



MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE SANTA MARTA Santa Marta - Colombia

Presentado a:

Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta
Calle 17 # 3-83
Santa Marta DHCT, Colombia
Julio de 2015

MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE SANTA MARTA

Bogotá D.C. y Santa Marta DHCT – COLOMBIA
Agosto de 2015

PRESENTADO A:



FUNDACIÓN
PRO-SIERRA NEVADA
DE SANTA MARTA



ALCALDÍA DE SANTA MARTA
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

GEOGRAFÍA URBANA LTDA.

DIRECTOR
Juan Francisco Rodríguez Vitta

COORDINADORA
Carolina Villegas Casanova

EQUIPO DE TRABAJO
Lihuba Velasco Morales
Beatriz Cuervo
Mateo Linares
Camilo Molina
Alejandro Castellanos
Simón Callejas
Luis Hernán Sáenz



TABLA DE CONTENIDO

Introducción	6
1 Pertinencia de la revisión ordinaria	7
1.1 Descripción del documento.....	8
1.2 Marco normativo general aplicable	10
1.3 Marco normativo de la revisión	14
2 Contexto	18
2.1 División político administrativa	18
2.2 Crecimiento y Población	19
2.3 Medio ambiente	39
2.4 Economía y productividad	40
2.5 Ordenamiento territorial y participación ciudadana	46
2.6 Plan de Ordenamiento Territorial Indígena	47
3 Plan de ordenamiento basado en el desempeño	49
3.1 Indicadores evaluados durante las modelaciones	50
3.2 Modelación de situaciones actuales	53
3.3 Modelación planes alternativos	63
4 Metodología de análisis.....	76
5 Dimensión social	78
5.1 Equidad social y servicios básicos.....	78
5.2 Patrimonio, cultura y participación ciudadana	83
5.3 Promoción del deporte como herramienta de integración	85
6 Dimensión económica	87
6.1 Articulación de sectores productivos	87
6.2 Integración rural y agro industrial	91
6.3 Infraestructura para el desarrollo	93
6.4 Informalidad económica, segregación y pobreza.....	95

7	Dimensión ambiental	100
7.1	Preservación de los activos naturales	100
7.2	Deterioro y condición pobre de los activos hídricos	101
7.3	Desequilibrio por desarrollo desarticulado	104
7.4	Pobre distribución de espacio público y accesibilidad	106

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Población según censos	20
Tabla 2. Proyecciones Demográficas Santa Marta 2014-2044.....	20
Tabla 3. Proyección de crecimiento de Huella Urbana Santa Marta 2010-2040	23
Tabla 4. Tablas Resumen Estudio Predial	27
Tabla 5. Producto Interno Bruto de Santa Marta según ramas de actividad económica. 2012	41
Tabla 6. Distribución de Construcciones por Destino.	42
Tabla 7. NBI Desagregado por Componentes Santa Marta.....	44
Tabla 8. IPM Santa Marta.	45
Tabla 8. Planes Alternativos.	63

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Proyección Poblacional de Santa Marta	21
Gráfico 2. Pirámide Poblacional	37
Gráfico 3. Dimensiones del CPI promedio y Santa Marta.	43
Gráfico 4. Sub-dimensiones, Santa Marta frente al promedio 23 ciudades	44
Gráfico 5. Metodología y documentos relacionados a la modelación.....	50
Gráfico 6. Diagnóstico usos y clasificación del suelo.....	53
Gráfico 7. Planteamiento y grafico de radar de condiciones existentes.....	62
Gráfico 8. Perímetros actuales y propuestos en los planes alternativos.	64
Gráfico 9. Planteamiento y grafico de radar de cumplimiento POT vigente	66
Gráfico 10. Planteamiento y gráfico de radar de Plan B	68
Gráfico 11. Planteamiento y grafico de radar de Plan C	70

Introducción

La memoria justificativa es un documento que debe acompañar el proyecto de revisión de un plan de ordenamiento territorial, de acuerdo con el Decreto 4002 de 2004 “Por el cual se reglamentan los artículos 15 y 28 de la Ley 388 de 1997” en el cual se señala que este documento debe indicar “con precisión, la necesidad, la conveniencia y el propósito de las modificaciones que se pretenden efectuar. Adicionalmente, se anexará la descripción técnica y la evaluación de sus impactos sobre el Plan de Ordenamiento vigente”.

En este sentido la memoria justificativa contempla el contexto de la ciudad, las condiciones sociales económicas y ambientales de la ciudad, y en esta estructura establecer las modificaciones que se deben efectuar, como los posibles impactos que tendrán estas modificaciones en el modelo de ordenamiento territorial vigente.

El presente documento se estructura de esta manera: en el primer apartado, se precisan las razones que llevan a la revisión ordinaria del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Santa Marta, el contenido y fines del documento de memoria justificativa; en el segundo apartado se indican los datos recolectados y el sistema de indicadores que servirá de sustento a los documentos de la revisión; en el tercer apartado se aclara la metodología empleada para la coherencia de documentos que conforma la revisión; en el cuarto, quinto y sexto apartado se señalan las problemáticas sociales, económicas y ambientales de la ciudad que justifican las modificaciones del modelo de ordenamiento territorial.

1 Pertinencia de la revisión ordinaria

El desarrollo urbano en Colombia cambió hace 18 años a partir de la expedición de la ley 388 de 1997 que regula la planificación urbana nuestro país. Esta ley establece los instrumentos de planificación municipal con los que cuentan las entidades municipales y distritales de nuestro país para organizar su territorio: los Planes de Ordenamiento Territorial o POT, dependiendo del tamaño de la población de se plantearon tres variaciones.

Esos instrumentos pretenden de forma general dos objetivos principales. El primero es la regulación de la inversión pública. Con una mejor información y una óptima coordinación los municipios de nuestro país podrían invertir sus recursos de manera más efectiva e impactar la población de manera más amplia. Igualmente se pretende que las inversiones municipales sean priorizadas a lo largo del tiempo y avaladas con estudios técnicos que provean soportes para una ejecución del erario público más inteligente. En estos años todas estas intenciones han sido soportadas sin lugar a dudas por unas plataformas tecnológicas que permiten un mejor manejo de la información. El segundo objetivo es la regulación de la inversión privada. De esta manera se pretendía que la inversión jalónada por el sector privado estuviera coordinada con las necesidades de la población y se la agregara valor a las ciudades. Surge entonces la necesidad de establecer códigos urbanos con los derechos y deberes de cada zona de la ciudad.

Este nuevo esquema de planificación urbana se inserta en un nuevo país regido por una nueva constitución donde la tierra tiene una función social y se busca el equilibrio entre Las cargas y los beneficios del desarrollo urbano. Aquí radica precisamente la importancia la planificación de largo plazo.

Los resultados han sido variados. El segundo objetivo se ha logrado en gran medida aun cuando todavía persisten dudosas aplicaciones de la norma urbana a predios privados. Sin embargo en la mayoría del país el Plan de Ordenamiento Territorial sigue siendo el documento que marca los lineamientos generales para el desarrollo privado en el país. El primer objetivo por su lado se ha quedado corto, esto en gran medida a que los programas y proyectos de los Planes de Ordenamiento Territorial no están alineados con los planes de desarrollo de las administraciones, ni son vinculantes u obligatorios.

De todas maneras el tiempo de implementación de estos instrumentos ha sido corto y la experiencia general ha sido positiva. Ha llevado a que los gobiernos piensen el territorio en el largo plazo y se ha superado la inversión sectorial. Es en el territorio donde confluyen todos los actores del desarrollo humano económico y social y es a él al que debemos referirnos para mirar el futuro de una sociedad.

En el caso de Santa Marta, el POT vigente “Jate Matuna” fue adoptado en el año 2000 con el acuerdo No. 005 y estableció una vigencia máxima para los distintos contenidos del documento de 9 años en su artículo 10. Esto implica que la visión de los planes, programas y políticas de ese entonces fueron planeados para una ejecución hasta el 2009, lo que hace que la mayoría de estos carezcan de pertinencia actualmente y sea necesaria su revisión. El argumento anterior se sustenta además en el artículo 2° de la ley 902 de 2004 el cual dice que *“El contenido estructural del plan tendrá una vigencia de largo plazo, que para este efecto se entenderá como mínimo el correspondiente a tres (3) períodos constitucionales de las administraciones municipales y distritales, teniendo cuidado en todo caso de que el momento previsto para su revisión coincida con el inicio de un nuevo período para estas administraciones”*.

La decisión para revisión del actual plan de ordenamiento territorial se encuentra además sustentada en el artículo 2° de la ley 902 de 2004, la cual establece que las revisiones *“(…) deberán sustentarse en parámetros e indicadores de seguimiento relacionados con cambios significativos en las previsiones sobre población urbana; la dinámica de ajustes en usos intensidad en los usos de suelo; la necesidad o conveniencia de ejecutar proyectos de impacto en materia de transporte masivo, infraestructuras, expansión de servicios públicos o proyectos de renovación urbana; la ejecución de macroproyectos de infraestructura regional o metropolitana (...), así como la evaluación de sus objetivos y metas del respectivo plan.”* Este mismo artículo también sustenta la vigencia actual del POT del año 2000 argumentando que *“si al finalizar el plazo de vigencia establecido no se ha adoptado un nuevo plan de ordenamiento territorial, seguirá vigente el ya adoptado.”*

También debe entrar a consideración que las dinámicas económicas y sociales de Santa Marta han cambiado en los últimos 14 años, haciendo necesaria la revisión de las normas, programas y políticas para adaptarlos a la realidad actual.

1.1 Descripción del documento

La memoria justificativa es un documento resumen que, según la Ley 388, indica “con precisión, la necesidad, la conveniencia y el propósito de las modificaciones que se pretenden efectuar”. La memoria justificativa se estructura a partir de una revisión del

desarrollo del distrito en relación con el POT, y justifica intervenciones y cambios importantes a introducir en la revisión o modificación del POT basado en un ejercicio prospectivo de ciudad. Este ejercicio de Memoria Justificativa es un ejercicio en el que se plantean las líneas temáticas de la revisión, así como los tiempos y estrategias relevantes, con la participación de grupos de interés, instancias técnicas y ciudadanía. Este documento debe delinear claramente el modelo de ciudad deseado y que debe soportar la revisión.

El Plan de Ordenamiento Territorial es un instrumento de planeamiento que se debe articular con los programas contenidos en otros instrumentos como los planes de desarrollo que plantea los lineamientos y las prioridades de inversión social. En el contexto del Distrito de Santa Marta, además del Plan de Desarrollo Distrital, se cuenta con la Ley de Distritos que le permitió formular el Plan Maestro Estratégico del Quinto Centenario. Mediante este Plan se definieron 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 de futuro de la ciudad.

En el marco de estos dos instrumentos, se debe soportar el Plan de Ordenamiento Territorial y por lo tanto la memoria justificativa debe reunir las estrategias espaciales de los dos documentos, dentro de ejes claramente definidos. De igual manera la memoria justificativa debe desarrollarse a partir de la formulación de Programas, Normas, y Proyectos determinados en los planes citados.

En este sentido, se considera que la estructura de la Memoria Justificativa se debe realizar a partir de la definición de los ejes temáticos en torno de los cuales se debe articular el Plan de Ordenamiento Territorial y dentro de los cuales se deben organizar las políticas, programas y proyectos.

El documento debe contextualizar la ciudad de Santa Marta en relación con los aspectos más relevantes, tales como la población, la localización geográfica, la relación con la región, las áreas de suelo urbano, suelo rural, suelos de expansión y áreas protegidas. En este marco, se definen los elementos de la estructura urbana que conforman el modelo de ordenamiento territorial.

Posteriormente se deben abordar las necesidades sociales, a partir de la caracterización que se hizo de la población y en este sentido definir los proyectos, programas y normas que se requieren para mejorar la calidad de vida de la población. En ésta misma línea es necesario evaluar la estructura económica de Santa Marta y la necesidad de fortalecer los medios de producción y generación de riqueza a partir de un modelo de ordenamiento

que se formule en función de estos objetivos, a partir de políticas y programas relacionados entre otros aspectos con la movilidad. Otro aspecto a tener en cuenta son las condiciones ambientales de la ciudad, las cuales incluyen la estructura ecológica principal, el cambio climático, y la mitigación de riesgos por procesos naturales. Por último, uno de los aspectos por los cuales se caracteriza la ciudad es por su riqueza cultural y su conjunto histórico. Este aspecto, es necesario promover dentro de las decisiones de ordenamiento territorial la conservación y promoción del patrimonio urbanístico y arquitectónico de la ciudad y situarlo como un elemento central dentro de la estructura urbana.

En este escenario, el objetivo principal de la memoria justificativa es el de establecer los lineamientos y directrices en función de los cuales se va a construir el Plan de Ordenamiento Territorial, articulando el Plan Distrital de Desarrollo y el Plan Maestro del Quinto Centenario, a los procesos urbanos existentes.

Los objetivos específicos son:

1. Priorizar y determinar los ejes alrededor de los cuales se va a generar el Plan de Ordenamiento Territorial.
2. Generar las directrices de planeamiento.
3. Evidenciar la necesidad de generar instrumentos de planeación.
4. Determinar los proyectos estructurantes que van a articular las políticas de desarrollo territorial.
5. Articular las políticas, programas y proyectos de los Planes de Desarrollo y Maestro dentro del mismo contexto.

1.2 MARCO NORMATIVO GENERAL APLICABLE

La revisión ordinaria del POT de Santa Marta se realiza en el marco de la ley 388 de 1997 (y los decretos y leyes que la reglamenten o modifiquen), en cumplimiento del artículo 311 y siguientes de la Constitución Política, que establecen las funciones de los municipios o distritos, otorgó, como mecanismo idóneo para permitir a cada municipio o distrito cumplir con el objetivo de promover el ordenamiento de su territorio, la facultad de adoptar su propio Plan de Ordenamiento Territorial. Este es definido en el artículo 9 de la citada norma, como *“el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal”* y se definiera *“como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo”*.

Así mismo, el anterior artículo señala que los planes de ordenamiento territorial definen el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo del territorio y uso del suelo. La ley los divide en tres denominaciones, a saber:

- 1) *“Planes de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los distritos y municipios con población superior a los 100.000 habitantes;*
- 2) *Planes básicos de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los municipios con población entre 30.000 y 100.000 habitantes;*
- 3) *Esquemas de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los municipios con población inferior a los 30.000 habitantes.”*

De acuerdo con lo anterior, el instrumento correspondiente al Distrito de Santa Marta es el de un Plan de Ordenamiento Territorial POT, dada su dimensión poblacional. Actualmente, POT vigente es el “Jate Matuna”, el cual fue adoptado en el año 2000 mediante el acuerdo No. 005.

Cabe resaltar que el contenido de los POT se encuentra en el artículo No. 11 de la ley 388 de 1997, el cual a su vez es reglamentado por el decreto 879 de 1997. Allí se establece que los Planes de Ordenamiento deberán contemplar tres componentes:

- 1° *El componente general, constituido por los objetivos, estrategias y contenidos estructurales de largo plazo.*
- 2° *El componente urbano, constituido por las políticas, acciones, programas y normas para encauzar y administrar el desarrollo físico urbano.*
- 3° *El componente rural, el cual estará constituido por las políticas, acciones, programas y normas para orientar y garantizar la adecuada interacción entre los asentamientos rurales y la cabecera municipal, así como la conveniente utilización del suelo.”*

El artículo 9° de del decreto nacional 879 de 1998 reglamenta el contenido del componente general para los Planes de Ordenamiento Territorial, el cual deberá: *“señalar en primera instancia los objetivos y estrategias territoriales de mediano y largo plazo, lo cual incluye, entre otros, las acciones necesarias para aprovechar las ventajas comparativas y mejorar la competitividad del municipio o distrito; la definición de acciones estrategias para alcanzar sus objetivos de desarrollo económico y social de conformidad con el plan de desarrollo, y las políticas de largo plazo para la ocupación y manejo del*

suelo y demás recursos naturales.” Este componente “comprende la totalidad del territorio del municipio o distrito y prevalece sobre los demás componentes.” Adicionalmente, la ley 388 de 1997 dice que un plan de ordenamiento debe incluir:

- “1. Los objetivos y estrategias territoriales de largo y mediano plazo que complementarán, desde el punto de vista del manejo territorial, el desarrollo municipal y distrital (...)*
- 2. Contenido Estructural, el cual deberá establecer, en desarrollo y concreción de los aspectos señalados en el numeral 1 de este artículo, la estructura urbano-rural e intraurbana que se busca alcanzar a largo plazo, con la correspondiente identificación de la naturaleza de las infraestructuras, redes de comunicación y servicios, así como otros elementos o equipamientos estructurantes de gran escala (...)”*

El contenido del componente urbano del Plan de ordenamiento es definido por el artículo 13°. Este artículo define el componente como un *“(...) instrumento para la administración del desarrollo y la ocupación del espacio físico clasificado como suelo urbano y suelo de expansión urbana”* y establece sus componentes mínimos como:

- 1. Las políticas de mediano y corto plazo sobre uso y ocupación del suelo urbano y de las áreas de expansión, en armonía con el modelo estructural de largo plazo adoptado en el componente general y con las previsiones sobre transformación y crecimiento espacial de la ciudad.*
- 2. La localización y dimensionamiento de la infraestructura para el sistema vial, de transporte y la adecuada intercomunicación de todas las áreas urbanas y la proyectada para las áreas de expansión; la disponibilidad de redes primarias y secundarias de servicios públicos a corto y mediano plazo; la localización prevista para los equipamientos colectivos y espacios libres para parques y zonas verdes públicas de escala urbana o zonal, y el señalamiento de las cesiones urbanísticas gratuitas correspondientes a dichas infraestructuras.*
- 3. La delimitación, en suelo urbano y de expansión urbana, de las áreas de conservación y protección de los recursos naturales, paisajísticos y de conjuntos urbanos, históricos y culturales, de conformidad con la legislación general aplicable a cada caso y las normas específicas que los complementan en la presente Ley; así como de las áreas expuestas a amenazas y riesgos naturales.*
- 4. La determinación, en suelo urbano y de expansión urbana, de las Áreas objeto de los diferentes tratamientos y actuaciones urbanísticas.*

5. *La estrategia de mediano plazo para el desarrollo de programas de vivienda de interés social, incluyendo los de mejoramiento integral, la cual incluirá directrices y parámetros para la localización en suelos urbanos y de expansión urbana, de terrenos necesarios para atender la demanda de vivienda de interés social, y el señalamiento de los correspondientes instrumentos de gestión; así como los mecanismos para la reubicación de los asentamientos humanos localizados en zonas de alto riesgo para la salud e integridad de sus habitantes, incluyendo la estrategia para su transformación para evitar su nueva ocupación.*
6. *Las estrategias de crecimiento y reordenamiento de la ciudad, definiendo sus prioridades, y los criterios, directrices y parámetros para la identificación y declaración de los inmuebles y terrenos de desarrollo o construcción prioritaria.*
7. *La determinación de las características de las unidades de actuación urbanística, tanto dentro del suelo urbano como dentro del suelo de expansión cuando a ello hubiere lugar, o en su defecto el señalamiento de los criterios y procedimientos para su caracterización, delimitación e incorporación posterior.*
8. *La especificación, si es del caso, de la naturaleza, alcance y área de operación de los macroproyectos urbanos cuya promoción y ejecución se contemple a corto o mediano plazo, conjuntamente con la definición de sus directrices generales de gestión y financiamiento, así como la expedición de las autorizaciones para emprender las actividades indispensables para su concreción.*
9. *La adopción de directrices y parámetros para la formulación de planes parciales, incluyendo la definición de acciones urbanísticas, actuaciones, instrumentos de financiación y otros procedimientos aplicables en las áreas sujetas a urbanización u operaciones urbanas por medio de dichos planes.*
10. *La definición de los procedimientos e instrumentos de gestión y actuación urbanística requeridos para la administración y ejecución de las políticas y decisiones adoptadas, así como de los criterios generales para su conveniente aplicación, de acuerdo con lo que se establece en la presente Ley, incluida la adopción de los instrumentos para financiar el desarrollo urbano, tales como la participación municipal o distrital en la plusvalía, la emisión de títulos de derechos adicionales de construcción y desarrollo y los demás contemplados en la Ley 9 de 1989.*
11. *La expedición de normas urbanísticas en los términos y según los alcances que se establecen en el artículo 15 de la presente Ley (ley 388 de 1997).*

Similarmente, el componente rural del plan de ordenamiento es definido por el artículo 14° de la ley en mención como: “(...) un instrumento para garantizar la adecuada interacción entre los asentamientos rurales y la cabecera municipal, la conveniente utilización del suelo rural y las actuaciones públicas tendientes al suministro de infraestructuras y equipamientos básicos para el servicio de los pobladores rurales.” Este artículo también define el contenido de este componente, el cual deberá tener como mínimo:

- 1. Las políticas de mediano y corto plazo sobre ocupación del suelo en relación con los asentamientos humanos localizados en estas áreas.*
- 2. El señalamiento de las condiciones de protección, conservación y mejoramiento de las zonas de producción agropecuaria, forestal o minera.*
- 3. La delimitación de las áreas de conservación y protección de los recursos naturales paisajísticos, geográficos y ambientales, incluyendo las áreas de amenazas y riesgos, o que formen parte de los sistemas de provisión de los servicios públicos domiciliarios o de disposición final de desechos sólidos o líquidos.*
- 4. La localización y dimensionamiento de las zonas determinadas como suburbanas, con precisión de las intensidades máximas de ocupación y usos admitidos, las cuales deberán adoptarse teniendo en cuenta su carácter de ocupación en baja densidad, de acuerdo con las posibilidades de suministro de servicios de agua potable y saneamiento, en armonía con las normas de conservación y protección de recursos naturales y medio ambiente.*
- 5. La identificación de los centros poblados rurales y la adopción de las previsiones necesarias para orientar la ocupación de sus suelos y la adecuada dotación de infraestructura de servicios básicos y de equipamiento social.*
- 6. La determinación de los sistemas de aprovisionamiento de los servicios de agua potable y saneamiento básico de las zonas rurales a corto y mediano plazo y la localización prevista para los equipamientos de salud y educación.*
- 7. La expedición de normas para la parcelación de predios rurales destinados a vivienda campestre, las cuales deberán tener en cuenta la legislación agraria y ambiental.*

1.3 MARCO NORMATIVO DE LA REVISIÓN

Como quedó expuesto en los párrafos 0, 0 y 0 del presente documento, existe la necesidad de realizar la revisión del POT de Santa Marta. Para el caso de Santa Marta, el

procedimiento a realizar es el de la revisión ordinaria de la totalidad del POT de acuerdo a lo establecido en el artículo 5° del decreto 4002 de 2004, el cual le otorga al alcalde la facultad de someter a revisión y ajuste por parte del concejo el plan de ordenamiento territorial siempre y cuando los términos de los contenidos hayan cumplido su término (el cual no puede superar tres periodos constitucionales de alcalde para el término de largo plazo). La revisión se encuentra soportada además en el artículo 2° de la ley 904 de 2004, como quedó descrito en los párrafos 0 y 0 del presente documento. Dicho artículo soporta también la vigencia actual del POT, el cual seguirá en vigencia hasta que sea derogado por el acuerdo o decreto resultante de la revisión ordinaria.

2 Contexto Regional Diamante Caribe

Por una iniciativa de Microsoft y la Fundación Metrópoli presentada al Gobierno nacional de Colombia, se desarrolló el proyecto “Diamante del Caribe y Santanderes de Colombia”; ésta iniciativa propone abordar los retos de competitividad económica global a la escala de las ciudades y de los sistemas de ciudades. Esta iniciativa se apoya en los avances ya realizados en el Programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas impulsando FINDETER con la cooperación del BID.

“El Concepto del Diamante o complementariedad estratégica entre ciudades y componentes de este territorio tan singular de Colombia hace posible los retos de sostenibilidad, cohesión y competitividad que son clave para el futuro, aprovechando sinergias entre las diferentes infraestructuras, áreas metropolitanas, sistemas urbanos, ciudades medias, ámbitos rurales, espacios de costa, corredores ecológicos, áreas naturales y plataformas digitales.”

