertura del servicio sobre el 100% de la ciudad
- Optimizar los costos de funcionamiento, reducir el tiempo total de viaje
- Promover la cultura del uso del transporte público y el respeto por los espacios públicos
- Mejora de la calidad de vida de la población
- Asegurar la movilidad de los grupos socialmente desfavorecidos mediante el establecimiento de una tarifa integral
- Mejora de los servicios de transporte con el exterior del Distrito.
- Minimizar el impacto ambiental del Transporte Público en la ciudad, reduciendo la contaminación atmosférica, el ruido y la ocupación del espacio vial por los vehículos privados
- Mejora de la calidad urbana, paisaje, imagen, amigabilidad de la ciudad para habitantes, visitantes y turistas.

ENTIDAD PROMOTORA	Distrito																								
ORGANISMOS COMPETENTES	Nacional: Ministerio de Transporte, DNP MINISTERIO DE HACIENDA, ANI Local: SECRETARIA DE PLANEACION, UNIDAD DE MOVILIDAD, SETP																								
ENTIDAD GESTORA	SETP																								
CONDICIONES PREVIAS	Acuerdo del Concejo Distrital para comprometer recursos plurianuales.																								
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025												
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025														
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	350.000 millones de pesos. Adicionalmente la renovación de la flota implica unas inversiones adicionales (sector privado) de 77.000 millones de pesos.																								
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	70% Gobierno de la Nación. 30% Distrito																								
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	Tasas del servicio																								
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Acuerdo reflejado en Conpes 3548.																								



PROYECTO	REHABILITACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO PARA SU USO URBANO, CONECTANDO LOS SECTORES DE EXPANSIÓN URBANA, EL AEROPUERTO Y EL CENTRO HISTÓRICO
EJE	2. SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA: 2.4. MOVILIDAD SOSTENIBLE
RETO	CONSTRUIR CIUDAD. SOCIEDAD INCLUSIVA



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Se plantea la adaptación de la red ferroviaria de mercancías actualmente existente para su utilización para el transporte de pasajeros en el área urbana y, eventualmente, en el área metropolitana (hasta Ciénaga).

Este sistema de transporte de pasajeros utilizará la línea de Fenoco que discurre por el actual corredor turístico y que, desde el aeropuerto, atraviesa las zonas de Irotama, Gaira, los barrios de la Paz, Cristo Rey y La Lucha, entre otros, pasando por la zona de Mamatoco y llegando a las proximidades de la zona portuaria. Dispondría de paradas intermedias que posibilitarían la intermodalidad del transporte de pasajeros en su conexión con la red prevista para el Transporte Urbano Samario (TUS).

En una primera fase, el trazado uniría el aeropuerto y el puerto, dando servicio a las zonas de expansión urbana de la ciudad. En una fase ulterior se estudiaría la ampliación del servicio de pasajeros al tramo Aeropuerto-Ciénaga, con el fin de brindar un servicio a la conurbación urbana formada por estas dos poblaciones.

El proyecto constituye una fase adelantada del proyecto del tren del Caribe, actualmente en estudio, uniéndose por tren Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, lo que contribuiría a fortalecer los vínculos entre tres ciudades costeras de la región Caribe.

JUSTIFICACIÓN

El Distrito está atravesado por una línea férrea gestionada por Fenoco para transporte de mercancías al puerto, con muy bajas tasas de ocupación de vía (un tren semanal que transporta nitrato amónico). La Sociedad Portuaria plantea la construcción de una variante ferroviaria entre la quebrada El Doctor y Mamatoco con acceso directo al puerto para alejar el tráfico de mercancías de las áreas urbanas y permitir mayores frecuencias (ver proyecto 9). Esto facilita la utilización de la vía original para el transporte de viajeros en el área urbana del Distrito, entre el aeropuerto y el centro histórico, pasando por el corredor turístico y todas las zonas de expansión urbana previstas.

El proyecto permite compensar de alguna manera a la ciudad por las servidumbres que implica la entrada del tren de mercancías hasta el Puerto, especialmente en el norte de la ciudad.

Contribuirá a la reorganización del transporte público de pasajeros locales y de turistas, integrándose con el SETP y ofertando un sistema auténticamente intermodal, al incorporar un modo de transporte eficiente y más amigable ambientalmente. De este modo se potencia la oferta de transporte colectivo, se reduce la contaminación del aire, y se facilita la movilidad tanto de los samarios como de la población visitante, contribuyendo a fortalecer la competitividad de la ciudad y sus estrategias promocionales.