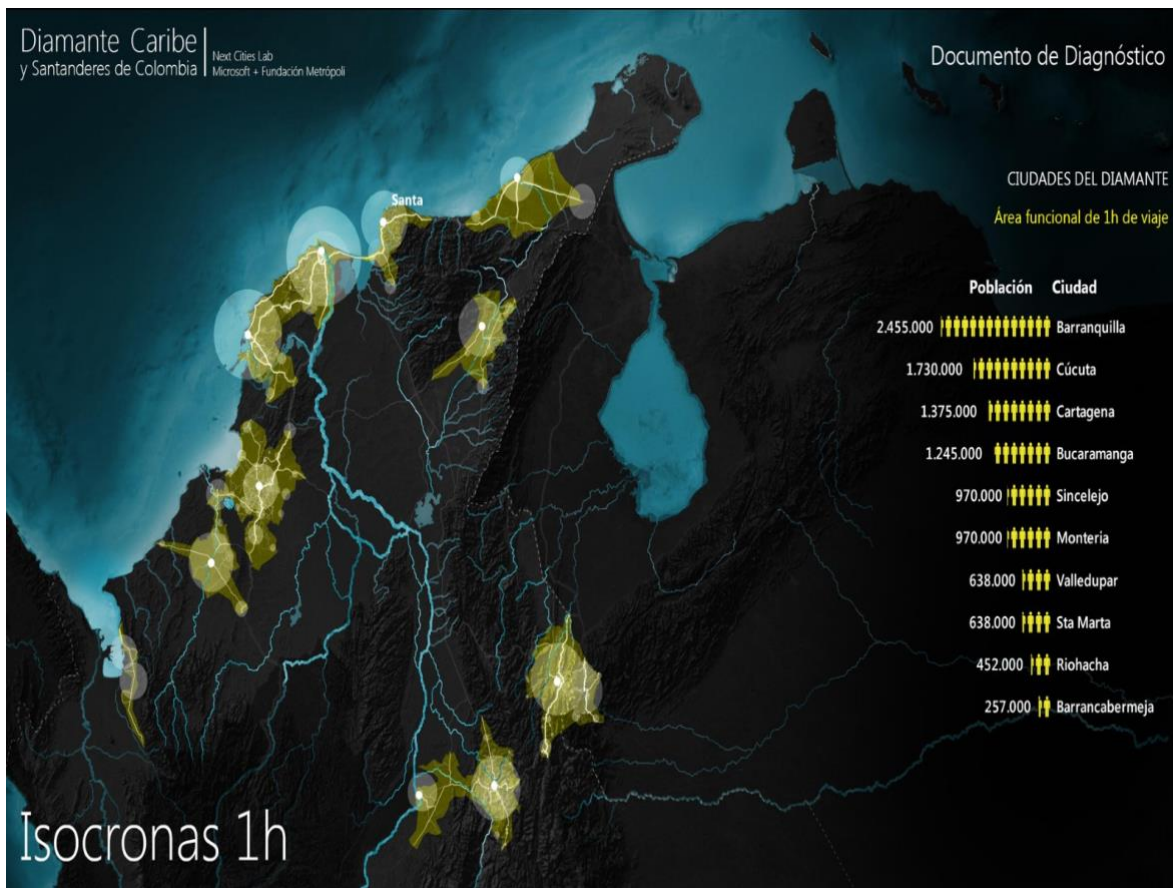
Es así como se propone una operación piloto a nivel mundial sobre el territorio de Colombia para acelerar la competitividad de este sistema de ciudades compuesto por: Barranquilla, Cúcuta, Cartagena, Bucaramanga, Sincelejo, Montería, Valledupar, Santa Marta, Riohacha y Barrancabermeja, con el fin de convertirlo en un motor económico del desarrollo del país, integrando propuestas estratégicas de intervención en el territorio e impulso a las nuevas tecnologías digitales al servicio de la población.

Plano 1. Ciudades del Diamante

Fuente. Dane 2013



Fuente: DANE, 2013



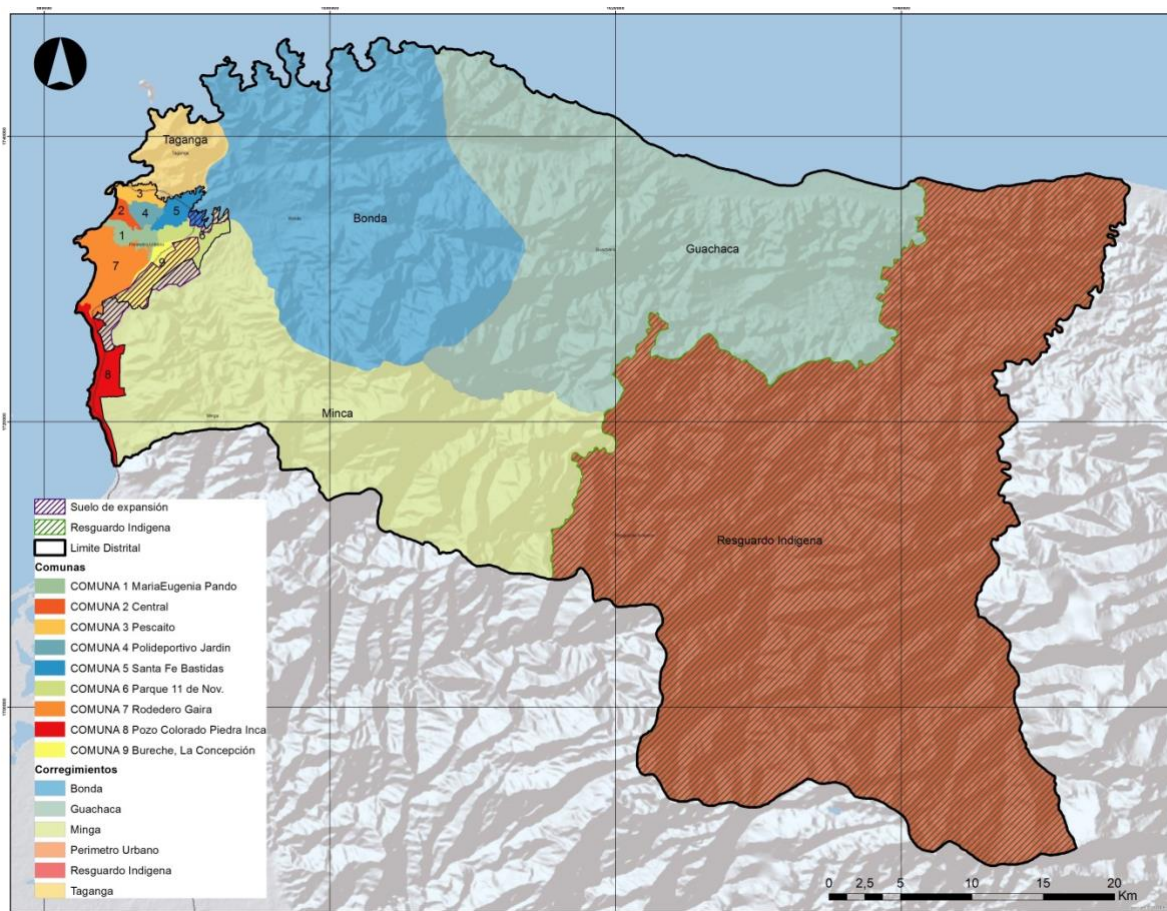
3 Contexto

3.1 División político administrativa

Santa Marta es la capital político-administrativa del departamento del Magdalena. Como Distrito Turístico, se encuentra dividida en cinco corregimientos (Taganga, Bonda, Minca, Guachaca y los Resguardos Indígenas) en su zona rural, y nueve comunas (1-Maria Eugenia-El Pando, 2-Central, 3-Pescaito, 4-Polideportivo-Jardin, 5-Santa Fe-Bastidas, 6 Parque-11 Noviembre, 7-Rodadero-Gaira, 8-Pozos Colorados-Piedra Inca y 9-Bureche-La concepción), en su zona urbana.

Plano 2. División Política-Administrativa

Fuente. Elaboración Propia



3.2 Crecimiento y Población

La población de Santa Marta evidenció un crecimiento en la década del noventa, en la cual se duplicó el número de habitantes, debido en parte a las migraciones internas ocasionadas por el conflicto interno. Este incremento poblacional se mantiene a una tasa anual del 3.16% según datos del PNUD y – según estas proyecciones – el distrito superaría el medio millón de habitantes antes de acabar la presente década (ver Gráfico 1)

Dicho incremento poblacional debe planificarse de manera tal que se revierta el actual modelo de ciudad que presenta desarrollos urbanos dispersos y desarticulados, los cuales ponen en riesgo la sostenibilidad del distrito a largo plazo y generan problemas a su población.

Con base en el crecimiento poblacional estimado (ver Tabla 2), se realizó una proyección de la ocupación urbana del suelo (ver Plano 10).

Esta proyección muestra que el crecimiento urbano en Santa Marta tenderá a ocupar los cerros que rodean el casco urbano al norte y al este, así como los cerros ubicados en la zona del rodadero. Muestra además que el actual área de expansión en la zona de Bureche y el valle del Gaira serán ocupados casi en su totalidad en 10 a 12 años. Por lo tanto, la planeación a realizar en el POT debe tener en cuenta la regulación de estas zonas y especialmente de las zonas en pendiente, para revertir la ocupación de éstas a favor de la densificación de zonas que representen un menor impacto negativo para los bienes hídricos y ecosistémicos de la ciudad.

En los planos Plano 7, Plano 8 y Plano 9 se evidencian las concentraciones poblacionales y el correspondiente déficit que presentan las distintas comunas en términos de servicios sociales (equipamientos deportivos, educativos, gubernamentales y de salud).

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. (Plan de Desarrollo de Santa Marta).

Tabla 1. Población según censos

Fuente. Elaboración Propia

	Población Censo DANE 1985			Censo DANE 1993			Censo DANE 2005		
	Urbano	Rural	Total	Urbano	Rural	Total	Urbano	Rural	Total
Santa Marta	177922	40283	218265	270253	13458	283711	394168	16141	410309

Tabla 2. Proyecciones Demográficas Santa Marta 2014-2044

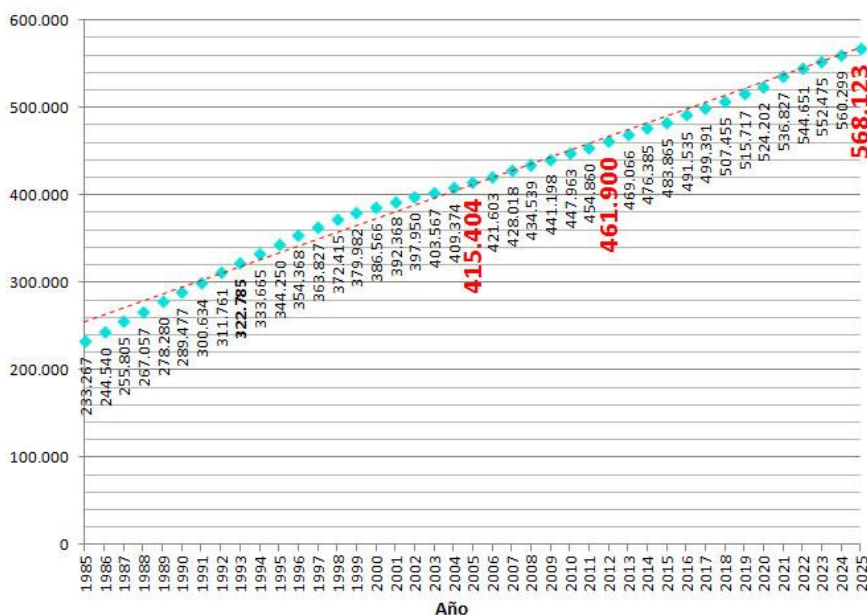
Fuente: elaboración propia

Ciudad	Proyección poblacional						
	2014	2024	2024 con respecto a 2014	2034	2034 con respecto a 2014	2044	2044 con respecto a 2014
Santa Marta	456,931	534,397	1.17	624,714	1.37	685,074	1.50

Gráfico 1. Proyección Poblacional de Santa Marta¹
 Fuente: Expediente Urbano Santa Marta. Geografía Urbana

Expediente Distrital de STM – Proyección poblacional

Población 2012 – DANE



461.900 hab.

Tasa anual de crecimiento – PNUD

3.16%

1) ¹ La diferencia entre la población censal en la

2) Tabla 1 y el Gráfico 1. Proyección Poblacional de Santa Marta para el año 2005 se debe a que la Tabla incluye población censal del DANE, mientras que el gráfico se refiere a un ejercicio de proyección poblacional

Definición del área de expansión para Santa Marta

Dicho crecimiento demográfico se traducirá en una expansión aún mayor de la huella urbana de la ciudad. Por lo tanto, surge la necesidad de que la ciudad elabore un plan de expansión ordenada que genere los incentivos y las guías, que le permitan tener un desarrollo ordenado que redunde un casco urbano integrado y funcional y no en extensiones urbanas que no están integradas con la trama vial de la ciudad y su sistema de servicios públicos. Así mismo es importante que la ciudad seleccione sus espacios públicos a futuro.

Santa Marta es una de las ciudades de más rápido crecimiento demográfico en Colombia. Su tasa de crecimiento es cercana a 2% anual. De continuarse este crecimiento, es posible que la población de la ciudad se duplique en aproximadamente 40 años.

Como lo señala el estudio de expansión urbana global elaborado por Angel et al (Atlas of Urban Expansion), existe una alta correlación entre el crecimiento demográfico y el de la huella urbana en una proporción cercana a 1 a 3. El estudio concluye que cuando el crecimiento de la población urbana está acompañado de desarrollo económico y por el incremento de la disponibilidad de transporte barato, el consumo del suelo urbano por persona crece también. Al estudiar una muestra global de 120 ciudades se encontró que su superficie ocupada creció, en promedio, el doble de rápido que su población en los años noventa. La superficie urbana por persona creció, en promedio, a razón del 2% anual durante ese período. Ese crecimiento fue, en promedio del 1,5% anual en una muestra representativa más pequeña de 30 ciudades entre 1800 y 2000. Para tomar un ejemplo concreto, la población de París, Francia, creció 20 veces entre 1800 y 2000, mientras su área construida creció 200 veces. El suelo urbano por persona en París creció en promedio a una tasa anual de 1.1% durante ese período (ver Plano 3. Crecimiento Urbano de París entre 1800 y 2010).

Se pueden efectuar cálculos preliminares estimativos de la expansión de una determinada ciudad a partir de cinco supuestos realistas acerca del crecimiento anual del área urbana por persona:

- Proyección muy baja: 2% decrecimiento del área urbana por persona por año;
- Proyección baja: 1% decrecimiento del área urbana por persona por año;
- Proyección media: Área urbana por persona sin cambios;
- Proyección alta: 1% incremento del área urbana por persona por año; y

- Proyección muy alta: 2% incremento del área urbana por persona por año.

Tomando esas suposiciones iniciales se puede estimar cuanto suelo requerirá una ciudad para su expansión durante los próximos 30 años – más específicamente, entre 2010 y 2040. Las proyecciones medias, altas y muy altas para la ciudad de Santa Marta se muestran en la Tabla 2.

Tabla 3. Proyección de crecimiento de Huella Urbana Santa Marta 2010-2040

Fuente: Elaboración propia - DANE

Año	Área Urbana Estimada en 2010 (Hectáreas)	Sin incremento de consumo de área urbana per cápita		Incremento de 1% en el consumo de área urbana por persona		Incremento de 2% en el consumo de área urbana por persona		Diferencia 2044 Vs año	Diferencia intraperiodos
		Área Urbana en 2040	Como múltiplo del área urbana en 2010	Área Urbana en 2040	Como múltiplo del área urbana en 2010	Área Urbana en 2040	Como múltiplo del área urbana en 2010		
2,024	2,457	2,876.95	1.17	3,513.91	1.43	4,291.90	1.75	1,834.90	1,834.90
2,034	2,457	3,363.17	1.37	4,107.79	1.67	5,017.27	2.04	2,560.27	725.36
2,044	2,457	3,688.12	1.50	4,504.69	1.83	5,502.04	2.24	3,045.04	484.77

La expansión histórica de Santa Marta se muestra en el Plano 5. La magnitud del área edificada de esa ciudad ha sido trazada a partir de imágenes satelitales de 1989, 2000 y 2011. La expansión proyectada, (**Ver Mapa 3**) bajo los cinco supuestos mencionados anteriormente se ha estimado asumiendo que la expansión se producirá, al mismo ritmo, en todas las direcciones posibles, aunque evadiendo los cuerpos de agua y las pendientes muy pronunciadas. El límite proyectado más apartado de la ciudad es el borde externo del trazado amarillo, que corresponde al límite externo del área construida de la ciudad asumiendo un incremento del 2% del área urbana por persona por año.

Como se puede apreciar en la Tabla 2, de acuerdo a la proyección media para el 2040, el área de Santa Marta crecerá en la misma proporción que su población. Los cálculos indican que la población aumentará 1.5 veces su población. De acuerdo a la proyección

alta – que supone un incremento del 1% anual de la superficie urbana por persona – Santa Marta aumentará en un 50% su superficie edificadas entre 2010 y 2040; de acuerdo a la proyección muy alta- un incremento el 2% anual de la superficie urbana por persona- Santa Marta estará cerca de duplicar su área construida. Esas proyecciones, por supuesto, son preliminares, pero incluso con un alto margen de error, muestran números que hablan por sí mismos y como lo han mostrado las trayectorias históricas de la expansión de otras ciudades de rápido crecimiento, no son irreales ni irracionales.

Con este panorama la ciudad enfrenta una simple aunque siniestra disyuntiva: pueden procurar bloquear su expansión futura, aplicando estrategias 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, haciendo un conjunto de arreglos mínimos, que no buscan intervenciones con alto nivel de complejidad, ni acciones que demandan inversiones significativas de recursos que en la mayoría de casos son escasos. En otras palabras, las ciudades pueden decidir entre tratar de implementar políticas acordes al paradigma de la Contención o implementar el paradigma de Planear la Expansión.

El modelo de ocupación que se presenta Santa Marta consta de una serie de centros poblados debido a las diferentes dinámicas sociales de poblamiento y las condiciones naturales del terreno, siendo el centro histórico y su periferia inmediata las áreas de mayor concentración poblacional. Esto genera una recarga en la demanda de servicios públicos (como la recolección de basuras, el acueducto y el alcantarillado), naturales (como parques o ríos) y sociales (como equipamientos culturales, educativos, deportivos o de salud) –los cuales de por sí en muchas comunas son se encuentran deteriorados o en un número muy inferior al necesario–. Esta alta demanda genera además la prestación ineficiente de los servicios, generando fallas totales en la prestación de estos, lo que pone en riesgo en muchos casos a la población.

A lo anterior se le suma la desarticulación de los centros de desarrollo económico (El Rodadero y el Centro Histórico) y los polos de concentración-atracción poblacional. Esto genera grandes tiempos de desplazamiento, así como desventajas competitivas y dificultades para el acceso al trabajo y los servicios para una parte de la población que se encuentra más alejada. En el pasado no tan reciente, muchas ciudades –incluso Tokio o Saõ Paulo- que han intentado aplicar el Paradigma de la Contención en uno u otro momento, han fracasado y lo han abandonado. Su crecimiento ha sido demasiado rápido para que la contención fuese efectiva. De hecho, el análisis de una muestra representativa

de 30 ciudades (Angel et al) – incluso París, Francia, que se muestra en el **Mapa 1** (en el cual la mancha gris del centro es el área edificada en 1800 y la púrpura representa la periferia edificada de la ciudad en el 2000)- determinó que, en promedio, todas multiplicaron por 16 su área edificada entre 1930 y 2000.

Contener su expansión habría resultado imposible y todos los esfuerzos para ese objeto habrían sido infructuosos. Los pocos lugares en donde la contención total o parcial ha sido relativamente exitosa han sido aquellos con presencia de gobiernos autoritarios y fuertes - como en Seúl, Corea del Sur, en los años 70, o en las ciudades de China, en las décadas de los 90 y de los 2000- pero incluso en tales casos el resultado final ha sido asfixiar la provisión del suelo y hacer inalcanzable la vivienda para la mayoría de la población, en particular la de menos recursos. En síntesis, el fracaso de la contención puede producir una expansión urbana desordenada, ineficiente, inequitativa y sin sostenibilidad, en tanto que su éxito puede hacer inalcanzable la vivienda para la mayoría.

La alternativa del paradigma de la contención es el Paradigma de Planear la Expansión. Este paradigma acepta que la expansión urbana es inevitable; que si viene acompañada por un mayor desarrollo económico probablemente producirá niveles de ocupación del área urbana per cápita más altos; que debe adoptarse si se quiere que la oferta de suelo para la vivienda sea amplia y asequible y que el suelo que se precisa para las obras públicas – al menos aquel necesario para la red arterial de vías e infraestructura y para los espacios públicos abiertos de mayor jerarquía – tiene que ser identificado y adquirido por las municipalidades antes de que el desarrollo urbano produzca la ocupación de la periferia de la ciudad.

Existen algunos buenos ejemplos de ciudades que han preparado el suelo adecuado para su expansión prevista. Uno de los mejores ejemplos históricos es el Plan de Ensanche de Barcelona, España, hecho en 1859 por Idelfonso Cerdá (**Ver Mapa 4**). Ese plan preveía expandir al menos nueve veces el área edificada de la ciudad. Dadas las tasas de expansión proyectadas de las ciudades de rápido crecimiento, la expansión prevista por Cerdá no es del todo irreal.

La Iniciativa de Expansión Urbana en Colombia consiste en un sencillo programa de acción de cuatro pasos que puede y 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.

La Iniciativa para la Expansión Urbana busca trabajar con municipios colombianos que opten por la segunda alternativa y estén dispuestas a invertir recursos humanos y unos mínimos recursos financieros para alcanzarla. Por ello, ha invitado a varias ciudades de Colombia, incluyendo Santa Marta –todas ellas de rápido crecimiento- para que se sumen a La Iniciativa sobre la Expansión Urbana.

El objetivo es aunar esfuerzos desde los gobiernos municipal y nacional, así como diferentes organizaciones públicas y privadas, así como bancos de desarrollo, que quieran impulsar la iniciativa. En ese sentido, este documento presenta las bases del estudio realizado para Santa Marta desde el Proyecto Urbanización de la Universidad de Nueva York, justifica la necesidad de plantear un plan de crecimiento ordenado.

Selección de Zonas de Expansión, Establecimiento de vías y Análisis predial y de Costos.

A continuación se describirá el proceso realizado para la selección de las zonas de expansión acorde con los escenarios sugeridos de crecimiento urbano sugeridos. Para la realización de este ejercicio se han tomado insumos propios de la asesoría brindada por la Universidad de Nueva York, de consultores de ONU HABITAT y de la firma Geografía Urbana.

Paso 1. Identificación de área requerida: Teniendo los insumos de proyecciones demográficas y de expansión de huella urbana se identifica en el mapa de la ciudad cual es el espacio considerado ideal para este crecimiento. En la tabla 2 se indica que el área construida de la ciudad se expandirá hasta 5,502 hectáreas comparado con las 2,457 hectáreas que la ciudad tenía en 2010. Así pues se debe hacer un plan de expansión que contenga cerca de 3,000 Hectáreas.

Paso 2. Localización física de zonas de expansión: El equipo municipal teniendo en cuenta lo establecido actualmente por el POT y analizando las zonas ideales para expansión estableció la localización de estas 3,000 Hectáreas. Primero teniendo en cuenta las 1,810

Has establecidas en el POT vigente y ubicando una posible zona de expansión adicional localizada contigua a la zona de expansión existente de 1,403 hectáreas.

Paso 3. Establecimiento de malla de vías arteriales: Habiendo localizado la zona de expansión se procedió con el siguiente paso de la metodología que es ubicar una malla de vías arteriales de 1km por 1km con 30 metros de ancho. La ciudad de Santa Marta ha recibido una asesoría por parte de varios consultores de ONU HABITAT que ya realizaron un diseño de la malla vial en la zona de expansión. Por lo tanto se toma la decisión de tomar el diseño ya existente y prolongarlo a las nuevas zonas sugeridas. Dicho ejercicio se encuentra en el Mapa de Expansión adjunto. **(Ver Mapa 5)**. Vale resaltar que el ejercicio incluye el paso de la carrilera y su respectiva afectación predial.

Paso 4. Establecimiento de costos prediales y unitarios de las zonas afectadas por la malla de vías arteriales: Para establecer el posible costo de la adquisición de la tierra ubicada por las vías es necesario revisar el número de predios que se encuentran en la zona de expansión, para acto seguido, identificar qué porcentaje de cada predio se afecta por el trazado de la malla vial. Con la información predial y catastral de los predios se puede establecer el costo unitario por hectárea y subsecuentemente el costo de las extensiones de tierra afectadas por el trazado.

Después de realizar la identificación de los predios y el estudio de la información catastral se identificó que el área total de los lotes localizados en el área de expansión es de 2,230. Así mismo se identificó que el trazado de las vías arteriales ocuparía cerca de 815 hectáreas. Así mismo se identificó que el área comprende cerca de 238 lotes, de los cuales 70 se afectan por el trazado vial propuesto. Aproximadamente el 10%. **(Ver Tablas 3,4 y 5)**.

A continuación se relaciona una tabla que resume los datos de los costos potenciales de los predios afectados por el trazado vial.

Tabla 4. Tablas Resumen Estudio Predial

Fuente: Elaboración propia

Ítem	Lotes en la zona de Expansión	Lotes afectados por la las vías arteriales	%
Número de predios	238	70	29.4%
Total área en M2	22,304,225.8	8,150,399.8	36.5%
Total área en Has	2,230.4	815.0	36.5%
Total Costo en COP	COP 158,232,387,000	COP 126,799,850,000	80%
Total Costo en USD	\$79,116,194	\$63,399,925	80%
Área con Afectación in M2	803,427.39	803,427.39	
Área con Afectación in HAS	80.34	80.34	
% área con afectación	3.60%	9.86%	
Costo afectación en COP	N/A	COP 17,697,103,783.06	
Costo afectación in USD	N/A	\$8,848,551.89	

% De afectación por predio

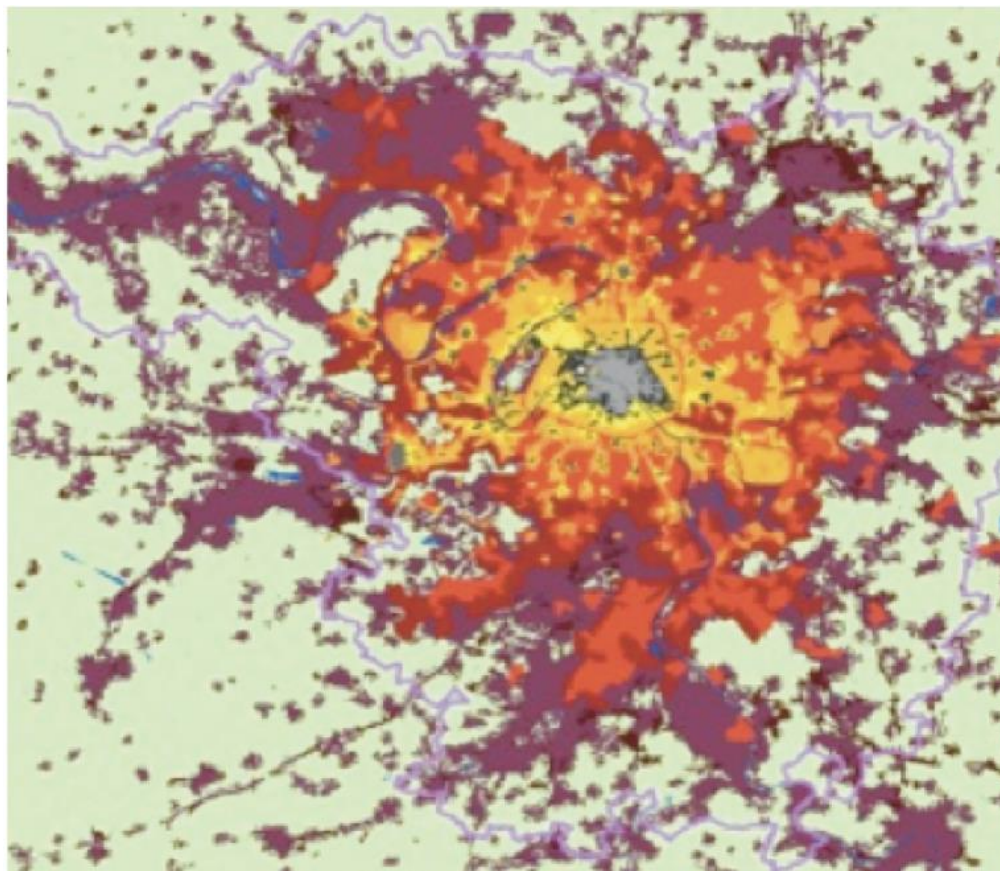
% de tierra afectada por vías	# Predios	%
0.1%-9%	22	31.43%
10%-19%	26	37.14%
20%-29%	10	14.29%
30%-39%	3	4.29%
40%-49%	6	8.57%
>50%	3	4.29%
Total	70	

Tamaño de predios en la zona de expansión

Área del predio	Número de predios en cada categoría	% Del total de predios
<1	9	12.86%
>1-<20	50	71.43%
>20-<40	5	7.14%
>40-<60	3	4.29%
>60-<100	2	2.86%
>100-200	1	1.43%
>200	0	0.00%
Total Predios	70	

Plano 3. Crecimiento Urbano de París entre 1800 y 2010

Fuente: Elaboración propia

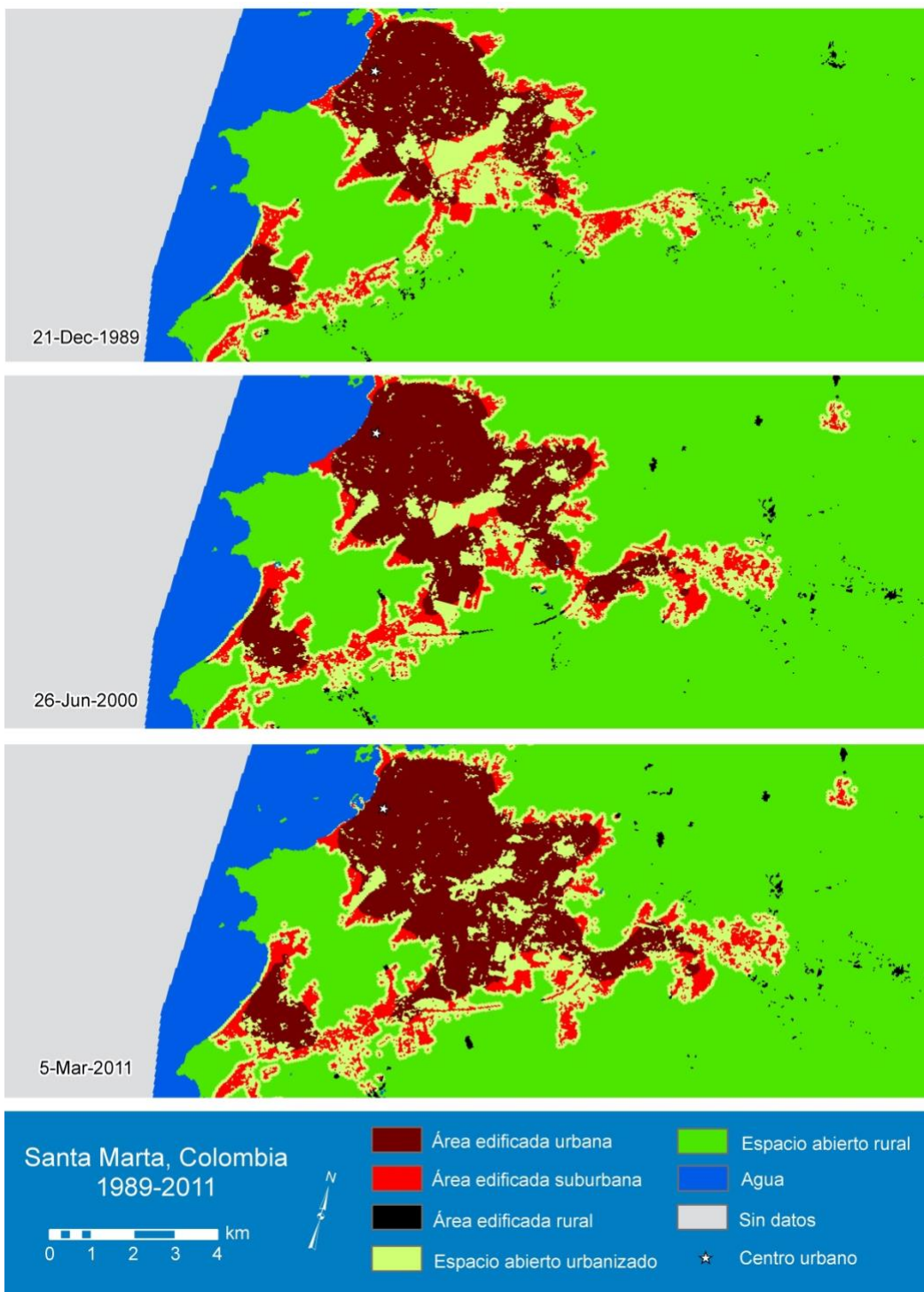


Plano 4. Plan del Ensanche de Barcelona
Fuente: Ildefonso Cerdá, 1859. Barcelona España.



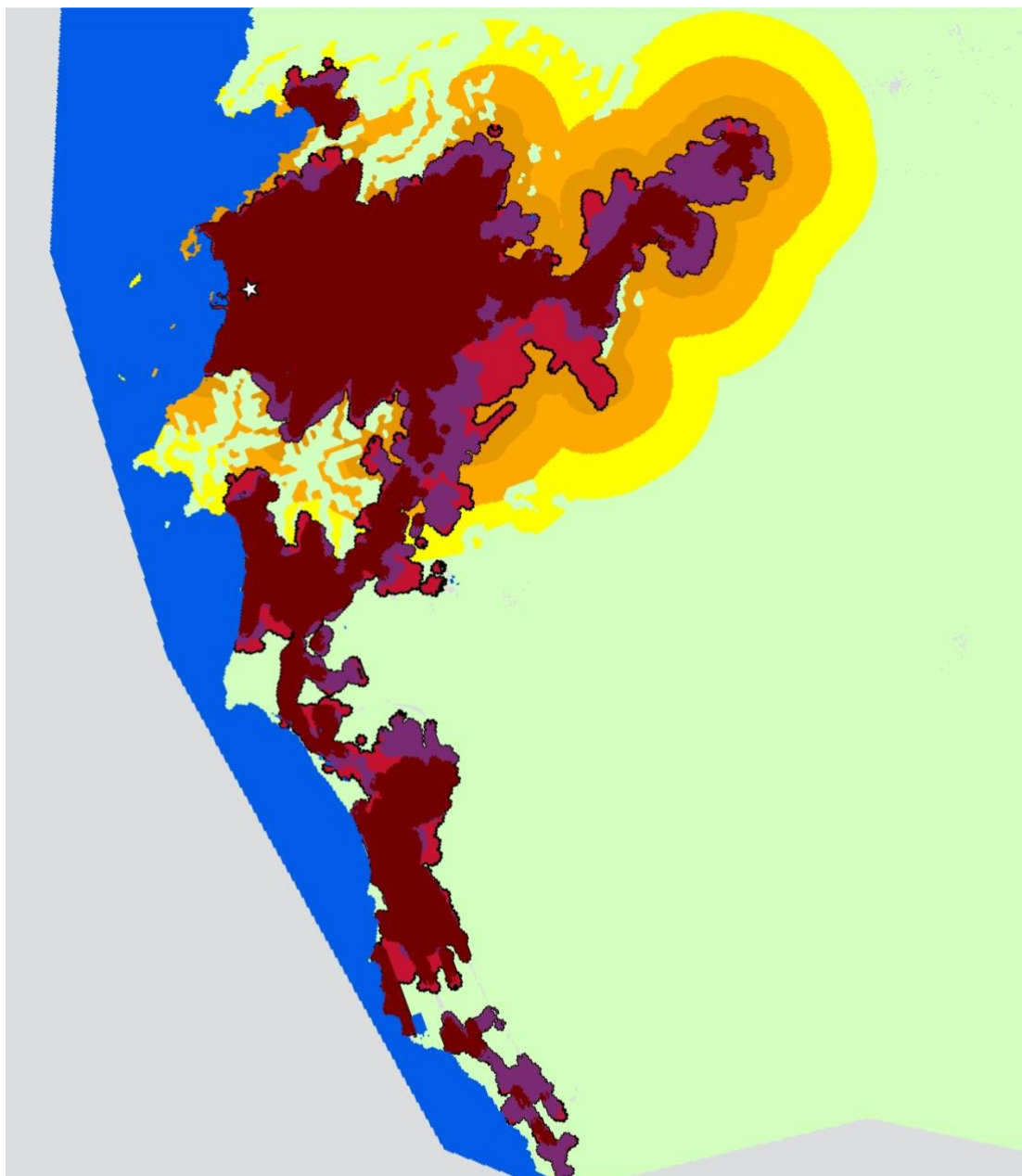
Plano 5. Expansión histórica de Santa Marta

Fuente: Elaboración Propia

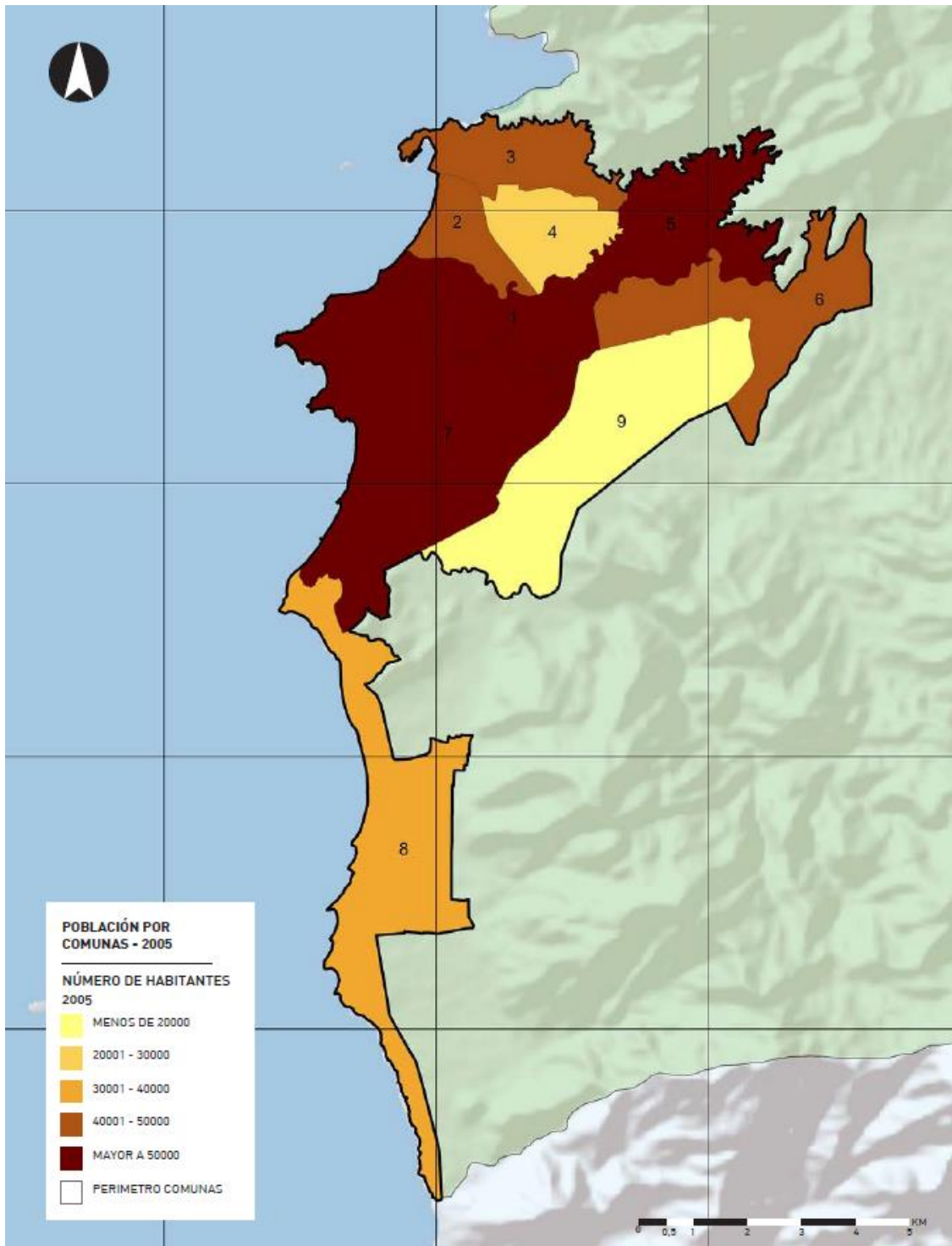


Plano 6. Expansión tendencial de Santa Marta

Fuente: Elaboración Propia

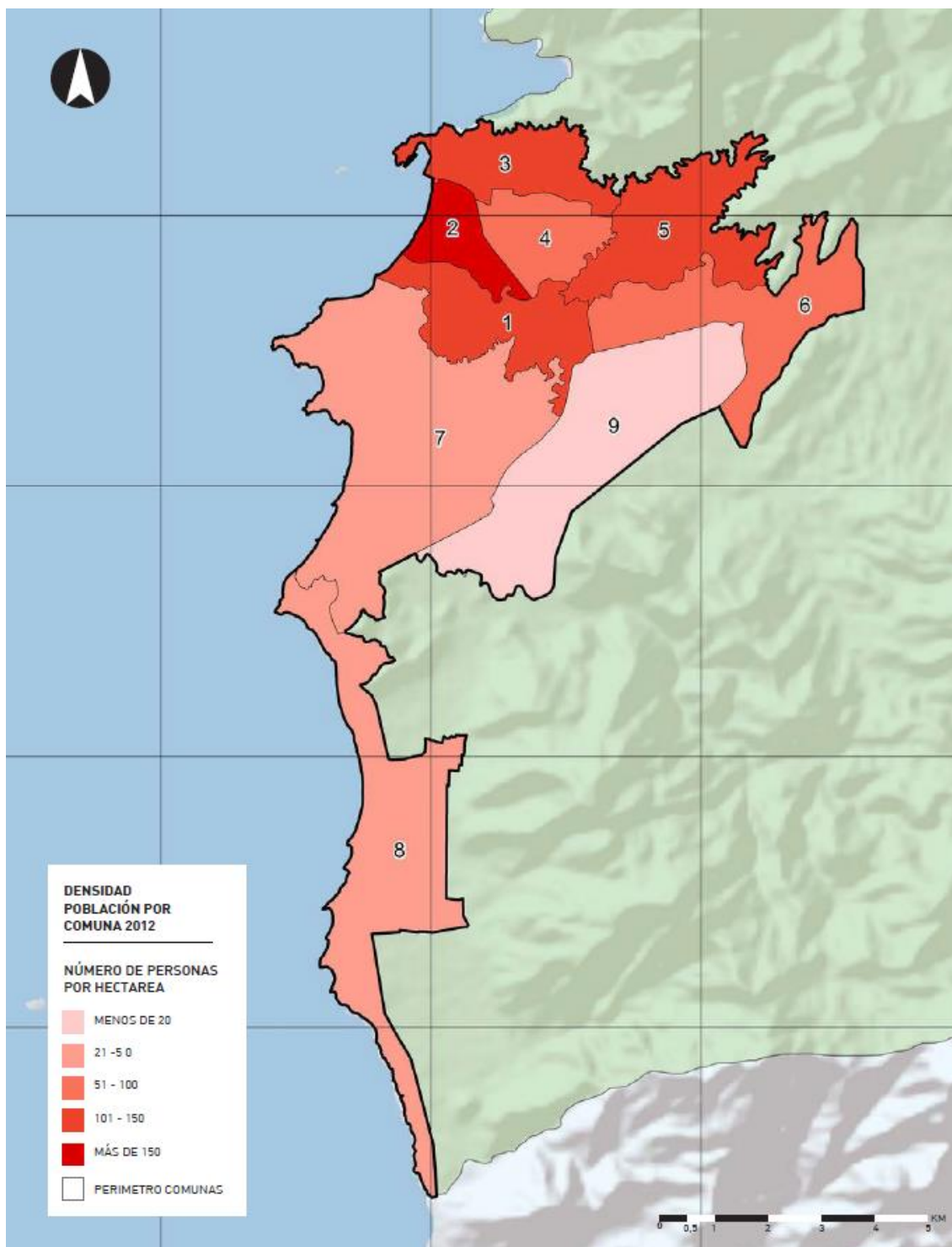


Plano 7. Población por comunas -2005
Fuente: Expediente Urbano. Geografía Urbana



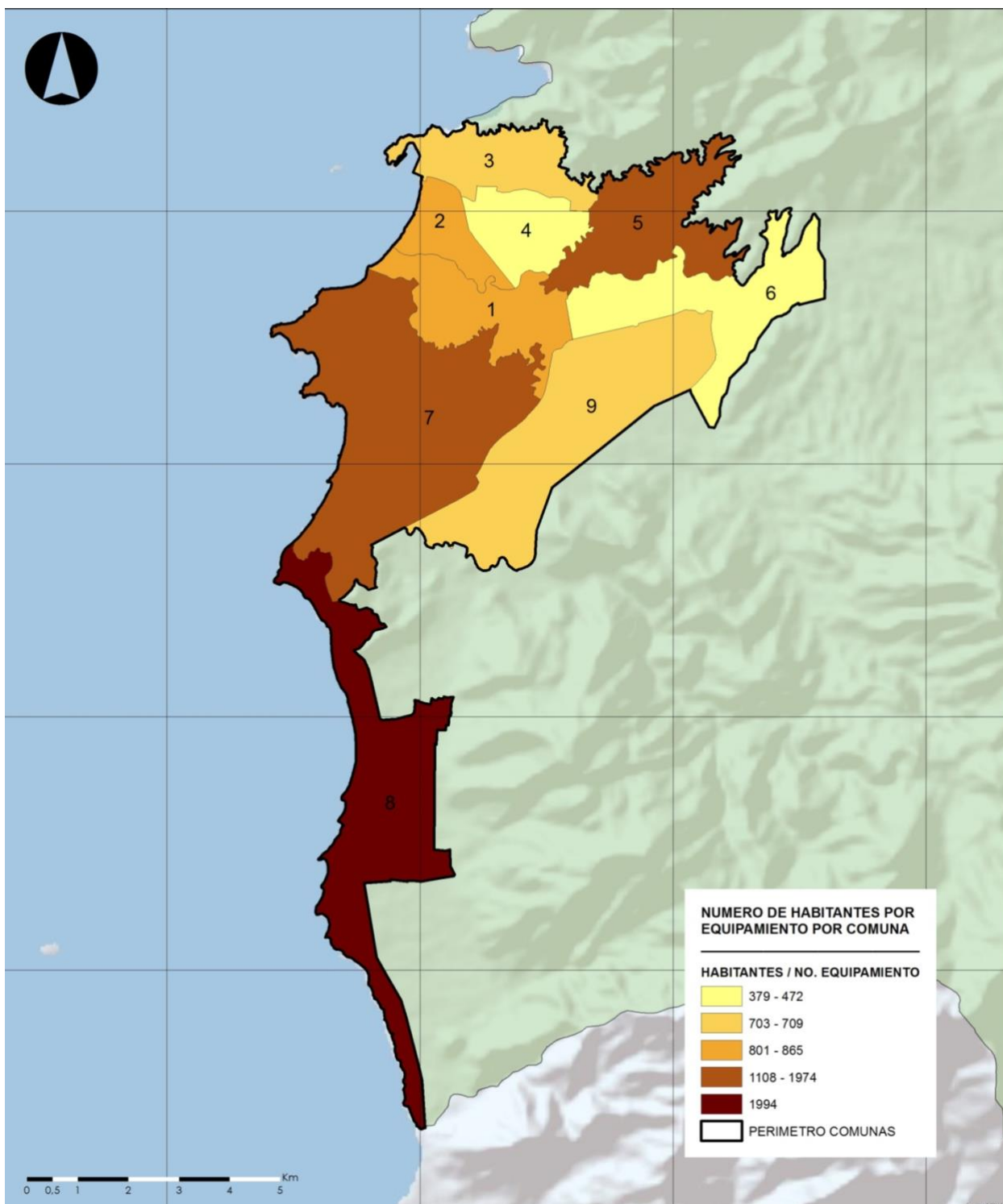
Plano 8. Densidad de población por comuna -2012

Fuente: Expediente Urbano. Geografía Urbana



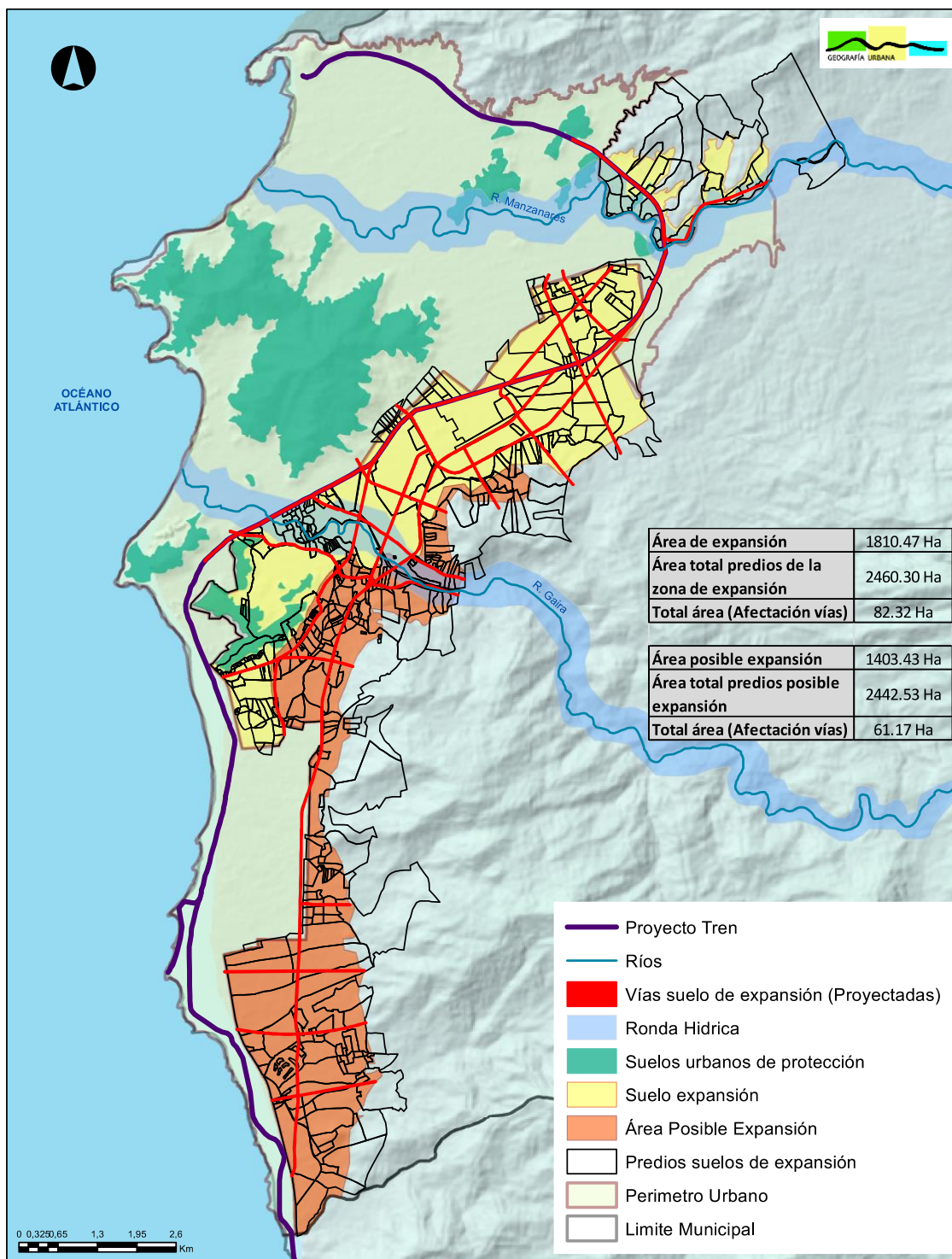
Plano 9. Número de habitantes por equipamiento – 2012