IMPACTOS ESPERADOS

- Mejora del sistema de transporte público
- Mejora de la movilidad interna, conectando las áreas urbanas de expansión y potenciando la conectividad del aeropuerto

ENTIDAD PROMOTORA	Distrito																																							
ORGANISMOS COMPETENTES	Ministerio de Transportes. DNP Fenoco																																							
ENTIDAD GESTORA	SETP / Fenoco																																							
CONDICIONES PREVIAS	Se precisan estudios complementarios de demanda para establecer el potencial de sistema ferroviario, coordinado con el SETP, y económicos, para determinar su viabilidad.																																							
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Estudios</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Estudios																									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025																												
Estudios																																								
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	28.000 millones de pesos (24.500 infraestructura; 3.500 material móvil),																																							
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	100% financiación pública: 80% Nación, 20% Distrito.																																							
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	Tarifas por uso.																																							
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Estudio previo disponible.																																							

<p>PROYECTO</p>	<p>CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO ESTADIO DE FÚTBOL Y DE LA VILLA BOLIVARIANA. RECUPERACION DE ESCENARIOS DEPORTIVOS DE LA VILLA OLÍMPICA (JUEGOS BOLIVARIANOS 2017).</p>
<p>EJE</p>	<p>3. SOSTENIBILIDAD SOCIAL: 3.1. ESCENARIOS DEPORTIVOS</p>
<p>RETO</p>	<p>CONSTRUIR CIUDAD. DESARROLLO ECONOMICO</p>



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

La celebración de los XVII Juegos Bolivarianos en la ciudad de Santa Marta obliga a la reconstrucción y/o remodelación de los principales equipamientos deportivos de la ciudad, así como la construcción de nuevos equipamientos deportivos y alojamientos deportivos para las cerca de 5.000 personas de siete países (atletas, personal técnico y acompañantes) que movilizará la celebración de los juegos.

En concreto el proyecto supone actuar sobre 85.900 m²:

- Construcción de un nuevo estadio de fútbol con capacidad para 30.000 espectadores (tras la demolición del actual Estadio Eduardo Santos).
- Construcción de un nuevo coliseo mayor con capacidad para 5.000 personas
- Remodelación del coliseo menor
- Reparación de las piscinas olímpicas
- Adecuación de los estadios de béisbol y softbal
- Adecuación de las pista de patinaje
- Construcción del complejo de raquetas y cancha de tenis
- Construcción del parque estadio de atletismo
- Construcción de una pista de bicigrós.

Adicionalmente se crean senderos peatonales y ciclo-rutas, zonas verdes, parqueaderos y alojamientos deportivos

Las actuaciones se centran en la actual Villa Olímpica, donde se recuperarán las instalaciones deportivas existentes, y en la nueva Villa Bolivariana, donde se ubicará el nuevo estadio de fútbol, el de atletismo, parque acuático, parque de raquetas, parque de BMX o bicigrós y un coliseo de baloncesto y voleibol. La Villa Bolivariana se ubica en un lote de 30 hectáreas del sector Bureche, en la zona de expansión de la ciudad, contribuyendo a la creación de una nueva centralidad que se diseña en un plan maestro, con un gran impacto económico y social.



JUSTIFICACIÓN

Santa Marta fue elegida sede de los Juegos Bolivarianos para el año 2017 por lo cual necesita modernizar su infraestructura deportiva y construir nuevos equipamientos. La celebración de los Juegos representa la oportunidad para el Distrito de dotarse de instalaciones deportivas de primer nivel con el aporte financiero de la Nación. Una vez terminados los Juegos las infraestructuras deportivas y los desarrollos urbanísticos aparejados constituyen un legado que enriquece el patrimonio de la ciudad y su competitividad futura.

La celebración de los Juegos es una gran oportunidad para la ciudad en lo económico, por su impacto directo e indirecto en diversas actividades y negocios (transporte, comercio, hostelería) y por su impacto global en la imagen de la ciudad a nivel internacional. A través del deporte y la oportunidad que se brinda a Santa Marta con la celebración de los XVIII Juegos Bolivarianos en 2017, el Distrito pretende además hacer del deporte una actividad de educación en hábitos saludables, fomento de valores, impulso del ocio activo accesible al conjunto de la población, instrumento de cohesión social y de refuerzo del orgullo de ser samaria.