Fuente: Expediente Urbano. Geografía Urbana



Plano 10. Zonas de Expansión y red de vías arteriales

Fuente: Geografía urbana, 2013

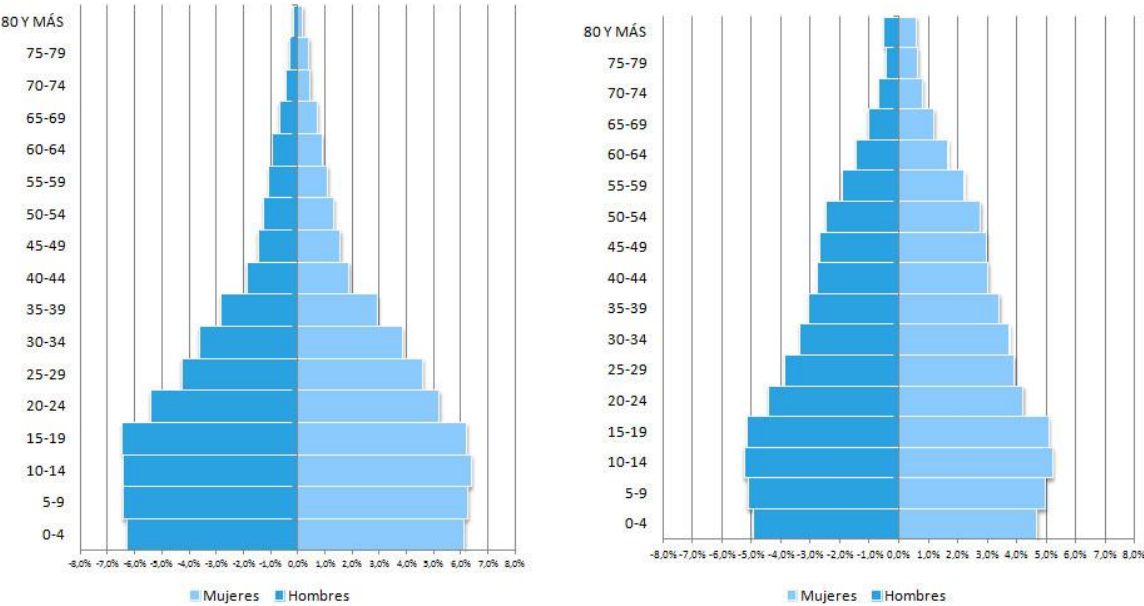


El anterior mapa contiene la propuesta de expansión sugerida. Es importante aclarar que la propuesta no sugiere una ampliación inmediata del predio, ni tampoco la construcción inmediata de las vías arteriales. Lo que se busca como se mencionó a lo largo del documento es que se haga una selección anticipada de espacios que genere suficiente oferta de suelo urbanizable, pero de una manera ordenada y gradual. Así mismo la selección de espacios y propuesta de trazado de malla vial, no busca ni sugiere su construcción inmediata, sino tan solo asegurar los derechos de vía o establecer acuerdos con los propietarios para cesiones de uso o su eventual adquisición. La segunda fase de la iniciativa sobre la expansión urbana busca generar una estrategia institucional y una propuesta de uso de normas que permitan garantizar la obtención del uso del suelo con el mínimo costo posible para el distrito.

Gráfico 2. Pirámide Poblacional

Fuente: Expediente Urbano. Geografía Urbana

Expediente Distrital de STM – Pirámide poblacional



3.2.1 Conclusiones sobre el crecimiento de Santa Marta

Santa Marta tiene una aplicación muy baja del Índice de Prosperidad Urbana² en comparación con otras ciudades intermedias, ya que el desarrollo y crecimiento urbano en el distrito no tiene la capacidad de generar prosperidad económica y social a sus habitantes, por lo que es necesario un reenfoque de la estrategia para lograr revertir dicha tendencia. Para ello se identifica que es posible hacerlo a través del aprovechamiento de los potenciales presentes en su patrimonio natural, puerto marítimo, ferrocarril y aeropuerto.

Los numerosos estudios y documentos sobre planificación y ordenamiento territorial de la ciudad elaborados reconocen que el valor de Santa Marta está en su historia y patrimonio combinado con lo natural, por lo que como recomendación general en la planificación de la ciudad, todo debe supeditarse al valor natural.

Se reconoce como los temas más importantes a tratar en el ordenamiento territorial de Santa Marta:

- La definición del nuevo perímetro urbano, en donde se aclaren todos los crecimientos futuros.
- Los cerros, como elementos productores de agua en el caso de La Sierra Nevada, así como contenedor de población en alto riesgo en los asentamientos de desarrollo informal presentes en la periferia y en el Monte Ziruma.
- El agua, desde la perspectiva del abastecimiento de toda la población y de la necesidad de mejorar la calidad de los cuerpos hídricos de la ciudad, los cuales presentan reiterados casos de población en alto riesgo por ocupación de sus áreas forestales protectoras.
- La zona costera, para la cual es indispensable lograr un equilibrio entre explotación y preservación.
- Estructura urbana, generar un modelo de ciudad en donde se planifique adecuadamente a través de la renovación urbana, el crecimiento de áreas de expansión, espacios de economía integrados y una eficiente red de espacios públicos que estructuren la ciudad.

² Índice de Prosperidad Urbana de ONU-HABITAT de las ciudades colombianas, 2014.

3.3 Medio ambiente

El Distrito de Santa Marta tiene el mayor porcentaje de suelo clasificado como suelo rural, en el cual se encuentran áreas de reserva y suelo de protección que corresponden a los parques nacionales Tairona y Sierra Nevada de Santa Marta. La doble condición de suelo rural y a la vez de protección, presenta un conflicto para los asentamientos que se encuentran en estas áreas, lo cual no permite que sean objeto de legalización ni de dotación de servicios públicos domiciliarios. Es relevante que los centros poblados rurales existentes, que no se encuentren en estas condiciones sean objeto de consolidación y por lo tanto de articulación con el casco urbano de Santa Marta de tal manera que se evite la dispersión de asentamientos por el territorio y se concentre la población en estos centros. De lo contrario, la condición actual, en la cual se presenta el mayor déficit de servicios públicos y sociales en estas zonas, se seguirá perpetuando por cuenta de errores de planificación.

La situación normativa descrita en el párrafo 0 genera además un impacto negativo en los nacimientos y cuerpos hídricos de la Sierra Nevada, así como en la biodiversidad que ésta alberga, poniendo en riesgo el abastecimiento de agua para los corregimientos rurales y para los habitantes y negocios del casco urbano.

El mal manejo de la Sierra Nevada genera además la colonización humana de ésta, lo cual va en contra de su valor como sitio sagrado y reserva ecológica estratégica de la ciudad de Santa Marta. La Sierra es de gran importancia para los pueblos Kogui, Arhuaco, Wiwa Y Kankuamo, pueblos que habitan en ella ancestralmente y en armonía entre su propio entorno construido y el entorno natural que los rodea. Por lo tanto, su opinión y conocimientos deben ser la norma rectora a la hora de regular en el POT los temas relacionados a la preservación de la Sierra, así como la articulación con los demás municipios que comparten este ecosistema.

El manejo que se le dé al a Sierra debe aplicarse también en el momento de la regulación de los demás sitios sagrados para el pueblo Tairona, con especial atención al parque que lleva su nombre. El desarrollo de estas zonas debe ser consultado de acuerdo a la normativa nacional que así lo obliga. Sin embargo, no debe olvidarse que Santa Marta es una ciudad que por sus características ambientales y culturales es reconocida por el potencial que tiene para el desarrollo de actividades relacionadas con el turismo. Así mismo, las ventajas de competitividad que tiene la ciudad debido a las actividades portuarias es una oportunidad para la generación de empleo y de ingresos, que debe

aprovecharse a partir de inversiones en infraestructura vial y de transportes, que sirvan de plataforma para el fortalecimiento de las actividades económicas existentes.

Actualmente, se le da un manejo ineficiente a las reservas hídricas y naturales por la existencia de herramientas que no logran regular adecuadamente su aprovechamiento. Esto desemboca en el incremento de riesgos naturales como deslizamiento e inundaciones debidas principalmente a la tala indiscriminada, así como a la población de zonas no aptas, bien sea por el alto riesgo que representan o por el valor ecosistémico que prestan. Este elemento debe tratarse con miras a una adopción masiva entre la comunidad samaria, ya que de esta depende el éxito de las soluciones implementadas para dar un manejo adecuado de estas situaciones.

3.4 Economía y productividad

Uno de los principales problemas evidenciados es el desarrollo de unos pocos sectores de la economía y desaprovechamiento de las potencialidades del territorio. Para evidenciar este problema se calculó del Producto Interno Bruto (PIB) por ramas de las actividades económicas, el cual se calcula según la metodología expuesta en el documento “Metodología para Calcular el Indicador de Importancia Económica Municipal 2011” elaborado por el DANE. Para calcular el PIB a nivel municipal, se estima la participación de Santa Marta en el PIB de Magdalena, mientras que para cada sector, el valor agregado se calcula con fuentes internas de los gremios o, cuando no se dispone de este tipo de información, según el número de empleos generado, con ello se obtienen los siguientes resultados para 2012:

Tabla 5. Producto Interno Bruto de Santa Marta según ramas de actividad económica. 2012

Fuente: Cuentas Nacionales – DANE. Cálculos propios

Comercio, hoteles, restaurantes y reparación (32.2%)	Servicios sociales, comunales y personales (21.9%)	Transporte, almacenamiento y comunicaciones (13.1%)	Servicios empresariales, financieros e inmobiliarios (7.8%)
		Construcción (10.4%)	Industria manufacturera (5.9%)
			Demás rubros (8.7%)

Al comparar los porcentajes de participación de las ramas de actividad económica a nivel ciudad con los de nivel nacional, se puede determinar en qué sectores podría existir un menor desarrollo. Se observa que la economía de Santa Marta está más enfocada al sector turismo, ya que este tiene la mayor participación en el PIB, seguido de los servicios personales, sociales y comunales y del transporte, almacenamiento y comunicaciones; mientras que las participaciones del sector agrícola, minero-energético, industrial y de electricidad gas y agua se encuentran por debajo del nivel nacional. Esto demuestra el sector al que la ciudad le apunta dadas sus ventajas competitivas y también – por lo menos en el sector minero – el costo de oportunidad ambiental supera con creces las aportaciones al PIB de la ciudad, y que por lo tanto no es una actividad que se deba estimular ya que generaría un impacto negativo superior a las eventuales ganancias que aportaría.

Por otro lado es entendible que la participación del sector agrícola sea baja dado que gran parte del área rural de Santa Marta es suelo de protección y por lo tanto se dedica a la explotación agrícola de baja intensidad. Este nivel de explotación y la falta de acceso a tecnologías y herramientas que los hagan competitivos en el mercado, genera que los agricultores de Santa Marta vivan en una economía de subsistencia, donde por medio de su trabajo no pueden mejorar sus condiciones de vida y por lo tanto viven en condiciones precarias que los obligan a dejar de lado su actividad y desplazarse a la ciudad, principalmente, para emplearse en el sector informal.

La falta de competitividad económica se relaciona directamente con el atraso en la infraestructura necesaria para el desarrollo de las actividades productivas y el mejoramiento de la competitividad de la ciudad. Si se observa la distribución de las construcciones según su destino económico (ver Tabla 6. Distribución de Construcciones por Destino.), a pesar de haber un reducido número de edificaciones con uso industrial (en comparación con otros destinos), ocupa un área bastante significativa en el territorio, por lo cual la baja participación en el PIB puede estar asociada con la productividad de los factores.

Tabla 6. Distribución de Construcciones por Destino.

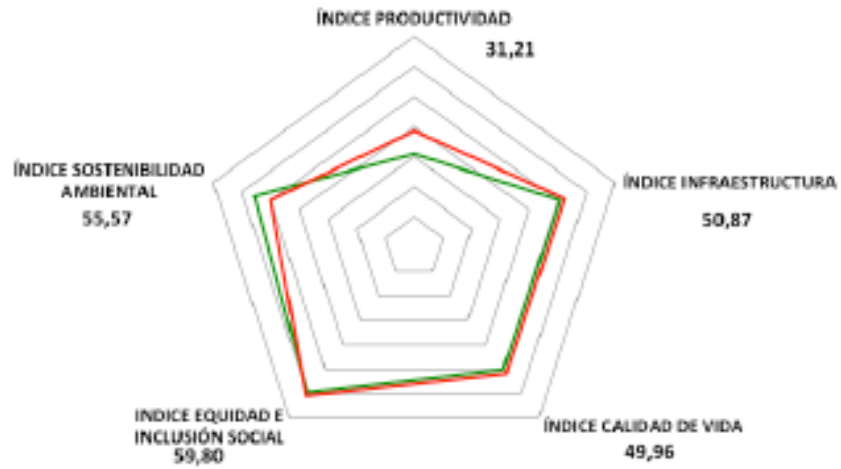
Fuente: Elaboración propia con base en información IGAC 2013

Destino	Unidades	Área Promedio (mt ²)
Habitacional	105,704	268.30
Industrial	326	79,640.50
Comercial	4,820	1,822.14
Agropecuario	24	65,414.29
Cultural	2	1,437.50
Recreacional	140	6,683.42
Salubridad	226	12,226.91
Institucionales	91	728.03
Educativos	680	161,813.48
Religioso	488	5,034.42
Uso Público	24	1,091.88
Lote Urbanizable	104	1,802.88

Evidencia de los problemas de competitividad económica se pueden ver en el cálculo del índice de prosperidad económica de las ciudades (CPI por sus siglas en inglés), calculado por ONU HABITAT, en donde dos de las dimensiones son precisamente el desarrollo de la infraestructura y la productividad (ver Gráfico 3). Este análisis evidencia que Santa Marta tiene un índice de infraestructura muy cercano al nacional, pero presenta una menor productividad, lo cual no debería ser así dadas las condiciones de la ciudad como puerto y su nivel adecuado de infraestructura. Al analizar las sub-dimensiones (ver Gráfico 4), se determinara que dicha baja productividad es producto de la falta de aglomeraciones con base en nichos de mercado que generen ventajas competitivas entre ellos en el sector industrial.

Gráfico 3. Dimensiones del CPI promedio y Santa Marta³.

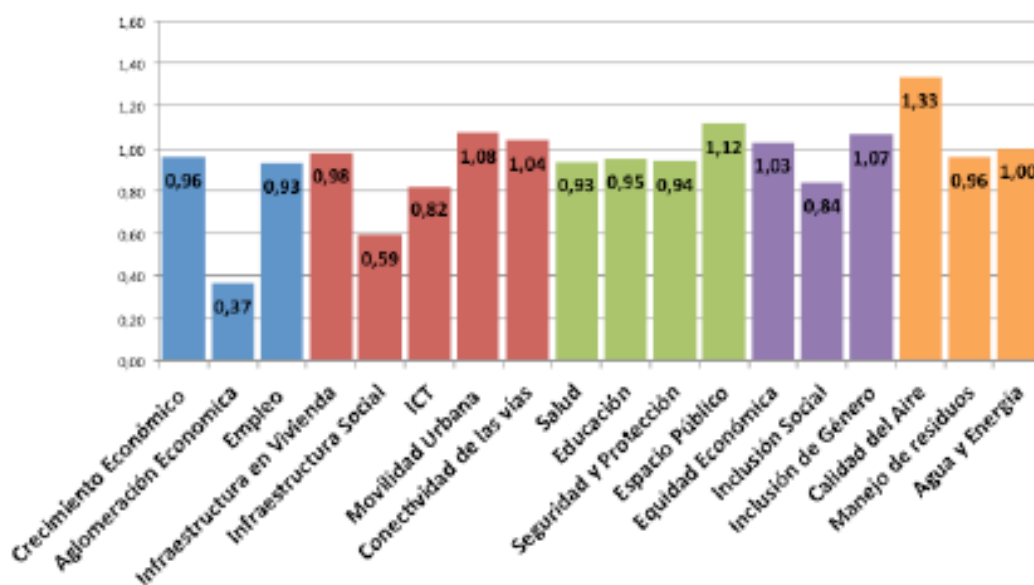
Fuente: ONU-Hábitat/Colombia



3) ³ La línea verde corresponde a Santa Marta y la roja al promedio de las 23 ciudades principales de Colombia.

Gráfico 4. Sub-dimensiones, SantaMarta frente al promedio 23 ciudades

Fuente: ONU-Hábitat/Colombia



Otro de los problemas identificados es la deficiencia en la infraestructura social, lo que dificulta la generación de capital social necesario para el fortalecimiento de las instituciones que eventualmente facilitarían la generación de clústeres que se traducirían en una mayor productividad económica y una mayor integración de la población en el sistema económico formal. La carencia de dicha infraestructura y la deficiencia en la prestación de servicios conllevan al incremento de las necesidades básicas insatisfechas (NBI), el cual puede llegar al 29.03% en la zona urbana según el DANE, y al 50% en el área rural, siendo las principales problemáticas el déficit de vivienda, la miseria y el hacinamiento (ver Tabla 7. NBI Desagregado por Componentes Santa Marta.Tabla 7).

Tabla 7. NBI Desagregado por Componentes Santa Marta.

Fuente: DANE

	<i>Cabecera</i>	<i>Resto</i>	<i>Total</i>
Proporción de Personas en NBI (%)	27,39	49,72	29,03
<i>cve (%)</i>	2,73	4,96	2,46
Proporción de Personas en miseria	9,43	24,15	10,51
<i>cve (%)</i>	5,59	8,08	4,84
Componente vivienda	6,69	20,65	7,71

<i>cve (%)</i>	6,61	8,50	5,56
Componente Servicios	9,28	16,73	9,83
<i>cve (%)</i>	5,74	8,98	5,15
Componente Hacinamiento	15,94	28,31	16,85
<i>cve (%)</i>	4,24	7,70	3,84
Componente Inasistencia	2,54	7,91	2,94
<i>cve (%)</i>	12,03	16,77	10,20
Componente dependencia económica	6,03	19,50	7,02
<i>cve (%)</i>	7,58	10,74	6,42

Derivado de la problemática identificada en el párrafo 0, se encuentra el índice de pobreza multidimensional (IPM). Para el caso de Santa Marta, el promedio de privaciones es de 48.12%, muy por encima de la media nacional, el cual es de 33% (ver Tabla 8).

Tabla 8. IPM Santa Marta.

Fuente: DNP

	<i>Población censo 2005</i>	<i>Población pobre por IMP</i>	<i>Incidencia</i>	<i>cve¹</i>
Zona Urbana	385.186	178.486	46,3%	0,004
Zona Rural	30.218	23.149	76,6%	0,012
Total	415.404	201.711	48,56%	0,004

En ese sentido, la pobreza en el área urbana llega al 46.3% y en el área rural al 76.6%, siendo los principales problemas el empleo formal (lo que concuerda con los resultados del CPI y disminuye la productividad de los sectores), el bajo logro educativo y el rezago escolar (donde en los cálculos del CPI eran muy pocas las familias que tenían el acceso a tecnologías de la información y comunicación en casa, lo que dificulta la realización de tareas y la investigación) y finalmente la cobertura de los servicios de alcantarillado y acueducto (variables asociadas al déficit de vivienda).

las variables sociales previstas en el NBI, como en el IPM, permiten evidenciar el bienestar en el sentido de “*well-being*” que propone el CPI de ONU Hábitat, por esa razón los datos de estos índices ayudan a explicar la falta de productividad en algunos sectores y la desarticulación económica producto de una desarticulación social por carencia de capital social en las instituciones y espacios que permitan la creación del mismo. La atención a las

principales privaciones de la población ayudará a la mitigación del problema, mejorando la calidad de la educación, garantizando el acceso a las TIC's en los hogares, incentivando la creación de empleo formal, de espacios comunitarios de integración social y económica (clústeres), que se generarán reacciones en cadena que converjan en el desarrollo humano y el crecimiento económico articulado de la ciudad.

3.5 Ordenamiento territorial y participación ciudadana

La ciudad cuenta con un conjunto de espacios que resultan estratégicos en la conformación de modelo de ordenamiento que los relacione en una estructura urbano-rural, que determine las grandes infraestructuras requeridas para el desarrollo de las actividades urbanas. Estos espacios estratégicos se encuentran identificados y corresponden a los siguientes:

1. La articulación con la región: Eje Cartagena - Riohacha
2. El espacio rural
3. La Sierra Nevada
4. El Parque Tairona
5. El río Manzanares y la Quebrada Tamacá
6. Estructura de espacios públicos y deportivos
7. Centro Histórico y Cultural
8. El Aeropuerto, el ferrocarril y el Puerto
9. Zona de expansión de la ciudad
10. Red de centralidades

Una de las razones que genera problemas en los ámbitos sociales, económicos y ambientales es la falta de regulación o incorrecta regulación de temas como la urbanización informal, los parques naturales, la conservación de fuentes hídricas, la preservación de zonas protegidas y zonas de ladera. Esta razón desemboca en diversos problemas, tratados en los subtítulos **Error! Reference source not found.** 3.3 y 3.4.

Otro de los problemas identificados con respecto al ordenamiento que la baja adopción de las políticas y proyectos por problemas de percepción en la representatividad de las comunidades en los procesos de consulta que lleva a cabo el distrito. Este problema es de especial atención en el momento de tratar con población minoritaria (negritudes, grupos indígenas y minorías sociales), las cuales consideran que no son tenidas en cuenta en los procesos de participación y consulta que dictamina la ley. Esta exclusión ha derivado en la ausencia de espacios y programas que atendían directamente sus necesidades y que los

representen como grupos parte del capital social e histórico, así como del folclor y la cultura samaria.

3.6 Plan de Ordenamiento Territorial Indígena

En base a él documento “Plan de Ordenamiento Territorio del distrito de Santa Marta desde la visión ancestral de las Comunidades Indígenas de la Sierra Nevada de Marta”, el cual fue creado de un proceso de discusión interna entre las autoridades tradicionales y líderes indígenas del Resguardo Kogui-Malayo-Arhuaco, con el apoyo técnico y profesional de ACDI/VOCA, bajo el aval y coordinación de la Organización Gonawindúa Tayrona, la Delegación Wiwa y la Confederación Indígena Tayrona, se concluye que para la comunidad indígena es imperativo mostrar el modelo de ordenamiento territorial en su pleno entendimiento como un principio de conservación ambiental, material y espiritual de la Sierra Nevada de Santa Marta.

Sus políticas se basan en cinco principios fundamentales para toda la comunidad. De acuerdo a esto por medio del P.O.T indígena la comunidad describe las políticas y estrategias que buscarían ser desarrolladas para el beneficio de todo el territorio indígena, de sus creencias y tradiciones.

1. Cultura del Desarrollo: Tradicionalmente la mayoría de las comunidades indígenas de la Sierra (que aún mantienen sus tradiciones) han buscado el bienestar de su población, a través de mecanismos que defienden la calidad del entorno y la conservación del medio.
2. Calidad de Vida: La cosmovisión particular de las comunidades indígenas de la Sierra propende por no crear problemas ambientales que afecten a su población.
3. Producción Limpia: Las prácticas productivas indígenas se basan en un conocimiento detallado del medio, y por lo tanto su explotación optimiza sus sistemas productivos.
4. Conservación de ecosistemas estratégicos: De las investigaciones que se han hecho en la Sierra se ha comenzado a relacionar los conceptos de ecosistemas estratégicos manejados por el occidente, con los manejados por las comunidades indígenas que determinan áreas míticas o sagradas y áreas especiales para su preservación (bosques comunales).
5. Gestión Ambiental Sostenible: Las prácticas de los indígenas de la Sierra han ido adaptándose históricamente a nuevos cultivos, renovando el "capital natural", previniendo el deterioro ambiental y tratando de proteger la biodiversidad del entorno y su diversidad cultural.

De acuerdo a estos principios se reflejan varios conflictos que la comunidad indígena percibe respecto al ámbito ambiental y social, y es la inexistente regulación de los espacios sagrados del territorio de la Sierra Nevada de Santa Marta debido a la falta de protección, fortalecimiento y sentido de pertenecía por parte de toda la región, esto se aprecia en gran medida en el deterioro ambiental de esos territorios. Al poco trabajo con la población del resguardo evidenciado en el retraso de trabajos de cartografía, estadística, ambiental y seguimiento poblacional, la falta de delimitación de la zona de amortiguación perimetral a la zona de ampliación del resguardo indígena y el abandono de la infraestructura vial existente en el resguardo.

En base a la percepción de los problemas existentes se describe la propuesta a tener en cuenta en el distrito de Santa Marta y su formulación POT, desde la política cultural territorial indígena con dos objetivos principales:

1. Saneamiento, ampliación y consolidación del Resguardo Kogui-Malayo-Arhuaco.
2. Recuperación y protección de los espacios sagrados del territorio ancestral de la Sierra Nevada de Santa Marta.

Esta política cultural territorial, es transversal a los principios de conservación ambiental en que se fundamenta las tradiciones indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta y por la cual la comunidad del resguardo indígena manifiesta las propuestas para desarrollar en pronta medida las problemáticas y necesidades del territorio, por lo tanto se incluirán las políticas, objetivos y estrategias propuestas dentro del componente general del proyecto de acuerdo de la revisión ordinaria al Plan De Ordenamiento Territorial de Santa Marta.

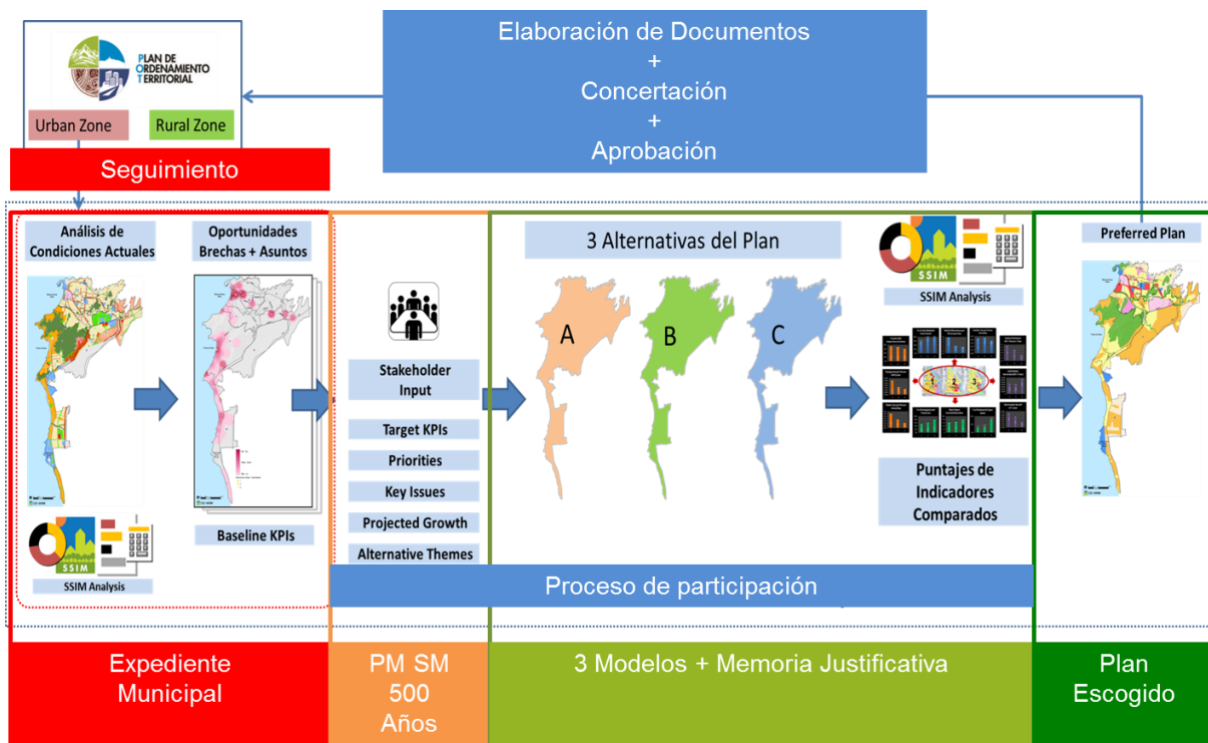
4 Plan de ordenamiento basado en el desempeño

Santa Marta se encuentra desarrollando por primera vez en Colombia un Plan de Ordenamiento Territorial basado en el desempeño de la ciudad. Para ello se ha corrido con la fortuna de poner en marcha diferentes equipos de trabajo interdisciplinarios quienes han aportado en diferentes momentos insumos para la puesta en marcha de la revisión. Es así como para el área urbana e la ciudad se realizó el análisis de las condiciones existentes y de las oportunidades espaciales de la ciudad reflejados en el documento expediente municipal, retomando los objetivos del Plan Maestro 500 años de la ciudad, y con el apoyo de la participación ciudadana en donde los samarios reportaron falencias y oportunidades de la ciudad, se modelaron tres escenarios diferentes en donde se representa la inversión y proyectos necesarios para impactar positivamente los indicadores reflejados en la modelación de las condiciones actuales, los cuales son base para la justificación de la revisión en el presente documento.

Una vez modelado el plan preferido ajustado de entre las tres opciones, y tomadas las decisiones de ordenamiento del territorio rural, deberá proceder el distrito con la elaboración de los demás documentos de ley que componen la revisión, y proceder con la concertación y aprobación del nuevo plan de ordenamiento de la ciudad.

Gráfico 5. Metodología y documentos relacionados a la modelación

Fuente: Geografía Urbana, AECOM Technical Services. 2015



4.1 Indicadores evaluados durante las modelaciones

El ejercicio de expediente municipal que se construyó un par de años atrás contenía indicadores simples que fueron la base para la construcción de los indicadores compuestos presentes en esta modelación. Todos los escenarios evaluados se objetivaron separando los indicadores en cuatro ámbitos:

SOCIALES:

- S1 – Índice de habitabilidad acumulativo
- S2 – Puntaje de acceso a instituciones educativas
- S3 – Puntaje de acceso a instalaciones cívicas/culturales
- S4 – Puntaje de acceso a instalaciones médicas
- S5 – Puntaje de acceso a parques y espacios abiertos

S6 – Puntaje de acceso a la recreación activa

S7 – Mejoramiento de espacio habitable promedio por vivienda

ECONÓMICOS:

E1 – Puntaje de relación de empleos y viviendas

E2 – Puntaje de acceso a empleos

E3 – Puntaje de empleos con conexión al sistema de transporte público

E4 – Balance de trabajos informales y viviendas de bajos ingresos

AMBIENTALES:

A1 – Promedio de área de parques y espacios abiertos por 1000 habitantes

A2 – % de área ambiental vulnerable protegida

A3 – No. de árboles por persona

A4 – Superficies impermeables

A5 – Relación de conectividad de espacios abiertos

INFRAESTRUCTURA:

I1 – Puntaje de acceso al sistema de transporte público

I2 – Puntaje de reducción de población en riesgo

I3 – Promedio de NO-RES GFA per cápita

I4 – Índice de población y capacidad de vías principales

I5 – Índice de diversidad de usos de tierra

I6 – Cambio en el consumo per cápita de agua por persona

I7 – Cambio en la generación de aguas negras

I8 – Desarrollo del servicio con infraestructura de alcantarillado existente

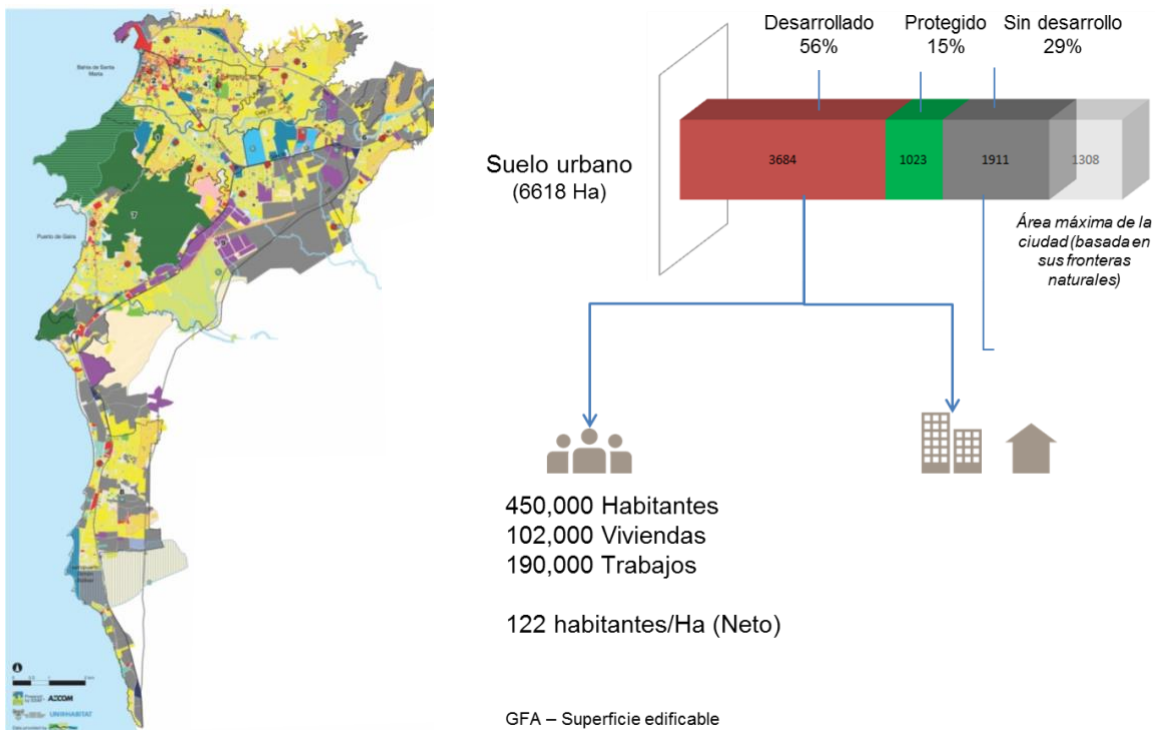
I9 – Cambio en la generación de residuos sólidos per cápita

4.2 Modelación de situaciones actuales

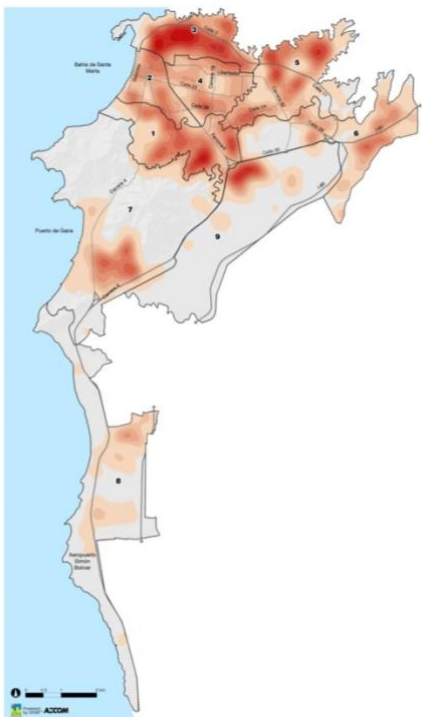
AECOM Technical Services realizó un análisis del uso actual del suelo en el distrito con el fin de evidenciar el cambio que el patrón de utilización del suelo que ha tenido en los últimos 15 años, tras la adopción del POT, y presentar una imagen actualizada del uso real del suelo a la fecha de la revisión ordinaria del POT. Este análisis mostró como resultado el siguiente mapa y cifras:

Gráfico 6. Diagnóstico usos y clasificación del suelo

Fuente: AECOM Technical Services, 2015



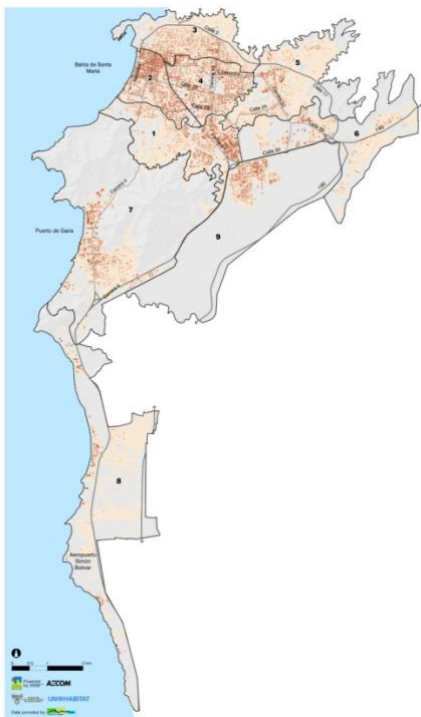
Esta espacialización de las condiciones actuales se empleó para analizar diferentes indicadores y elaborar el diagnóstico por temas como se observa en la siguiente tabla.



Densidad Poblacional

Este mapa muestra la variedad en la densidad de población residencial en Santa Marta. Alta densidad poblacional requiere más servicios e infraestructura y puede causar más estrés ambiental, pero por otro lado las áreas de alta densidad poblacional son aquellas las más activas y vitales de la ciudad.

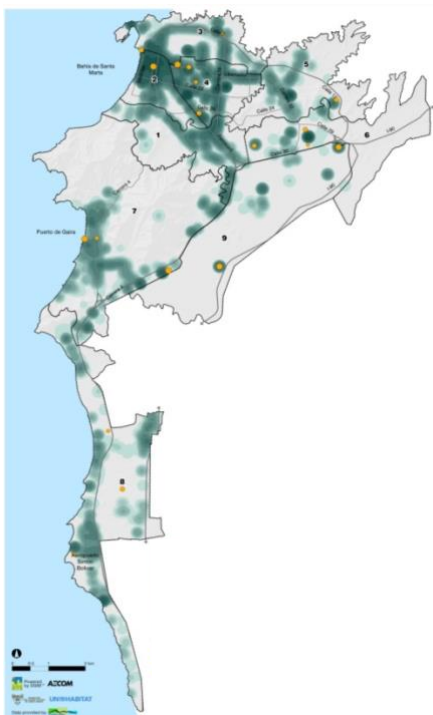
El promedio de personas por hectárea en Santa Marta es de 55. La comuna con mayor densidad es la 3 con 167 personas por hectárea, seguida por las 1, 2, 4 y 5 con 129, 124, 106 y 100 personas por hectárea respectivamente.



Densidad de área construida

Esta ilustración muestra la concentración construida por piso, es decir la relación entre área ocupada en primer piso y altura de las edificaciones. Las zonas de mayor densidad construida representan partes de la ciudad con una mayor inversión en la construcción, el uso del suelo suele ser más alto durante ciertas horas del día, y hay mayor demanda de los servicios de energía, agua y de aguas residuales.

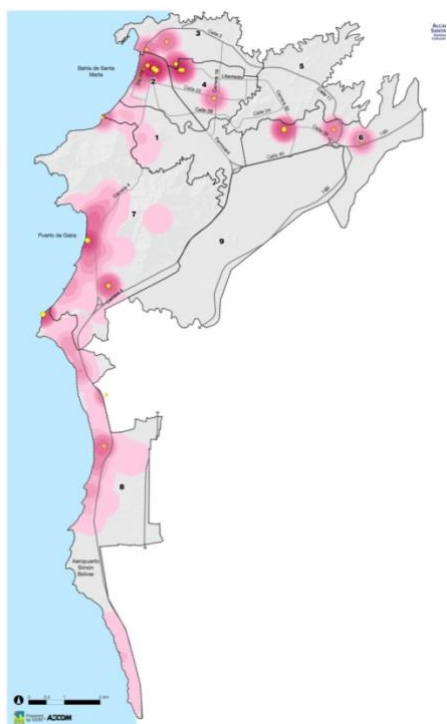
El 63% de la superficie construida en la ciudad se encuentra en las comunas 1 a la 5. Al comparar las mayores densidades de área construida con la densidad de población en donde se evidencia concentración en el borde norte de la ciudad, detectan problemas asociados al hacinamiento.



Densidad de trabajos

Dentro del Distrito se presenta una concentración de trabajos en las comunas 2, 3 y 4, las cuales representan el 54% de la oferta laboral de la ciudad. Por otro lado, la comuna 7 también presenta un alto grado de oferta de empleos siendo de 13%.

Es evidente que el centro tiene una accesibilidad alta, es ahí donde se concentran la mitad de los empleos de la ciudad. Esta dinámica se debe a que es allí donde se concentran la mayoría de las actividades turísticas, el 62% de las actividades turísticas se encuentra en las comunas 2, 3 y 4, lo cual concentra los empleos que genera dicha actividad económica.

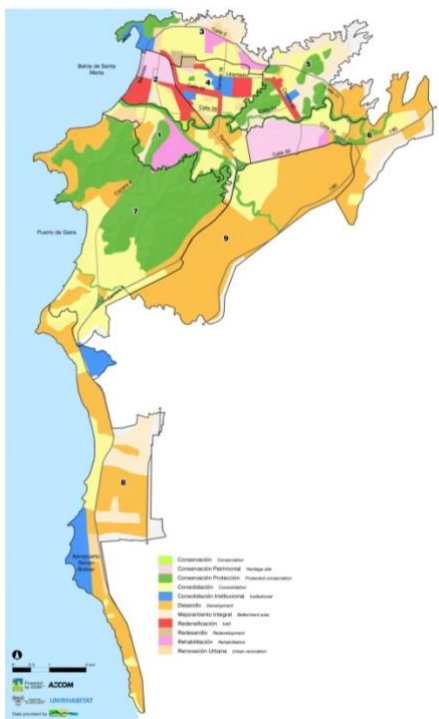


Áreas Turísticas

Este mapa muestra la concentración de actividades turísticas tales como museos, mercados, lugares prominentes, hoteles e infraestructura de apoyo a la industria turística.

El turismo es una industria muy importante en Santa Marta que depende de una buena infraestructura y buenos servicios urbanos, además del carácter urbanista. Al identificar las áreas de mayor concentración turística, los planificadores pueden concentrar las mejoras a la infraestructura y servicios en esas áreas.

28% de las actividades turísticas se encuentran en la comuna 2.



Acciones de planificación

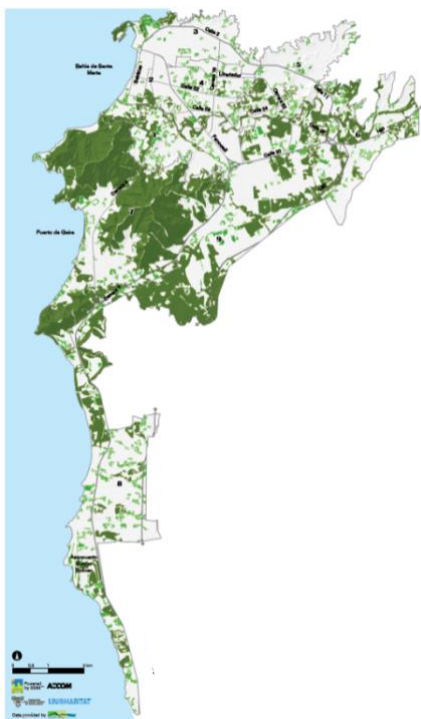
La ciudad de Santa Marta goza de un capital natural envidiable, los cerros, el mar, los cuerpos de agua y la cercanía a La Sierra, privilegian a la ciudad. Es por esto que la ciudad ha tomado una serie de medida en su accionar, para diferenciar el desarrollo, la conservación y las áreas de protección. Es clara la intención de desarrollar las periferias, especialmente las comunas 6, 8 y 9 y proteger el capital ambiental de las comunas 1 y 7, además de los pequeños corredores verdes que atraviesan la ciudad.



Acceso a parques por comunas

De acuerdo al estudio, la comuna 2 representa es la que cuenta con mayor acceso a parques, debido a su cercanía a la bahía de Santa Marta y el camellón. Otras comunas con alto índice de acceso son la comuna 1 y 4. En la **Error! Reference source not found.** se evidencia qué tan accesible es cada manzana con respecto a los parques de la ciudad. El 63% de los samarios tienen un parque a 5 minutos o menos caminando desde su vivienda.

En la ilustración anexa se identifica que la mejor situación se concentra en la comuna 2, y que es necesario mejorar la accesibilidad a parques en la comuna 5.



Conexiones verdes

Este indicador evalúa la cantidad de áreas no edificadas como parques y arboledas a lo largo de los ríos y calles, diferenciando cuales se encuentran conectadas y cuáles no.

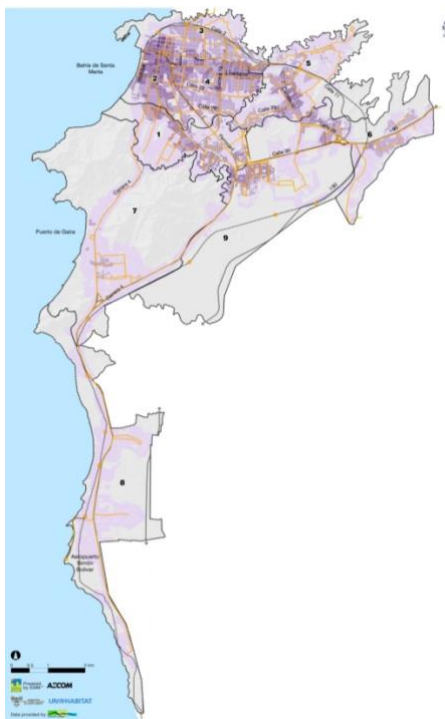
Loa áreas verdes conectadas son importantes para mantener la salud ecológica de la ciudad porque son ambientes más deseables para animales silvestres, los sistemas de manejo del agua y un sin número de otros servicios ecológicos.

Según lo encontrado en las condiciones actuales, el 39% del terreno de Santa Marta es verde, una de las mayores concentraciones se encuentra en la comuna 7 gracias al monte Ziruma.



Intersecciones y jerarquía de la red vial

La red vial de Santa Marta consta de dos vías principales que atraviesan la ciudad de sur a norte y vía complementarias que articulan la ciudad a estos dos ejes. En las inmediaciones del centro histórico y hacia el oriente de éste se evidencia la mayor concentración de vías locales primarias, que complementan la red principal regional y distrital.



Acceso a transporte público

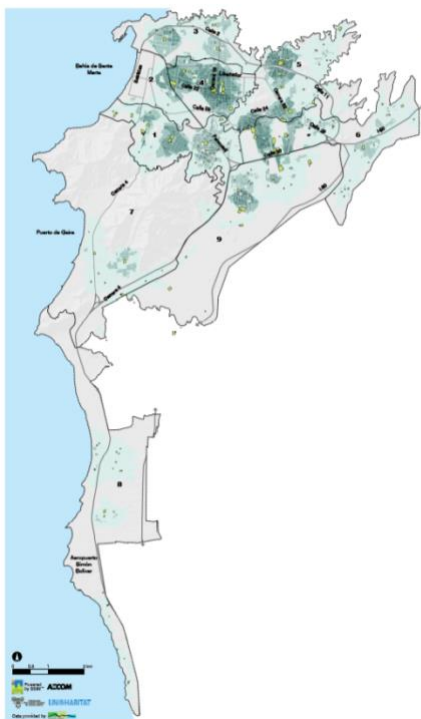
Se evidencia en el gráfico mayor facilidad de acceso al transporte colectivo en el centro de la ciudad mientras que en otros sectores se evidencia menor acceso al servicio. Es necesario que se proyecten nuevas rutas para facilitar el acceso al transporte de las personas que viven en las zonas periféricas de la ciudad y aquellas mal cubiertas por este servicio.



Acceso a los servicios de salud

22.843 personas correspondientes al 92% de la población están a 5 minutos en vehículo de un hospital o clínica. Las manzanas con una valuación alta son las que tienen el mejor acceso a los servicios de salud a 5 minutos caminando del hogar.

Se identifica que las comunas 7, 8 y 9 son las de menor acceso al servicio de salud.

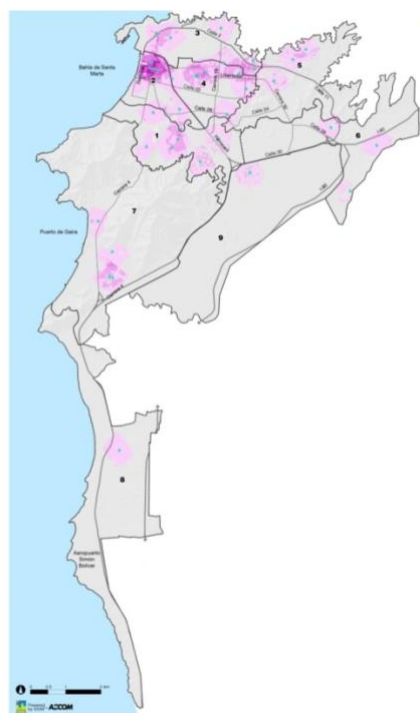


Acceso a la recreación Activa

El índice toma en cuenta la densidad poblacional, el acceso a la red vial y la ubicación y tamaño de las canchas y centros de recreación.

70% de la población tiene algún centro de recreación activa a 5 minutos caminando de su hogar.

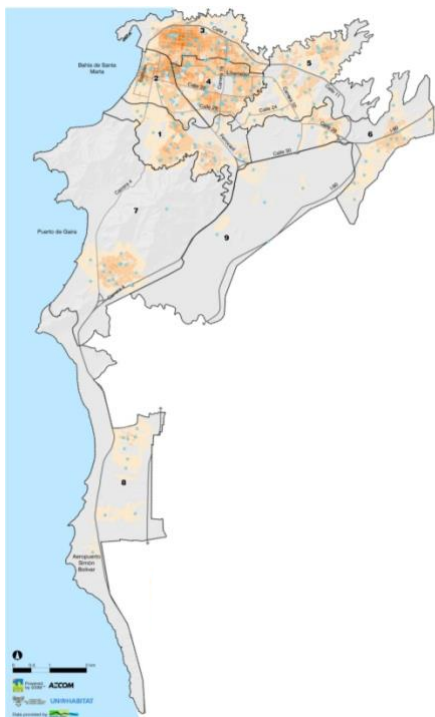
El índice general de la ciudad de SSIM de las condiciones actuales es de 0.32.