La oportunidad es tanto más bienvenida cuanto que sus instalaciones deportivas de masas sufrían de un notable abandono, hasta el punto que, siendo cuna de grandes figuras nacionales e internacionales de fútbol, el equipo de la ciudad no tiene Estadio donde jugar sus competiciones por la ruina en la que se encuentra el Estadio Eduardo Santos.

La recuperación de las instalaciones históricas y la construcción de nuevos escenarios permiten además desarrollar espacios para la convivencia y el disfrute lúdico (parques públicos, ejes peatonales), tanto en la conocida como Villa Olímpica (espacio delimitado por las carreras 18 y 20, y las calles 14 y 22) como en la nueva Villa Bolivariana, cuya construcción jalonará un espacio importante en la zona de expansión urbana (Bureches). La ciudad volverá a celebrar eventos deportivos ordinarios y de alta competición, generando actividad económica y constituyéndose en un factor de atracción (turismo deportivo) más.

IMPACTOS ESPERADOS

- Contar con los equipamientos deportivos acordados para la celebración de los Juegos
- Generar riqueza y empleos en torno al deporte
- Recuperar equipamientos existentes abandonados y deteriorados y resolver la degradación actual del entorno de las actuales instalaciones
- Consolidar la Villa Olímpica como una centralidad en la estructura urbana y crear una nueva centralidad en el área de Bureches, de expansión de la ciudad.
- Promover la cultura ciudadana en torno al deporte, la actividad física y el ocio deportivo
- Mejorar la imagen y proyección exterior de la ciudad

ENTIDAD PROMOTORA	Distrito																								
ORGANISMOS COMPETENTES	Coldeportes, Ministerio de Hacienda Gobernación del Magdalena Distrito																								
ENTIDAD GESTORA	Distrito																								
CONDICIONES PREVIAS	Acceso a los terrenos																								
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025												
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025														
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	321.000 millones de pesos, de los que el Nuevo Estadio absorbe 55 mil.																								
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	95% Nación; 2% Departamento; 2% Distrito; 1% inversores privados																								
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	Juegos Bolivarianos: 95% Nación; 5% Distrito. Posteriormente: 100% Distrito																								
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Disponible																								



PROYECTO	FORTALECIMIENTO DEL CAPITAL HUMANO
EJE	3. SOSTENIBILIDAD SOCIAL: 3.2. CULTURA Y EDUCACIÓN
RETO	CONSTRUIR CIUDAD . SOCIEDAD INCLUSIVA. DESARROLLO ECONOMICO



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Incluye dos subproyectos:

- Plan integral de mejoramiento de los colegios y escuelas públicas urbanas y rurales (derecho y acceso a una educación de calidad). Se trata de seguir trabajando para disminuir el analfabetismo y superar los problemas de calidad de la educación en todos sus niveles, así como emprender acciones para detener la deserción tanto en primaria, secundaria y media.
- Universidad Distrital Politécnica. Creación de una Universidad en las modalidades de formación técnica, profesional y tecnológica (Ley 749 de 2002), organizada para otorgar titulaciones secuenciales, cada una de las cuales oficialice competencias laborales pertinentes para el sistema productivo propio del Distrito y del Departamento. Los programas previstos serían Técnico, Tecnólogo e Ingeniería en:
 - Bionegocios
 - Logística Marítima y Portuaria
 - Logística y Transporte Internacional
 - Innovación Industrial
 - Innovación y Desarrollo
 - Producción
 - Maquinaria y Vehículos pesados
 - Físico Industrial
 - Biomédica
 - Industria de alimentos
 - Biotecnología
 - Agroindustria
 - Seguridad y prevención de riesgos
 - Telecomunicaciones y Sistemas Electrónicos

JUSTIFICACIÓN

A pesar de ciertas mejoras, la posición de Santa Marta con relación al Recurso Humano como factor de competitividad es débil, ocupando los últimos lugares para este factor en el ranking de las veintidós ciudades consideradas en el estudio de competitividad realizado por el Observatorio del Caribe.

Es necesario mejorar indicadores relativos a cobertura de educación básica y media, analfabetismo, años promedio de educación, repitencia o calidad de la educación (En las Prueba Saber II 2002-2007 y 2010 se encuentra que el 85%, 87% y 87% de los colegios oficiales en los años respectivos se encontraron en las categorías inferior y baja, mientras que los no oficiales fueron el 52%, 43% y 40% respectivamente).

Desde el Gobierno Distrital se han desarrollado planes y acciones avalados en lo pertinente por el Ministerio de Educación, para promover el ingreso, la permanencia y continuidad en el sistema escolar, así como para la introducción de tecnologías de la información y comunicaciones en los colegios, el desarrollo de programas de alimentación escolar o la ejecución de obras para la ampliación de cobertura. Sin embargo, es preciso seguir trabajando para lograr la educación básica universal (ODM) y mejorar la calidad de la enseñanza de los niños y niñas, con especial énfasis en los grupos más vulnerables.

Por otro lado, para desarrollar la vocación productiva de la ciudad y del Departamento (sectores agroindustrial, portuario, logístico, servicios financieros, turismo, etc.) hace falta contar con personas formadas, con espíritu de emprendimiento y con competencias para asumir desafíos tecnológicos. La Asociación de Empresarios del Magdalena critica el nivel de cualificación de los recursos humanos requeridos para las vocaciones del territorio y específicamente la falta de programas de cualificación específica a pesar de que en el Departamento existen Universidades excelentes. Pero dado que la educación básica y media en el Distrito (y en el Departamento) tiene notables deficiencias, los estudiantes locales, en particular los menos favorecidos, tienen menores posibilidades de ser admitidos en la Universidad oficial del Departamento. En consecuencia, se plantea crear una Universidad Distrital Politécnica como un proyecto de equidad social.

IMPACTOS ESPERADOS

- Mejora de los resultados en las pruebas educativas
- Reducción de los índices de deserción educativa
- Mejora de oportunidades de capacitación profesional e inserción laboral para los y las jóvenes
- Inclusión y cohesión social

ENTIDAD PROMOTORA

Distrito

ORGANISMOS COMPETENTES

Ministerio de Educación

ENTIDAD GESTORA

Distrito

CONDICIONES PREVIAS	Aprobación de la creación de la Universidad Distrital por el Concejo y del Ministerio																																				
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3" style="background-color: #ADD8E6;">Plan mejora Escuelas</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="background-color: #ADD8E6;">Universidad Distrital</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Plan mejora Escuelas												Universidad Distrital											
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025																										
Plan mejora Escuelas																																					
Universidad Distrital																																					
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	Plan de mejora Escuelas: 10.000 millones de pesos Universidad Distrital: 20.000 millones de pesos																																				
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	Plan de mejora Escuelas: 80% Ministerio de Educación; 20% Distrito. Universidad Distrital: 70% Ministerio de Educación; 30% Distrito.																																				
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN	Escuelas: 80% Ministerio de Educación; 20% Distrito. Universidad Distrital: 70% Ministerio de Educación; 30% Distrito.																																				
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Disponible																																				



PROYECTO	CONSOLIDACIÓN DE LA DIMENSIÓN CULTURAL DE DISTRITO: RED DE MUSEOS Y CENTRO CULTURAL BOLIVARIANO
EJE	3. SOSTENIBILIDAD SOCIAL: 3.2. CULTURA Y EDUCACIÓN
RETO	CONSTRUIR CIUDAD
DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO	

Se pretende reforzar la condición de Santa Marta como Distrito, histórico, turístico y cultural mediante el fortalecimiento de los museos existentes, la construcción de nuevos museos y la articulación del conjunto como una red potente de museos y centros culturales que recoja los componentes esenciales de la historia, la cultura, la identidad y los modos de vida del Distrito y la Región del Magdalena.

Se contemplan como nuevos museos:

- Museo del fútbol (en Pescaíto), por la estrecha relación de la ciudad con este deporte, al que ha dado figuras deportivamente muy relevantes a escala nacional e internacional.
- Museo agroindustrial/Centro de Interpretación, dirigido a mostrar la riqueza agroindustrial, etnográfica y cultural alrededor de los tres productos emblemáticos que han jalonado tradicionalmente del Departamento (banano, café y palma).
- Museo y Centro Cultural Bolivariano en la Quinta de San Pedro Alejandrino, en honor a la paz y la reconciliación entre los pueblos

Otras actuaciones:

Macrobiblioteca de Santa Marta, que estará ubicada en inmediaciones de la Quinta de San Pedro Alejandrino y del centro educativo Normal Superior. Tendrá un área total de 8.059 m², repartida en talleres, sala de lectura, aula múltiple, auditorio, salón de informática, cafetería y oficinas para la administración. La biblioteca se concibe como un parque educativo: Entre el paisaje de árboles se levantan 6 módulos en forma de anillo que cuidadosamente abrazan y rodean la masa vegetal, conformando un sistema de anillos y patios que recrean la armonía que las culturas de la Sierra Nevada mantienen entre la arquitectura y el territorio.