Acceso a los centros culturales

Cada manzana en este mapa está clasificada con un índice que evalúa el acceso a los centros culturales. El índice toma en cuenta la densidad poblacional, el acceso a la red vial y a la ubicación de teatros, museos y bibliotecas para generar un número que representa la accesibilidad a los centros culturales. Las manzanas con una evaluación alta son las que tienen el mejor acceso a centros culturales a 5 minutos caminando desde el hogar. Este índice permite identificar qué áreas carecen de acceso a centros culturales.

47% de la población está a 5 minutos caminando de un teatro, un museo o una biblioteca. Las comunas con menor cobertura son las 7, 8 y 9.

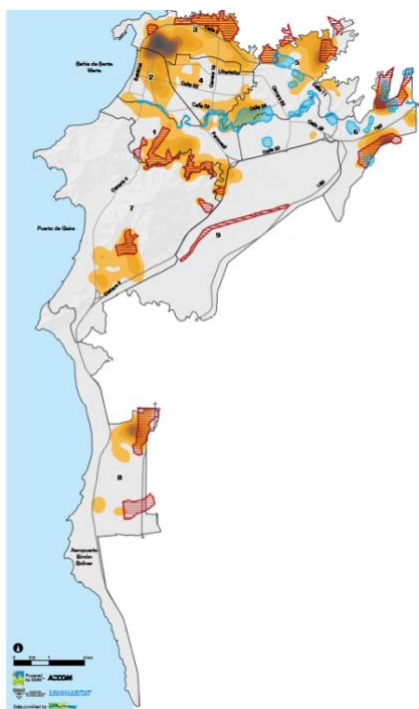


Acceso a las escuelas

La población con mejor acceso a los equipamientos de educación reside en las comunas 2, 3 y 4.

Un promedio de 1.542 residentes correspondiente al 85% de la población samaria, está a 5 minutos caminando de una escuela primaria o secundaria.

El puntaje de las condiciones actuales de escuelas en la valoración SSIM es de 0.97.



Vivienda precaria y población en riesgo

La mayor concentración de viviendas precarias se encuentra en la comuna 8. En cuanto a riesgo por inundación, la mayor concentración se encuentra en los alrededores del río Manzanares. El riesgo por movimiento en masa se presenta principalmente en la ladera del monte Ziruma y en el borde norte del perímetro municipal.

El 7% de los residentes de Santa Marta correspondiente a 32.500 habitantes, habita en condiciones de pobreza. El 5.5% de la población, correspondiente a 25.500 personas viven en zonas de riesgo. El 12.8% de la población, son personas desplazadas que viven en áreas inundables.



Tipo de vivienda

En esta categoría se evalúan cuatro categorías de vivienda: familias con vivienda, vivienda alquilada, vivienda precaria y otras.

El 15% de las viviendas en Santa Marta 15% son alquiladas, las mayores concentraciones de ellas se encuentran en el centro histórico de la ciudad y el sector del rodadero. Mientras que se observan concentraciones importantes de vivienda precaria en el sector norte del centro histórico y en el perímetro nororiental de la ciudad.

75% de las viviendas son habitadas por familias propietarias. Las comunas 1, 6 y 9 contienen por encima del 80% de ésta tipología.

4.2.1 Balance de condiciones existentes

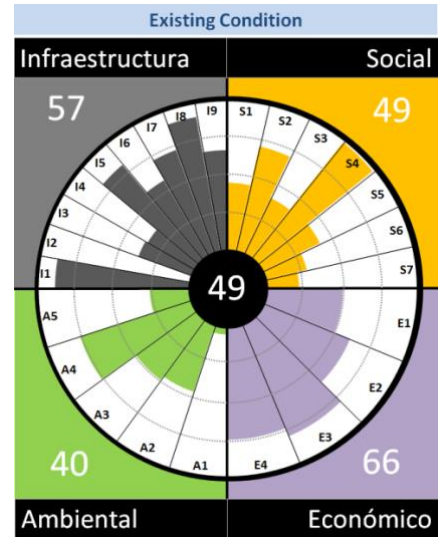
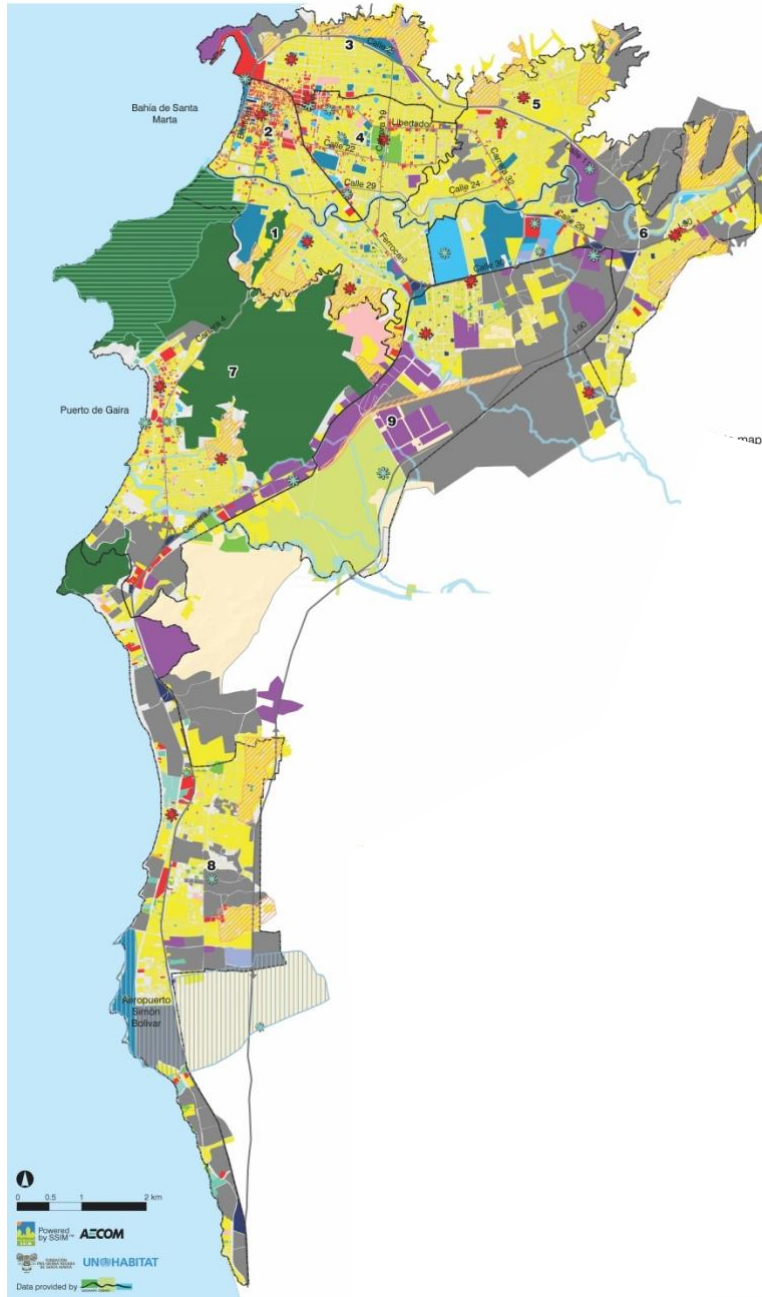
De acuerdo a la modelación y cuantificación presentada, las condiciones actuales de Santa Marta reflejan deficiencias principalmente en las condiciones ambientales y sociales, obteniendo 40 y 49 puntos respectivamente, en una escala de evaluación de 1 a 100.

Encontramos que aunque el 65% de la población tiene un parque o un espacio público a 5 minutos caminando de su lugar de residencia, esta cifra es poco relevante al contrastarla con el total de la población, ya que la relación de la cantidad de espacio público por habitante se encuentra muy por debajo de la recomendación nacional de tener 15 metros cuadrados por habitante.

En las condiciones sociales existentes, se registra que 5 de los 7 indicadores están por debajo de la calificación media, siendo los más críticos los indicadores: S3 – Puntaje de acceso a instalaciones cívicas/culturales, S6 – Puntaje de acceso a la recreación activa y S7 – Mejoramiento de espacio habitable promedio por vivienda.

Gráfico 7. Planteamiento y grafico de radar de condiciones existentes

Fuente: Plan Urbano Santa Marta. AECOM - 2015



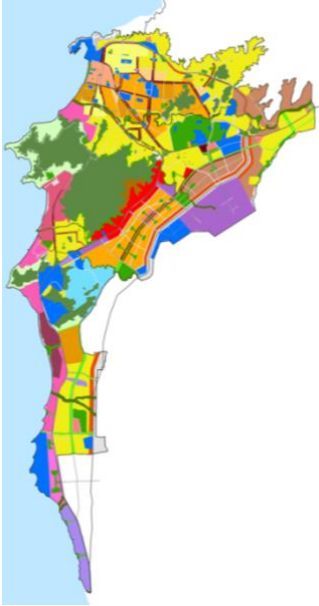
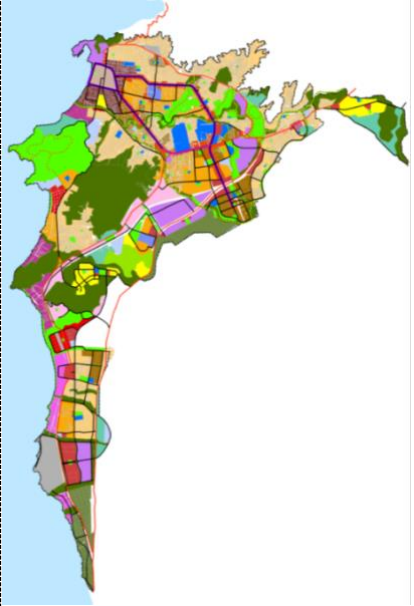
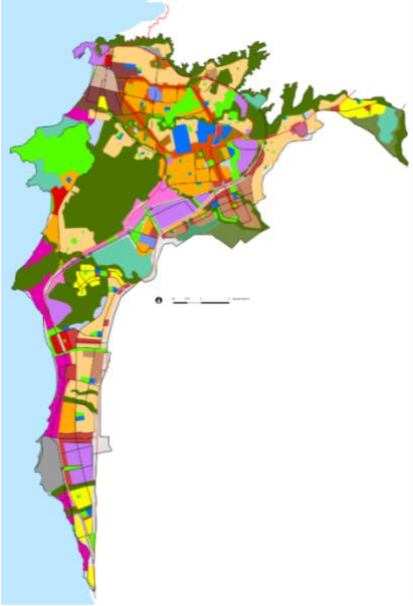
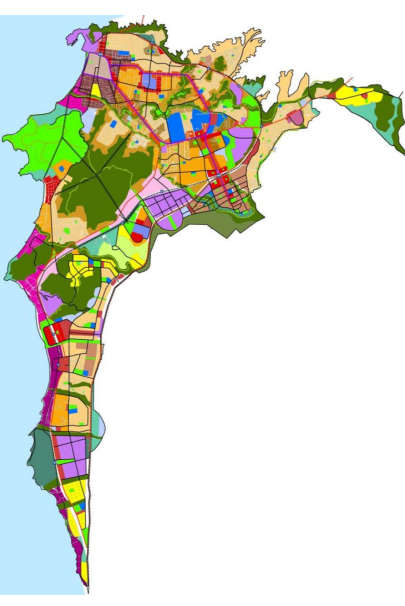
- Social**
- S1 Cumulative Livability Index
- S2 Access to Schools Score
- S3 Access to Civic/Cultural Facilities Score
- S4 Access to Medical Facilities Score
- S5 Access to Parks and Open Spaces Score
- S6 Access to Active Recreation Score
- S7 Improvement in Median Living Space per Household
- Economic**
- E1 Jobs-Housing Ratio Score
- E2 Access to Jobs Score
- E3 Jobs With Access to Transit Score
- E4 Informal Sector Jobs and Low Income Housing Balance
- Environmental**
- A1 Average Park and Open Space per 1000 persons
- A2 % Environmental Sensitive Area Preserved
- A3 # of Trees per person
- A4 Impervious Surfaces
- A5 Open Space Connectivity Ratio
- Infrastructure**
- I1 Access to Transit Score
- I2 Population at Risk Reduction Score
- I3 Average Non-Res GFA per Capita
- I4 Population and Major Roadway Capacity Index
- I5 Land Use Diversity Index
- I6 Change in per Capita Water Consumption
- I7 Change in Capita Wastewater Generation
- I8 Development Service with Existing Sewer Infrastructure
- I9 Change in per Capita Solid Waste Generation

4.3 Modelación planes alternativos

Los tres escenarios modelados, en donde el Plan A, corresponde al cumplimiento de lo establecido en el POT existente, el Plan B proyecta un crecimiento moderado y el Plan C proyecta la propuesta más ambiciosa sobre la ciudad de Santa Marta, que incluye alta protección ambiental, tren ligero hasta el centro histórico y perímetro urbano más extenso.

Tabla 9. Planes Alternativos.

Fuente: Plan Urbano Santa Marta. Aecom - 2015

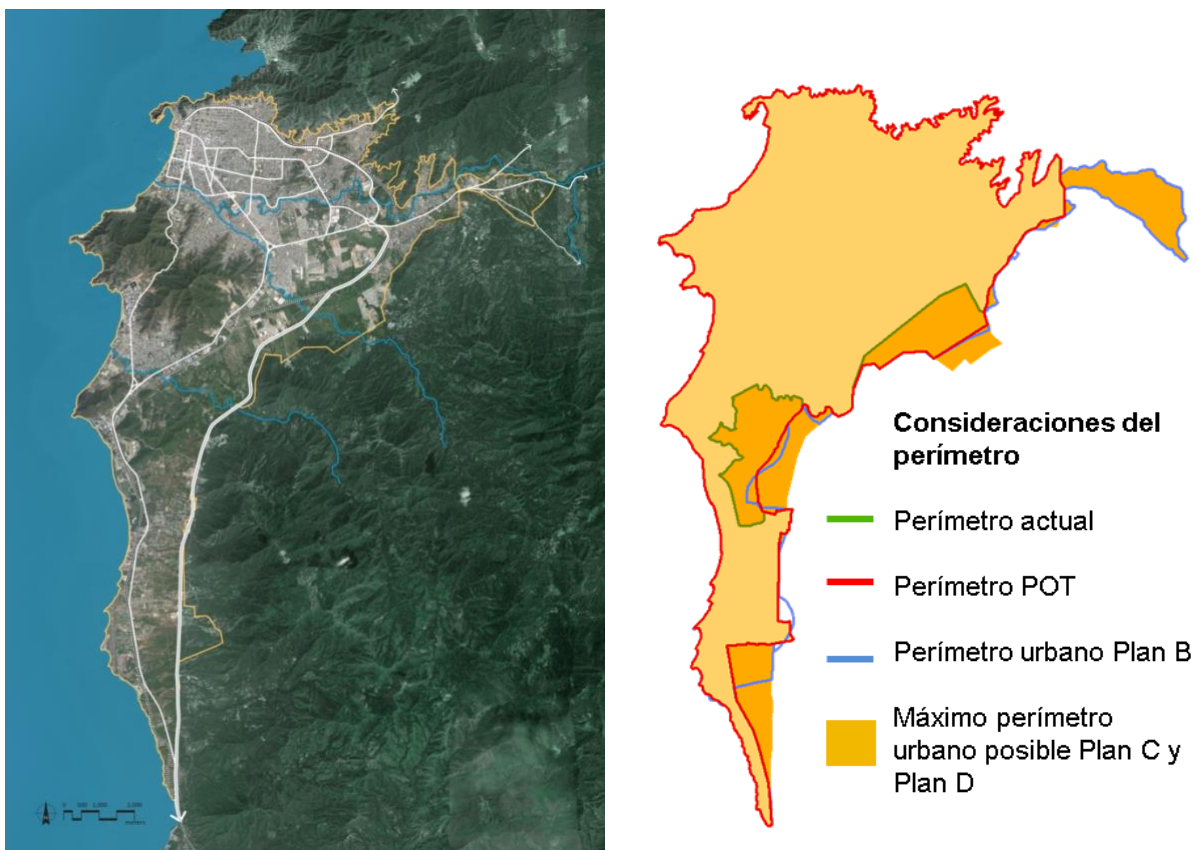
Plan A	Plan B	Plan C	Plan D
			
<p>Basado en POT EXISTENTE Área urbana: 6618 Ha</p>	<p>PLAN MODERADO Incorpora la mayoría de principios de planificación y desarrollo equilibrado. No considera tren ligero ni el reasentamiento a larga escala como estrategia. Usa un límite compacto de expansión. Área urbana: 7583 Ha</p>	<p>PLAN AMBICIOSO Incorpora una alta protección ambiental, así como el tren ligero y un límite urbano que se extiende del perímetro actual Área Urbana: 7926 Ha</p>	<p>PLAN PREFERIDO propone preservar los recursos y sensibles al medio ambiente, busca proporcionar centros de trabajo equilibrados y bien distribuidos, buenos sistemas integrados de tránsito y opciones adecuadas de vivienda.</p>

Dentro de la metodología de modelación propuesta en el software de modelación SSIM, las condiciones existentes al igual que cada uno de estos tres planes es evaluado por indicadores básicos en 4 temáticas: Social, Económica, Ambiental e Infraestructura, ésta medición se propone como estrategia para la toma de decisiones sobre cual o la unión de cuales alternativas deben ser el modelo propuesto en este Plan de Ordenamiento Territorial.

Es así como para cada uno de estos 3 escenarios se plantea un perímetro diferente como se ilustra en el siguiente gráfico, sumado al perímetro actual de la ciudad.

Gráfico 8. Perímetros actuales y propuestos en los planes alternativos.

Fuente: Plan Urbano Santa Marta. AECOM - 2015



Recolectar y plasmar en la memoria justificativa las decisiones finales resultantes de este proceso de discusión técnica tras la socialización de las alternativas, es indispensable para la articulación de dicho insumo elaborado con tecnología de vanguardia, como lo es la metodología SSIM, a los demás documentos de ley que componen la revisión del proyecto

de acuerdo. Es así como se propone asegurar la coherencia entre productos y el aprovechamiento de todos los insumos elaborados por diferentes grupos técnicos y en diferentes momentos del proceso.

Las decisiones finales propuestas en la presente modelación deberán reflejarse en normas, programas, estudios, proyectos e instrumentos de gestión para la materialización de dichas intenciones.

4.3.1 Plan A – POT Vigente

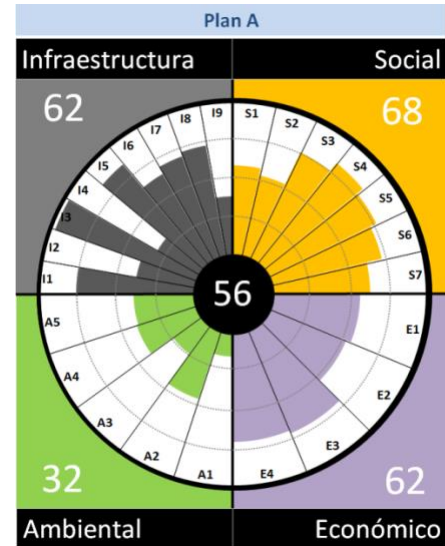
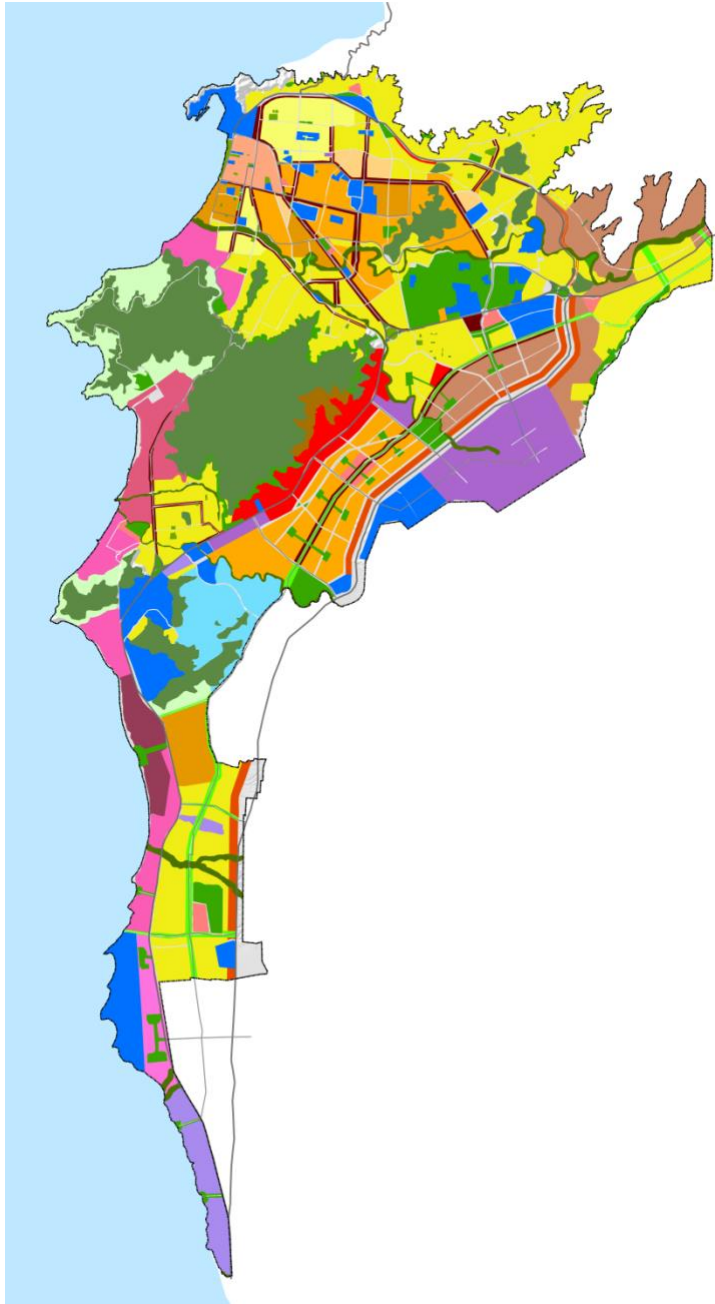
El cumplimiento de la totalidad de programas y proyectos dispuestos en el POT del 2000 y el aumento del área urbana arrojaría un balance sobre la ciudad más alentador en la valoración de aspecto social, aumentando la calificación general de 49 a 68 puntos, pero afectaría de manera negativa la valoración ambiental al bajar de 40 a 32 puntos.

Con relación a las condiciones actuales, resultado ambiental del cumplimiento del Plan A arrojaría disminución en la cantidad de áreas permeables en la ciudad y en el número de árboles por habitante.

En lo económico aun cuando la diferencia con las condiciones existentes en la calificación general es sólo de cuatro (4) puntos se observa decrecimiento.