Fortalecimiento del Museo Etnográfico - Universidad del Magdalena-, mediante la rehabilitación integral de su sede (antiguo Hospital de San Juan de Dios).
Rehabilitación del Teatro de Santa Marta (en curso).

JUSTIFICACIÓN

Se trata de configurar una red que permita dar a conocer –a locales y a foráneos- la historia, la cultura y el patrimonio del Distrito Histórico, Cultural y Turístico de Santa Marta. Recorrer el Distrito descubriendo en cada lugar un pedazo de historia, sumando visitas, actividades y experiencias. Ir descubriendo poco a poco el carácter de todo un territorio. Las intervenciones en torno a la Quinta de San Pedro Alejandrino son acciones ordenadas por la ley 1617. Actualmente Santa Marta cuenta con los siguientes museos principales:

- Quinta de San Pedro Alejandrino, el elemento central de proyección internacional, con la Casa-Museo que revive la última etapa de vida de Bolívar, el Museo Bolivariano de Arte Contemporáneo y el Jardín Botánico.
- Museo del Oro Tairona, en la Casa de la Aduana (Banco de la República)
- Museo etnográfico de la Universidad del Magdalena (ubicado en parte del antiguo Hospital de San Juan de Dios).
- Museo de Arte de la Universidad del Magdalena (Centro Cultural San Juan Nepomuceno).

El museo etnográfico, gestionado por Unimagdalena, ocupa la segunda planta de un interesante edificio colonial. La rehabilitación integral del edificio, situado en el Centro Histórico, y su conversión total en museo permitiría ampliar el museo para convertirse en un punto de referencia para el conocimiento de las culturas precolombinas y de los distintos grupos sociales que conforman la realidad actual samaria.

El museo agroindustrial irá dirigido a enseñar, capacitar y enriquecer a las nuevas generaciones con el conocimiento de esta industria y generar un sentido de pertenencia hacia nuestra región y hacia nuestros productos y recuperar las tradiciones que giran alrededor de estos cultivos, generar un canal de conocimiento que estimule la innovación y el conocimiento de nuevas tecnologías para el desarrollo de estas agroindustrias. Partiendo del Museo o Centro de Interpretación podrían crearse rutas de excursiones especiales para conocer in situ las plantaciones y los procesos de producción, incluidas transformaciones para valor agregado, subproductos e industrias de aplicación.

IMPACTOS ESPERADOS

- Refuerzo de la cultura y de las señas de identidad de los samarios
- Conservación y valorización del patrimonio cultural
- Tener un atractivo más dentro del portafolio de productos turísticos de Santa Marta
- Reforzar la centralidad de Santa Marta en el Departamento del Magdalena
- Conectar la ciudad con el conocimiento del entorno rural a través de las actividades productivas propias



ENTIDAD PROMOTORA	Distrito																								
ORGANISMOS COMPETENTES	Ministerio de Cultura; Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; Ministerio de Agricultura; Ministerio de Hacienda.																								
ENTIDAD GESTORA	Distrito																								
CONDICIONES PREVIAS																									
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025												
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025														
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	60.000 millones de pesos.																								
FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN	Nación: 42.500 millones; Gobernación: 7.000 millones; Distrito 10.500 millones.																								
FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN																									
DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO	Proyecto desarrollado para la Megabiblioteca. Resto por elaborar.																								