Gráfico 9. Planteamiento y grafico de radar de cumplimiento POT vigente

Fuente: Plan Urbano Santa Marta. AECOM - 2015



Social

- S1 Cumulative Livability Index
- S2 Access to Schools Score
- S3 Access to Civic/Cultural Facilities Score
- S4 Access to Medical Facilities Score
- S5 Access to Parks and Open Spaces Score
- S6 Access to Active Recreation Score
- S7 Improvement in Median Living Space per Household

Economic

- E1 Jobs-Housing Ratio Score
- E2 Access to Jobs Score
- E3 Jobs With Access to Transit Score
- E4 Informal Sector Jobs and Low Income Housing Balance

Environmental

- A1 Average Park and Open Space per 1000 persons
- A2 % Environmental Sensitive Area Preserved
- A3 # of Trees per person
- A4 Impervious Surfaces
- A5 Open Space Connectivity Ratio

Infrastructure

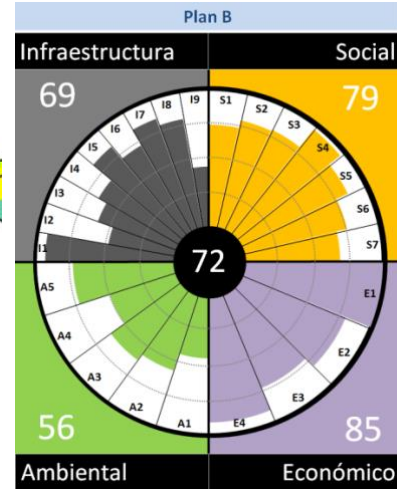
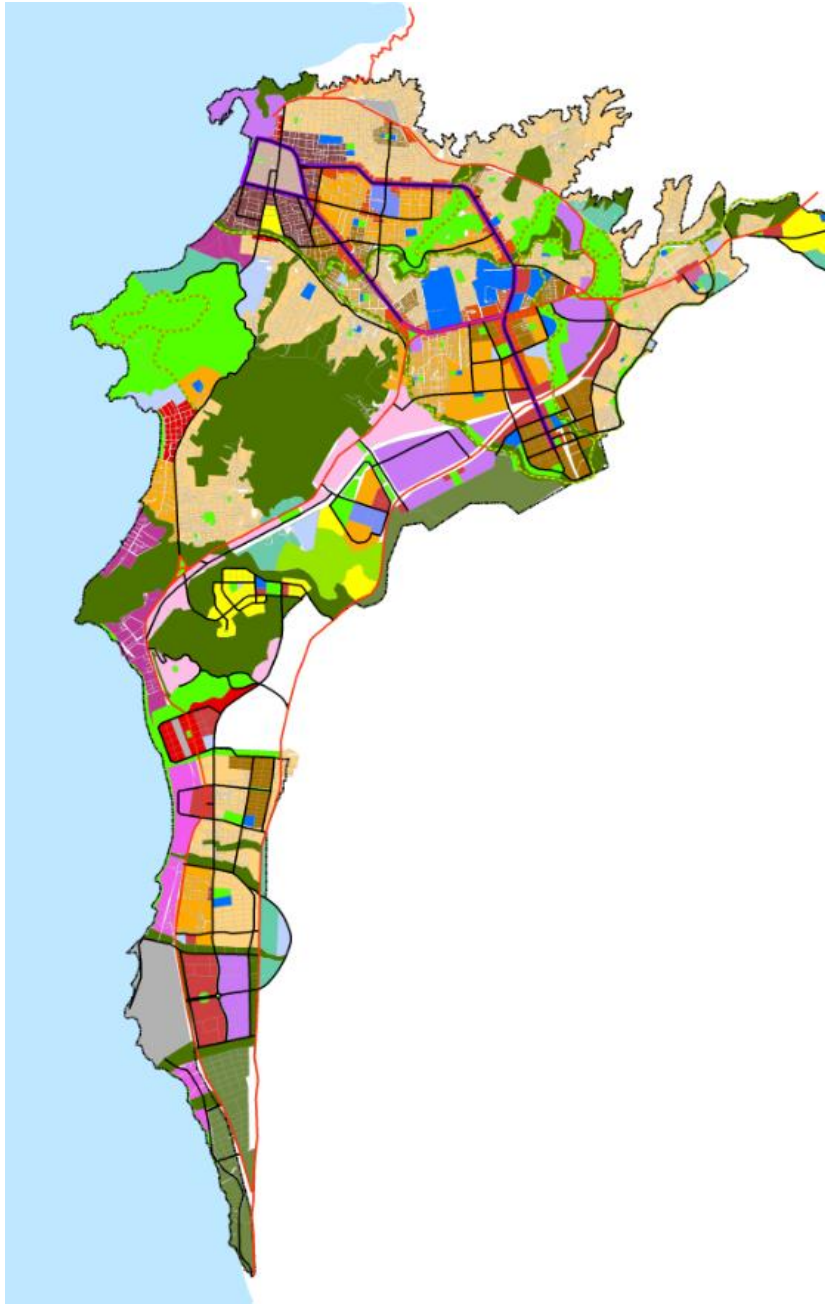
- I1 Access to Transit Score
- I2 Population at Risk Reduction Score
- I3 Average Non-Res GFA per Capita
- I4 Population and Major Roadway Capacity Index
- I5 Land Use Diversity Index
- I6 Change in per Capita Water Consumption
- I7 Change in Capita Wastewater Generation
- I8 Development Service with Existing Sewer Infrastructure
- I9 Change in per Capita Solid Waste Generation

4.3.2 PLAN B – PLAN MODERADO

El plan moderado mejora la puntuación general con respecto a las condiciones existentes, sin embargo representa un costo bastante alto en infraestructura haciendo que la relación costo beneficio no sea la más atractiva.

Gráfico 10. Planteamiento y gráfico de radar de Plan B

Fuente: Plan Urbano Santa Marta. AECOM - 2015



- Social**
- S1 Cumulative Livability Index
- S2 Access to Schools Score
- S3 Access to Civic/Cultural Facilities Score
- S4 Access to Medical Facilities Score
- S5 Access to Parks and Open Spaces Score
- S6 Access to Active Recreation Score
- S7 Improvement in Median Living Space per Household
- Economic**
- E1 Jobs-Housing Ratio Score
- E2 Access to Jobs Score
- E3 Jobs With Access to Transit Score
- E4 Informal Sector Jobs and Low Income Housing Balance
- Environmental**
- A1 Average Park and Open Space per 1000 persons
- A2 % Environmental Sensitive Area Preserved
- A3 # of Trees per person
- A4 Impervious Surfaces
- A5 Open Space Connectivity Ratio
- Infrastructure**
- I1 Access to Transit Score
- I2 Population at Risk Reduction Score
- I3 Average Non-Res GFA per Capita
- I4 Population and Major Roadway Capacity Index
- I5 Land Use Diversity Index
- I6 Change in per Capita Water Consumption
- I7 Change in Capita Wastewater Generation
- I8 Development Service with Existing Sewer Infrastructure
- I9 Change in per Capita Solid Waste Generation

4.3.3 PLAN C – PLAN AMBICIOSO

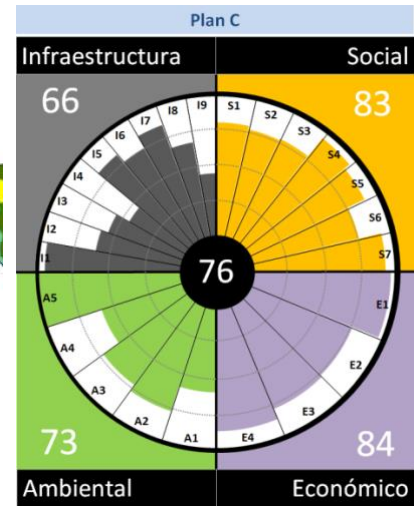
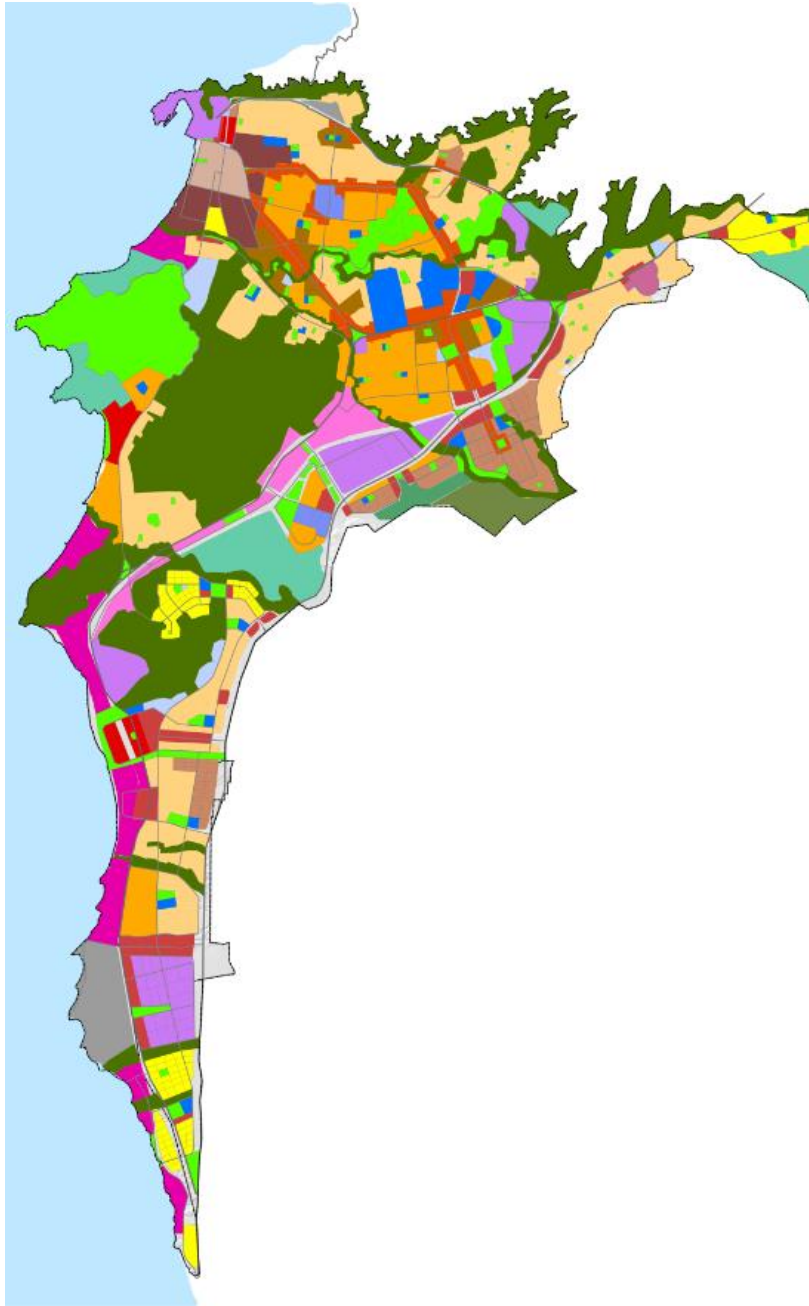
Aquí se contemplan una serie de proyectos que mejoran la infraestructura social y económica de la ciudad. Se destaca el tren ligero de pasajeros que funcionaría paralelo al tren de carga y conectaría desde el aeropuerto hasta el centro histórico.

Este es el plan más beneficioso en calificación general de indicadores, sin embargo es el más costoso de la ciudad con tan solo 4 puntos por encima de la alternativa B, resultando muy similar a éste en los campos infraestructura, ambiental y económico.

Uno de los principales sobrecostos en este plan, es el aumento con respecto a las condiciones existentes de 40 a 73 puntos, lo que se logra al proponer la ambiciosa y costosa recuperación del borde norte de ladera, que actualmente alberga viviendas en condiciones precarias, para convertirlo en zonas verdes y espacio público de la ciudad.

Gráfico 11. Planteamiento y grafico de radar de Plan C

Fuente: Plan Urbano Santa Marta. AECOM - 2015



- | Social | |
|----------------|--|
| S1 | Cumulative Livability Index |
| S2 | Access to Schools Score |
| S3 | Access to Civic/Cultural Facilities Score |
| S4 | Access to Medical Facilities Score |
| S5 | Access to Parks and Open Spaces Score |
| S6 | Access to Active Recreation Score |
| S7 | Improvement in Median Living Space per Household |
| Economic | |
| E1 | Jobs-Housing Ratio Score |
| E2 | Access to Jobs Score |
| E3 | Jobs With Access to Transit Score |
| E4 | Informal Sector Jobs and Low Income Housing Balance |
| Environmental | |
| A1 | Average Park and Open Space per 1000 persons |
| A2 | % Environmental Sensitive Area Preserved |
| A3 | # of Trees per person |
| A4 | Impervious Surfaces |
| A5 | Open Space Connectivity Ratio |
| Infrastructure | |
| I1 | Access to Transit Score |
| I2 | Population at Risk Reduction Score |
| I3 | Average Non-Res GFA per Capita |
| I4 | Population and Major Roadway Capacity Index |
| I5 | Land Use Diversity Index |
| I6 | Change in per Capita Water Consumption |
| I7 | Change in per Capita Wastewater Generation |
| I8 | Development Service with Existing Sewer Infrastructure |
| I9 | Change in per Capita Solid Waste Generation |

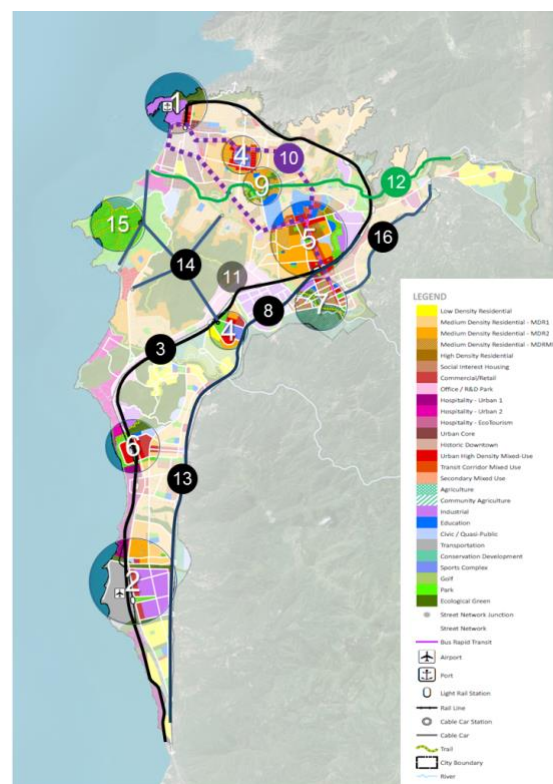
3.3.4 PLAN D - PLAN PREFERIDO

El plan preferido de Santa Marta incorpora las mejores características de los planes A, B y C, al abordar algunas de las preocupaciones significativas y mejoras solicitadas por la oficina del alcalde y de los actores importantes de las industrias de negocios y construcción en desarrollo de Santa Marta.

El plan D para Santa Marta propone un futuro vibrante y equilibrado para la ciudad, siendo realistas en sus objetivos para preservar los recursos y sensibles al medio ambiente, busca proporcionar centros de trabajo equilibrados y bien distribuidos, buenos sistemas integrados de tránsito y opciones adecuadas de vivienda estratégicamente dispuestos que se adapten a la nueva demanda, así como se prevé la mano de obra asequible, la vivienda cerca a los centros de trabajo, y un sistema muy mejorado de parques y senderos que conectan la ciudad.

Los proyectos claves recomendados en el plan preferido incluyen:

1. Puerto de expansión con estación Multi-Modal.
2. Ampliación del Aeropuerto con Aerotrópolis.
3. Corredor Ferroviario La Luz.
4. Villa Bolivariana (Centros de Deportes).
5. Centro Ciudad Nuevo Este.
6. Nuevo Mini Centro de Ciudad (Pozos Colorados).
7. Ampliación de Vivienda de Reasentamiento Integrado con la Comunidad Agrícola.
8. Complejo Agro-Industrial.
9. Desarrollo de Nuevos Parques con la Gestión Regional de Aguas Pluviales.
10. Circuito de Autobuses de tránsito rápido.
11. El reasentamiento de viviendas precarias como Vivienda multifamiliar.
12. Nuevos Senderos "Sierra de Mar".
13. Mejora de la Autopista Alterna.
14. Red de teleféricos.
15. Creación del Parque Ziruma.
16. Desarrollo del nuevo conector de Bonda.



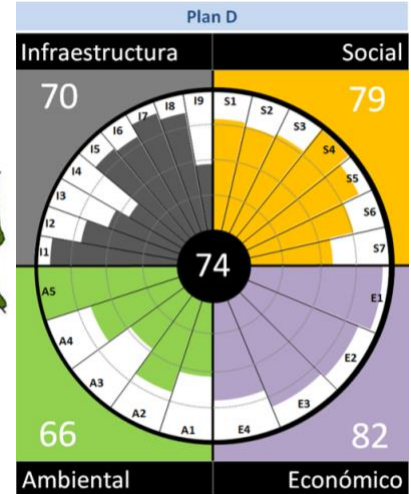
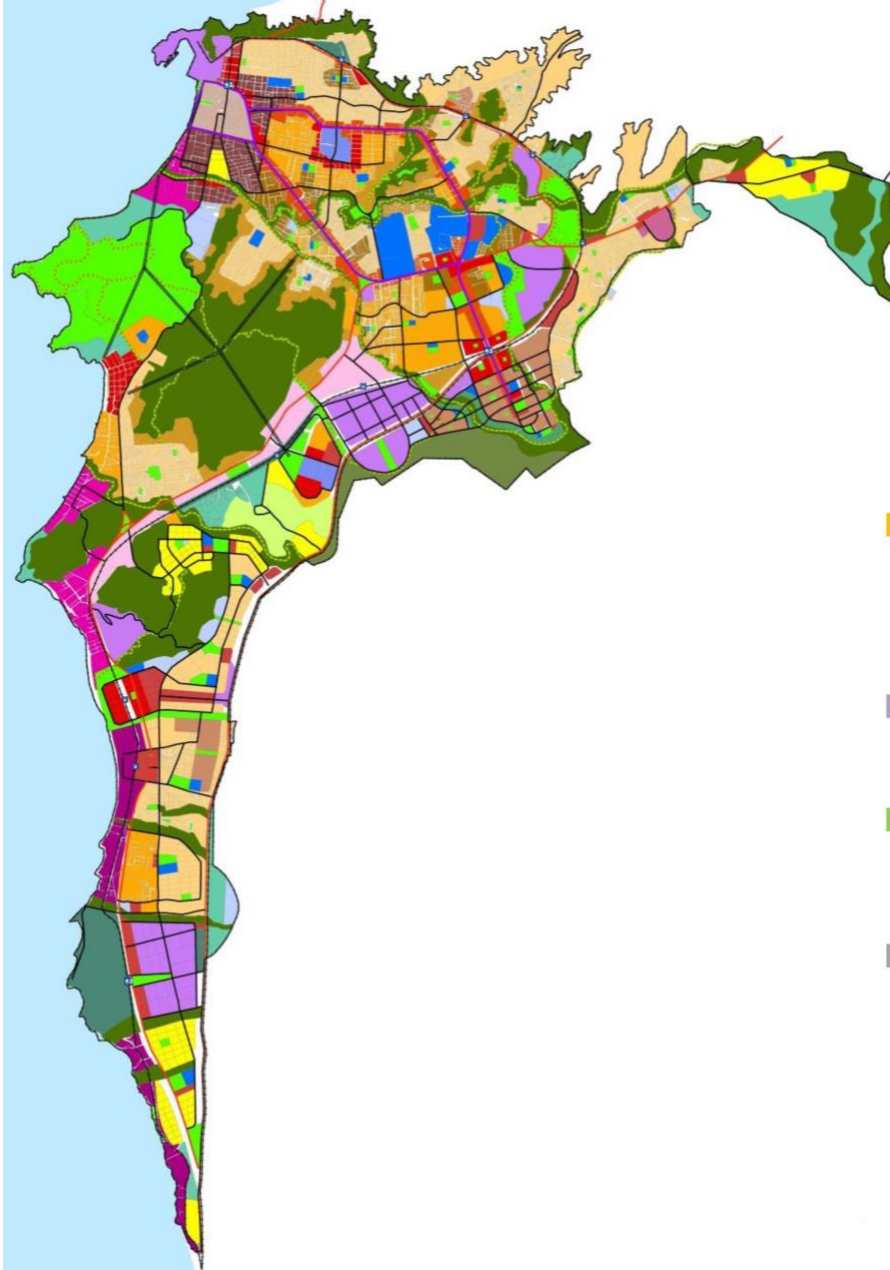
Descripciones de Uso del Suelo para el programa D: Ciudad de Santa Marta

El plan D incorpora aproximadamente 27 usos del suelo distintos que utiliza para definir el futuro desarrollo de la ciudad. De estos, 16 categorías de uso del suelo se adoptan directamente del POT existente (fechado 2007) y mantiene en gran medida las densidades y los reglamentos propuestos en el POT. El resto de las categorías son nuevas y se recomiendan normas adicionales específicas para estos usos.

De los usos adoptados del POT existente se destacan los de equipamiento institucional, reserva ecológica, turística hotelera y centro histórico.

A partir de estos los usos del suelo propuestos en el proyecto se enfatizan en varios aspectos de acuerdo al uso, como por ejemplo el uso residencial el cual es clasificado con la densidad permitida para cada área, según la unidad de vivienda por hectárea permitida y su índice de construcción, también se propone el desarrollo de la vivienda de interés social para ubicar las familias que se desplacen por reasentamiento, y a su vez instaurar la vivienda multifamiliar en las pendiente de las colinas de forma organizada y segura evitando el asentamiento informal.

El uso mixto se desarrolla, incorporando la vivienda, el comercio, los equipamientos recreativos, y corredores viales principales; el uso de hotelería es para atraer el turismo de gran altura enfocado a hoteles, resorts y apartamentos de alquiler, con la propuesta de avance al estilo resort con grandes espacios abiertos y las características del agua y los servicios hoteleros. Se contempla también un desarrollo en la zona industrial clasificando los usos pertinentes como la logística, el almacenaje, y la industria ligera.



Social

- S1 Cumulative Livability Index
- S2 Access to Schools Score
- S3 Access to Civic/Cultural Facilities Score
- S4 Access to Medical Facilities Score
- S5 Access to Parks and Open Spaces Score
- S6 Access to Active Recreation Score
- S7 Improvement in Median Living Space per Household

Economic

- E1 Jobs-Housing Ratio Score
- E2 Access to Jobs Score
- E3 Jobs With Access to Transit Score
- E4 Informal Sector Jobs and Low Income Housing Balance

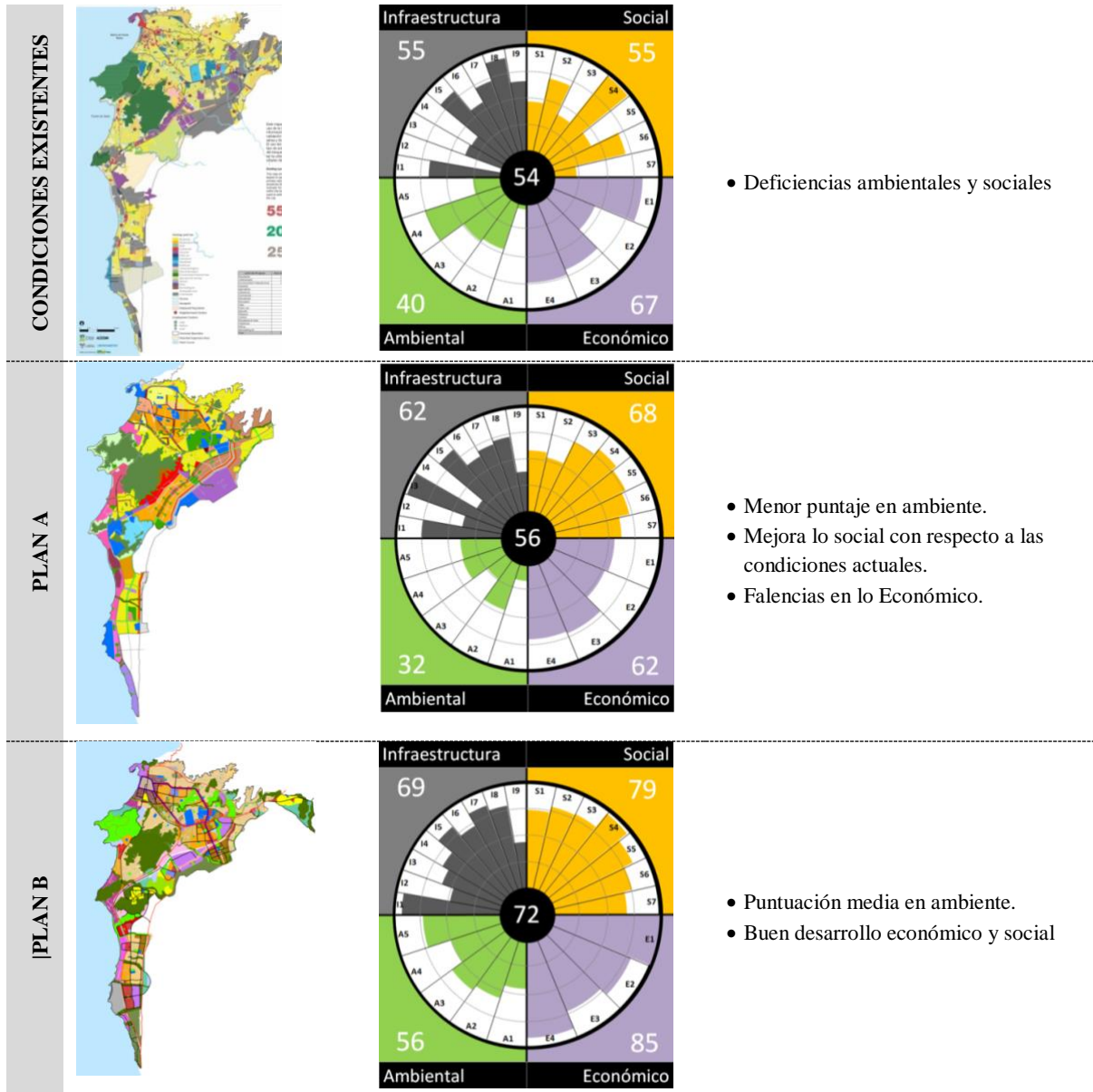
Environmental

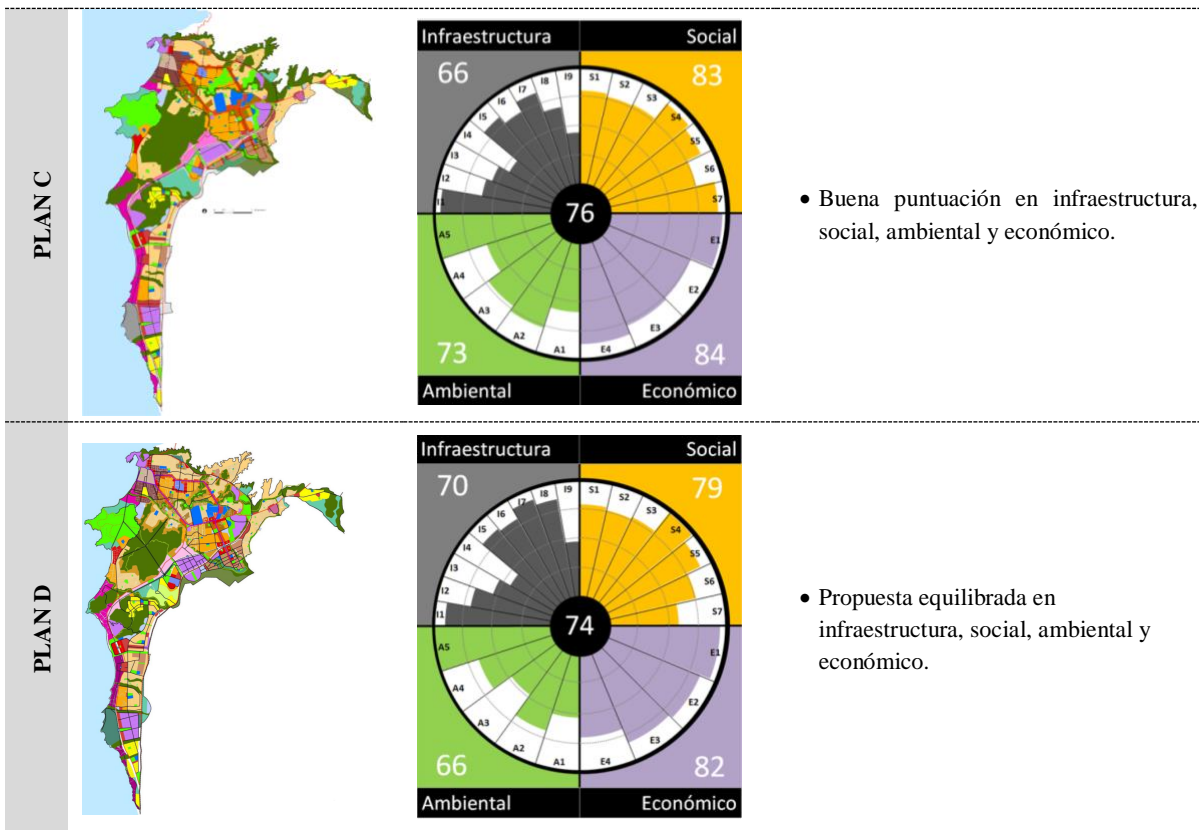
- A1 Average Park and Open Space per 1000 persons
- A2 % Environmental Sensitive Area Preserved
- A3 # of Trees per person
- A4 Impervious Surfaces
- A5 Open Space Connectivity Ratio

Infrastructure

- I1 Access to Transit Score
- I2 Population at Risk Reduction Score
- I3 Average Non-Res GFA per Capita
- I4 Population and Major Roadway Capacity Index
- I5 Land Use Diversity Index
- I6 Change in per Capita Water Consumption
- I7 Change in Capita Wastewater Generation
- I8 Development Service with Existing Sewer Infrastructure
- I9 Change in per Capita Solid Waste Generation

4.3.5 COMPARACIÓN DE PLANES





5 Metodología de análisis

El presente documento es la justificación de la revisión ordinaria del POT vigente de la ciudad de Santa Marta, se elaboró a partir del análisis del marco legal que posibilita el ejercicio de revisión, como queda plasmado en el inicio del documento. Además de esto, se hizo necesaria una caracterización del territorio a partir de la elaboración de un sistema de indicadores y un atlas con toda la cartografía temática disponible de la ciudad. Este diagnóstico fue complementado además con insumos técnicos provenientes de distintas fuentes y de distintas disciplinas, posibilitando la lectura de las problemáticas de la ciudad desde el punto de vista netamente técnico.