PROYECTO	PROGRAMA INTEGRAL PARA EL DESARROLLO SOCIAL (RED EQUIDAD-DESARROLLO Y PAZ)
EJE	3. SOSTENIBILIDAD SOCIAL: 3.3. INCLUSIÓN SOCIAL
RETO	SOCIEDAD INCLUSIVA
DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO	

Se plantea continuar con el programa Red Equidad durante el período de vigencia del Plan (2015-2025), en línea con el trabajo iniciado en 2012 fortaleciendo su institucionalidad. El Plan establece metas en educación, sanidad, pobreza extrema y dignificación de barrios, y se estructura en torno a los 4 componentes siguientes:

Atención a Poblaciones Vulnerables y Garantía de Derechos	Restitución de Derechos Fundamentales	Trabajo e Inclusión Productiva	Dignificación de Barrios y Comunidad
<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo Integral de Infancia, A y J • Inclusión Social a Poblac. Vulnerables • Santa Marta Reconcilia • Identificación • Sisbenización • Instancias de Justicia • Santa Marta Participa • Convivencia y Seguridad 	<ul style="list-style-type: none"> • Todos al Colegio • Alfabetización • Cobertura • Educación con Calidad para la Equidad • Movilización Social por la Calidad • Acceso a la Educación Superior • Educación hacia la Convivencia • Aseguramiento en Salud • Atención Primaria en Salud • Salud Pública • Alimentación y Nutr. 	<ul style="list-style-type: none"> • Formación para el Empleo • Emprendimiento • Empleo • Comercialización y Proveeduría • Microcrédito y Bancarización • Formalización e Intermediación Laboral 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejoramiento de vivienda y fachadas • Pavimentación de barrios por autogestión • Infraestructura Social – Parques y canchas • Arborización • Rutas de transporte • Titulación y legalización • Servicios Públicos • Saneamiento básico y residuos sólidos • Vivienda VIP

Se seguirá trabajando en acceso a la salud, disminución de la mortalidad infantil, erradicación de la violencia e igualdad de género, disminución de la prevalencia del VIH, la desnutrición, hacinamiento o falta de vivienda, etc, con especial atención para niños y niñas, población en desplazamiento, grupos étnicos, víctimas de la violencia y habitantes de las zonas de alto riesgo.

Dado el carácter transversal y multidisciplinar de las actuaciones, el Programa cuenta con una extensa red de aliados, contando con el apoyo y recursos de los diversos Ministerios implicados, Organismos Multilaterales e Internacionales de Cooperación para el Desarrollo y Fundaciones privadas. Para la mejor gestión del plan se creará una FUNDACIÓN integrando al Distrito y a las entidades públicas y privadas que forman parte de la Red, a la que se traspasarán las competencias y recursos del Distrito.

JUSTIFICACIÓN

Red Equidad es una estrategia propuesta por la Alcaldía de Santa Marta para la consecución de condiciones de equidad social y garantizar los derechos de las comunidades más vulnerables de la ciudad.

A pesar de los avances de Santa Marta en algunos de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), su gran diversidad cultural, la dinámica poblacional y la pobreza establecen desafíos muy grandes para atender en los próximos años en materia de servicios públicos, salud, vivienda y educación.

La mejora de la calidad de vida y un desarrollo responsable, competitivo y sostenible no es factible sin trabajar por el desarrollo social atendiendo muy especialmente a las poblaciones y colectivos más vulnerables, eliminando las desigualdades y brechas actualmente existentes.

Esta iniciativa promueve la generación de confianza, el diálogo social de los diversos actores, la corresponsabilidad de sus acciones y la participación ciudadana a favor de la búsqueda de mejores escenarios para el desarrollo humano integral de la ciudad. El desarrollo de este programa es igualmente coherente con el cumplimiento de las metas sociales del Plan Nacional de Desarrollo Prosperidad para Todos 2010-2014; del Plan Distrital de Desarrollo Equidad para todos "Primero los niños y las niñas, Santa Marta 2012-2015" y de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, ODM.

Las entidades que conforman Red Equidad facilitan apoyo y acompañamiento de la institucionalización pública y privada y el fortalecimiento distrital del Consejo de Política Social el cual viene siendo apoyado por un convenio de cooperación suscrito entre el PNUD y el ICBF.

IMPACTOS ESPERADOS

- Mejora de las condiciones de vida de la población
- Inclusión y cohesión social

ENTIDAD PROMOTORA

Distrito

ORGANISMOS COMPETENTES

Ministerio de Sanidad y Protección Social, Ministerio de Vivienda, Ministerio de Trabajo.

ENTIDAD GESTORA

Distrito

CONDICIONES PREVIAS

CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Fundación											
Ejecución											

INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)

15.000 millones en 10 años

<p>FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN</p>	<p>80% Nación y organismos internacionales; 20% Distrito.</p>
<p>FINANCIACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN</p>	<p>No procede</p>
<p>DOCUMENTACIÓN DE PROYECTO</p>	<p>Plan de viabilidad</p>



PROYECTO	DESARROLLO URBANO DEL AREA DE EXPANSIÓN CON PROYECTOS DE VIVIENDA VIS Y VIP.
EJE	3. SOSTENIBILIDAD SOCIAL: 3.4. VIVIENDA
RETO	CONSTRUIR CIUDAD. SOCIEDAD INCLUSIVA



DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL PROYECTO

Se trata de replicar el proyecto conocido como “Ciudad Equidad” (4.000 casas, dentro del programa de 100.000 viviendas gratis del Gobierno Nacional) mediante un programa decenal para la construcción de 20.000 viviendas para los estratos económicos inferiores con objeto de erradicar el grave problema de vivienda derivado del desplazamiento forzado de la población y problemas socioeconómicos subsiguientes que actualmente vive en las calles u ocupa los cerros con viviendas en malas condiciones y zonas de riesgo natural. El programa serviría igualmente para cubrir las necesidades de hogares afectados por los desastres naturales o que habiten en zonas de alto riesgo no mitigables.

En función del perfil socioeconómico de los beneficiados se plantea mecanismos de compra altamente subvencionados que en algunos casos podrá implicar la gratuidad total.

La construcción de viviendas dignas se complementa con la dotación de equipamientos en materia de salud, educación, recreación y seguridad, mediante un programa de diseño y construcción de nuevos barrios en la zona de expansión de la ciudad.

La primera fase del proceso implica un gran ejercicio de planeamiento para asegurar la disponibilidad de suelo para la totalidad del plan y el control de su precio, evitando su encarecimiento por las expectativas futuras o por maniobras simplemente especulativas.

Como beneficio colateral del programa se destaca que la construcción de estas viviendas supone el mantenimiento de actividad para 2.000 empleos directos durante la vida del programa.

JUSTIFICACIÓN

El distrito de Santa Marta es la tercera ciudad en Colombia por personas en situación de desplazamiento (PSD) recibidas, luego de Bogotá y Medellín. La PSD recibida en Bogotá representa el 4,3%, en Medellín el 9,4 y en Santa Marta el 25,3% del total de la población distrital. La mejora de la calidad de vida y un desarrollo responsable, competitivo y sostenible no es factible sin trabajar por una vivienda digna, atendiendo muy especialmente a las poblaciones y colectivos más vulnerables.

El crecimiento urbano, tanto en la expansión como en la redensificación, se focalizará en proyectos que permitan albergar las familias a ser reasentadas y los demandantes de nuevas viviendas en situación de vulnerabilidad. El Distrito tomará las medidas de tipo jurídico y administrativo para evitar la especulación con el precio del suelo y garantizar el acceso para los más vulnerables.

IMPACTOS ESPERADOS

- Vivienda digna para las personas con escasos recursos
- Mejora de las condiciones de vida de la población por la dotación de equipamientos (salud, educación, recreación, seguridad) y espacios públicos
- Reducción de la marginalidad social de los grupos de población vulnerable
- Inclusión y cohesión social
- Creación de empleo

ENTIDAD PROMOTORA	Distrito											
ORGANISMOS COMPETENTES	Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio.											
ENTIDAD GESTORA	Distrito											
CONDICIONES PREVIAS	Adquisición de terrenos.											
CALENDARIO DE EJECUCIÓN O DESARROLLO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
		Planeamiento										
		Ejecución por fases										
INVERSIÓN ESTIMADA (principales componentes)	900.000 millones de pesos a lo largo de un período de 10 años.											

**FINANCIACIÓN DE LA
INVERSIÓN**

75% Nación; 10% Distrito; 15% población beneficiada

**FINANCIACIÓN DE LA
EXPLOTACIÓN**

No procede

**DOCUMENTACIÓN DE
PROYECTO**

Por elaborar



**ALCALDÍA DE
SANTA MARTA**
Distrito Turístico,
Cultural e Histórico

Con 
EQUIDAD+
HACEMOS MÁS



www.santamarta.gov.co

 @SantaMartaDTCH  /SantaMartaDTCH  SantaMartaDTCH