En paralelo a este ejercicio, se adelantaron 64 talleres con la comunidad samaria en las distintas comunas y corregimientos del distrito. Estos talleres sirvieron para conocer de primera mano las problemáticas percibidas por los habitantes de las distintas comunas y corregimientos de Santa Marta. Este ejercicio, permitió al equipo técnico elaborar un esquema general de la problemática del distrito.

Sobre este esquema, se organizaron 3 ejes conceptuales sobre los cuales se agruparon las distintas problemáticas identificadas como dimensiones: Ambiental, Social y económica. En estas categorías, se organizaron además las propuestas de normas, programas, estudios, proyectos e instrumentos que deben ser atendidos y cuantificados a través de indicadores para el mejoramiento de las problemáticas en cada uno de los campos definidos en los demás documentos del ejercicio de revisión ordinaria del POT de Santa Marta.

Problema:				
Solución:				
Indicadores:				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos

La agrupación de las distintas problemáticas se realizó de acuerdo a estas 3 dimensiones y estas se asociaron a distintas soluciones propuestas por la comunidad y el equipo técnico. Estas problemáticas son las que deben ser atendidas en los demás documentos de la revisión ordinaria, articulando a éstas los programas y políticas a proponer en el nuevo modelo de ciudad del nuevo plan de ordenamiento territorial.

El análisis que realizó el equipo técnico de los resultados obtenidos en los distintos talleres con la comunidad, así como su propia interpretación de las problemáticas de Santa Marta, fueron validadas en una serie de socializaciones que enriquecieron el presente documento.

El documento base para la memoria justificativa utilizó todos los insumos resultantes de los distintos ejercicios mencionados en este apartado para construir así un texto coherente que presentara las razones – legales, sociales y técnicas – para adelantar el ejercicio de la revisión ordinaria de acuerdo.

6 Dimensión social

6.1 EQUIDAD SOCIAL Y SERVICIOS BÁSICOS

Es importante perfilar el desarrollo del capital social de Santa Marta a los objetivos urbanos al final del milenio tales como la resiliencia, la sostenibilidad urbano-ambiental, la sustentabilidad económica y lucha contra la pobreza, seguridad y productividad dentro del marco global de la competencia.

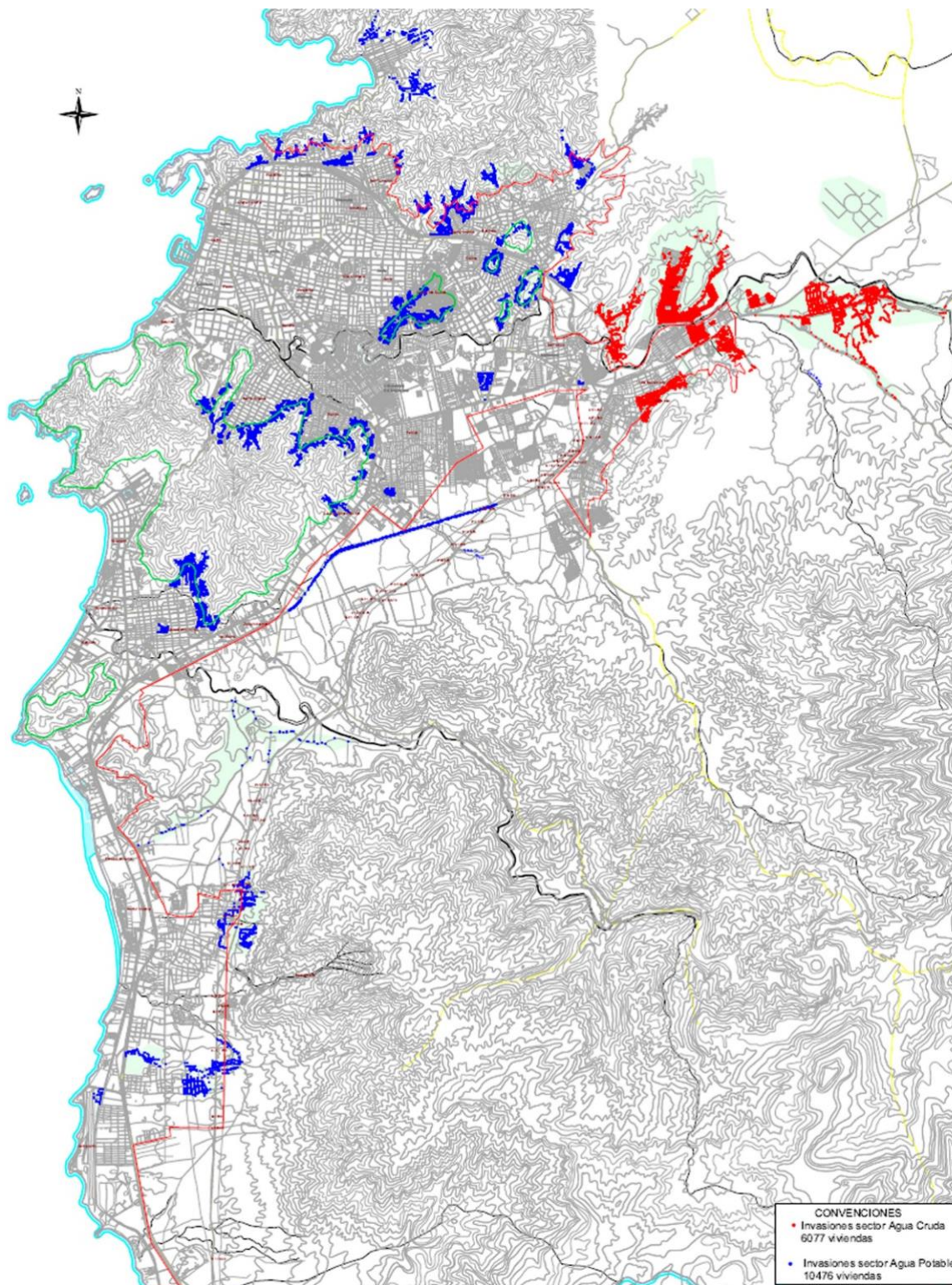
Los objetivos son la disminución de la inequidad social mediante la combinación de acciones relacionadas con la reducción de la pobreza extrema y la vulnerabilidad con la inclusión social de grupos poblacionales tradicionalmente al margen de las oportunidades de bienestar y desarrollo. Se debe mejorar de manera integral la calidad de vida de los pobladores y la oferta de servicios públicos domiciliarios y promocionales como la salud, la educación, la recreación y el deporte, la cultura de calidad, en particular de quienes se encuentran en situación de pobreza, algún tipo de riesgo y/o vulnerabilidad y exclusión social.

En salud, se debe lograr el aseguramiento en las coberturas de afiliación en salud, planteando la reorganización de la red pública del distrito garantizando el acceso a los distintos niveles de atención. En educación se cuenta con una cobertura aceptable, pero se tienen dificultades en la calidad educativa. Se requiere un mejoramiento en la infraestructura escolar, mediante la dotación de laboratorios, aulas de informática, bibliotecas, así como también la construcción de la Universidad Distrital. Respecto a la vivienda, en la ciudad existe un déficit cuantitativo y cualitativo causado por los fenómenos migratorios de las últimas décadas, el desplazamiento, el proceso de urbanización a partir de invasiones, y dificultades en el sistema de planeación y de control urbanístico.

En el déficit se tiene en cuenta aquellos hogares que viven en viviendas fabricadas con materiales de construcción inadecuados y/o que carecen de servicios públicos domiciliarios, y/o viven en hacinamiento, y/o que se encuentran en zonas de alto riesgo. Esta vivienda de origen informal se localiza en sectores con amenaza por fenómenos de remoción en masa o por inundación como se observa en el Plano 11.

Plano 11. Vivienda Informal

Fuente: Metro-Agua



Para superar el déficit, es necesario plantear medidas que dinamicen el mercado interno de la vivienda, y articularse con los programas nacionales de vivienda de interés social.

Así mismo, cerca de $\frac{1}{4}$ de la población samaria se encuentra en condición de desplazamiento forzoso, por lo que especial atención debe prestarse a esta población, especialmente vulnerable. Debe buscarse la articulación de los programas distritales para la atención de esta población con los planes que se planteen en el desarrollo de esta revisión.

Por último, la desarticulación de los equipamientos y el proceso de deterioro de los mismos, hace necesario reestructurar y proyectar una red de equipamientos mediante planes sectoriales que tengan un impacto en las condiciones urbanísticas de su entorno y de esta manera no solo se mejore la dotación de equipamientos, sino que se generen externalidades positivas como producto de la inversión en este tipo de servicios sociales.

En todas las situaciones antes descritas, la salvaguarda de la identidad de las colectividades –étnicas y sociales – y el respeto por sus tradiciones, espacios y costumbres deben garantizarse y ser los ejes ordenadores de las políticas socio-económicas del nuevo plan de ordenamiento del distrito de Santa Marta.

Problema: Baja cobertura en salud y mala distribución de los equipamientos de salud				
Solución: Se requiere la reorganización de la red pública del distrito, garantizando en cada comuna accesibilidad y oportunidad a los servicios de estos niveles de atención.				
Indicadores: Distancia mínima promedio al punto de salud				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Destinación de suelo para equipamientos e infraestructura.	Plan maestro de equipamientos.		Construcción de centros de salud en comunas con déficit.	Cesiones de espacio público y equipamientos. Participación en plusvalía. Cobro por valorización.

Problema: Mala calidad en la educación y falta de mantenimiento en la infraestructura.				
Solución: La educación oficial debe ser sometida a un proceso de transformaciones para que realmente sea de calidad.				
Indicadores: Instituciones intervenidas				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Destinación de suelo para equipamientos e infraestructura.	Plan maestro de equipamientos.	Estudio de títulos para compra de predios óptimos para la localización de	Mantenimiento de los centros educativos del Distrito.	Cesiones de espacio público y equipamientos.

		equipamientos educativos.	Adecuación y mantenimiento de los centros educativos rurales.	
--	--	---------------------------	---	--

Problema: Los asentamientos precarios tendencialmente localizados en zonas de riesgo surgen como la única posibilidad de vivienda para gran parte de la población de bajos recursos

Solución: Políticas públicas que dignifiquen las condiciones de las viviendas, el entorno y el acceso a los servicios públicos básicos de los más pobres en la ciudad. Integrar urbanísticamente asentamientos de origen informal que estén en un alto grado de consolidación.

Indicadores: Viviendas en alto riesgo reubicadas. VIP construidas.

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Gestión del riesgo. Usos del suelo.	Expansión de la red de servicios públicos a asentamientos vulnerables.		Reubicación de viviendas en zonas de riesgo. Aumento de la cobertura de los SSPP.	Adquisición de suelo. Expropiación, enajenación. Declaratoria de urgencia

Problema: Mala localización, presencia de externalidades y deterioro en los equipamientos urbanos

Solución: Reestructurar, relocalizar y proyectar nuevos equipamientos urbanos

Indicadores: # de equipamientos en proceso de manutención; # de equipamientos reubicados; # Equipamientos nuevos

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Destinación de suelo para equipamientos e infraestructura. Usos del suelo. Tratamientos urbanísticos	Plan maestro de equipamientos	Zonas con déficit de equipamientos. Posibles externalidades que afectan la utilidad de los equipamientos.	Recuperación de equipamientos urbanos deteriorados. Construcción de nuevos equipamientos.	Cesiones para equipamientos. Adquisición de suelo, expropiación, enajenación.

Problema: Deficiente estado de los equipamientos deportivos distritales.

Solución: Construcción de nuevos equipamientos deportivos y adecuación de los equipamientos existentes.

Indicadores: # equipamientos construidos. # equipamientos adecuados; # población beneficiada.

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Destinación de suelo para equipamientos e infraestructura. Usos del suelo. Tratamientos urbanísticos	Plan maestro de equipamientos	Zonas con déficit de equipamientos deportivos. Análisis de necesidad e influencia de equipamientos deportivos por sector.	Recuperación de equipamientos urbanos deteriorados. Construcción de nuevos equipamientos.	Cesión para equipamientos. Adquisición de suelo, expropiación, enajenación.

Problema: Alta presencia de población desplazada a causa del conflicto armado nacional

Solución: Implementación de los programas nacionales relacionados a la atención de las víctimas del conflicto armado en el marco de la ley de víctimas.

Indicadores: Viviendas en alto riesgo reubicadas. VIP construidas.

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Cesión para VIP y VIS	Vivienda digna para todos. Reintegración de familias víctimas de la violencia		Construcción de viviendas de interés social y prioritario.	Habilitación de suelo. Cambio de uso del suelo. Plan parcial.

Problema: Deserción escolar en la educación media.

Solución: 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 establecimientos donde esta sea la principal causa de deserción.

Indicadores: Índice de deserción escolar. # equip. educativos construidos

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Destinación de suelo para equipamientos e infraestructura. Usos del suelo. Tratamientos urbanísticos	Plan maestro de equipamientos Articulación de instituciones educativas con equipamientos de recreación y de salud	Zonas con déficit de equipamientos de educación. Análisis de necesidad e influencia de equipamientos de educación por sector	Adecuación de instituciones educativas para la prestación del servicio de alimentación. Construcción de equipamientos educativos nuevos.	Cesiones para equipamientos. Adquisición de suelo, expropiación, enajenación.

Problema: Alto porcentaje de nacimientos con bajo peso al nacer, bajo peso y talla para la edad y mortalidad infantil.

Solución: Mejorar la atención médica en la primera infancia y velar por la seguridad alimentaria de la población más vulnerable

Indicadores: % de nacimientos con bajo peso; # de nacidos vivos; Índice de masa corporal (IMC) promedio en la población menor a 12 años

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Destinación de suelo para equipamientos e infraestructura.	Atención y acompañamiento a madres vulnerables.	Identificación de población propensa a nacimientos bajos de peso.	Ampliación de la infraestructura de salud del distrito.	Cesiones para equipamientos. Adquisición de suelo, expropiación, enajenación.

Problema: Bajo acceso de la población al sistema de salud

Solución: Mejorar las políticas de afiliación de la población vulnerable al sistema subsidiado de salud y fortalecer políticas de formalización de empleos para incrementar el número de personas afiliadas al régimen contributivo.

Indicadores: Mortandad (y sus sub-índices); % de la población afiliada al sistema de salud				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Destinación de suelo para equipamientos e infraestructura. Usos del suelo. Tratamientos urbanísticos	Plan maestro de equipamientos Mejoramiento de la infraestructura vial.	Zonas con déficit de equipamientos de salud. Análisis de necesidad e influencia de equipamientos de salud por sector	Recuperación de equipamientos urbanos deteriorados. Construcción de equipamientos.	Cesión para equipamientos. Adquisición de suelo, expropiación, enajenación.

6.2 Patrimonio, cultura y participación ciudadana

Santa Marta es reconocida por las connotaciones culturales e históricas que la caracterizan, en especial por el significado ancestral del territorio motivado por el asentamiento histórico de comunidades indígenas, y el desarrollo de resguardos y corredores sagrados. Esta situación se debe tener en cuenta en el Plan de Ordenamiento Territorial desde su formulación hasta su aprobación, haciendo las consultas necesarias con los grupos indígenas que tienen jurisdicción en el territorio.

Santa Marta es una ciudad que debido a su condición histórica, debe conservar y gestionar la protección del patrimonio tangible en la ciudad, y fortalecer el lugar que ya ocupa en las dinámicas económicas de la ciudad. Es necesario fortalecer la vocación cultural e histórica que tiene la oferta turística de Santa Marta y para esto el Centro Histórico se caracteriza por ser el atractivo más importante, y por lo tanto resulta fundamental, gestionar e implementar el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico que fue adoptado mediante la Resolución 2599 de 2011 del Ministerio de Cultura.

Igualmente, debido a su vocación histórica y localización geográfica, la ciudad de Santa Marta reúne un gran número de grupos culturales y étnicos. Por lo tanto, es importante realizar el ejercicio de planeación de manera tal que se garanticen los espacios de participación, representación y expresión de todos y cada uno de los grupos que cohabitan el territorio, en las zonas que histórica o simbólicamente les han pertenecido.

Como resultado de los trabajos de socialización previos a esta revisión, se encontró que hay una falencia cualitativa y cuantitativa con respecto a la cobertura de equipamientos destinados a la preservación y promoción de las distintas culturas presentes en Santa Marta. Estos sitios son de vital importancia ya que se configuran como puntos comunes de encuentro para las distintas comunidades. La comunidad considera además la importancia de estos sitios para preservar y promover su identidad, manteniendo así la riqueza

multicultural de Santa Marta, a la vez que se generan espacios de integración entorno a la diversidad cultural.

Para el caso de las comunidades indígenas, el POT deberá respetar las disposiciones legales dispuestas en el artículo 7° de la ley 388 de 1997 y de aquellas que dicta la corte constitucional en la sentencia C-795/00, propendiendo siempre por un desarrollo armonizado y concertado entre estas comunidades y la alcaldía. El patrimonio material e inmaterial de las comunidades indígenas presentes en el distrito debe entonces ser preservado tal cual como estas comunidades lo decidan, respetando los bienes, tradiciones, lugares e instituciones que ellos consideren propios o sagrados.

Problema: Deterioro del centro histórico de Santa Marta y los equipamientos declarados bienes de interés cultural				
Solución: Gestionar la conservación del patrimonio urbano y arquitectónico del centro histórico de Santa Marta.				
Indicadores: Edificaciones abandonadas; Edificaciones subutilizadas; Inmuebles patrimoniales intervenidos negativamente.				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Tratamientos urbanísticos	Recuperación del espacio público Rehabilitación de edificios deteriorados Mejoramiento de la accesibilidad al centro histórico.		Reubicación vendedores ambulantes. Eje de sitios de interés, recuperación de edificaciones patrimoniales.	Plan especial de manejo patrimonial del centro de Santa Marta. Usos del Suelo. Uso e intensidad de uso.

Problema: Poca participación y representatividad de las comunidades y los sectores sociales en los procesos relativos al ordenamiento territorial				
Solución: Fortalecer el Consejo Territorial de Participación y crear una estructura de planificación donde los actores relevantes tal como los gremios, las entidades y las comunidades indígenas puedan participar activamente				
Norma	Programa	Estudios	Acciones	Instrumento
	Accesibilidad de gremios, comunidades indígenas y población rural a los procesos de concertación del POT		Diversificación de los espacios de concertación, de forma que existan estancias de participación para cada corregimiento y cada agrupación social.	Concertación, encuentros ciudadanos.

6.3 PROMOCIÓN DEL DEPORTE COMO HERRAMIENTA DE INTEGRACIÓN

Es necesario darle el espacio al deporte como eje fundamental en la reestructuración de la ciudad, por medio de la construcción de equipamientos. Ante la situación de deterioro de escenarios deportivos como el Estadio Eduardo Santos y la oportunidad de los Juegos Bolivarianos 2017, se plantea la necesidad de diseñar un plan de equipamientos deportivos alrededor de los cuales se desarrollen programas de renovación urbana o de desarrollo urbanístico en áreas de expansión.

En los corregimientos existe una baja cobertura de equipamientos educativos y deportivos. Estos últimos son vitales para el aprovechamiento de los momentos de ocio y el fortalecimiento físico y mental de la población más joven de la periferia, la cual a su vez es de las poblaciones más susceptibles al reclutamiento por parte de Grupos Armados Ilegales (GAI). Por lo anterior es necesario ampliar la cobertura de los programas de promoción del deporte y el estilo de vida saludable asociado a éste.

La implementación de estos equipamientos y sus programas asociados deberá priorizarse en las comunas y los corregimientos con mayores índices de pobreza y con mayores niveles de informalidad socio-espacial (ver Plano 12). Deberá considerarse además la integración de los espacios con programas existentes de atención y reintegración de población en condición de desplazamiento, así como población en procesos de reinserción a la sociedad civil.

Problema: Congestión vial en zonas puntuales. Falta de infraestructura en zonas populares y falta de mantenimiento generalizado				
Solución: Desarrollar una infraestructura vial moderna y óptima, que permita la reducción de los tiempos y costos de desplazamiento				
Indicadores: Carros/km de vía; Tiempo de desplazamiento promedio/km				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Jerarquización vial. Planteamiento de sistemas alternativos de transporte.	Mejoramiento de la movilidad	Origen destino para priorizar inversión	Mejoramiento de la red vial.	Participación en plusvalía Valorización.

Problema: La ciudad carece de un plan de movilidad y de un plan de seguridad vial				
Solución: Desarrollar el sistema de transporte público en la ciudad como acción preponderante en la modernización de la ciudad, permitiendo a los ciudadanos contar con un servicio de transporte con mayor cobertura, menores tiempos y mejor calidad del servicio				
Indicadores: Viajes por día del sistema de transporte; Pasajeros hora/sentido del sistema de transporte; # de accidentes de tránsito/año;				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Jerarquía vial.	Mejoramiento de	Origen destino para	Tren ligero.	

Perfiles viales	la movilidad	priorizar inversión	Ciclorutas	
-----------------	--------------	---------------------	------------	--

7 Dimensión económica

7.1 Articulación de sectores productivos

La principal actividad económica en Santa Marta es el turismo, donde gracias a la existencia de atractivos naturales y artificiales, la oferta es amplia y de interés tanto para el turista nacional como el internacional. De la misma manera, el auge y fortaleza económica que representa la actividad turística para la ciudad, han generado que la inversión distrital más significativa sea en turismo. El desarrollo de la vocación turística y de servicios sostenibles resulta una oportunidad para generar unas mejores condiciones sociales y económicas para la población, en particular si se incorporan estrategias productivas y de competitividad a los ciudadanos y a las empresas.

Derivado de la poca articulación intersectorial, los diferentes sectores económicos se han visto enfrentados a condiciones particulares que han imposibilitado su desarrollo, en particular, lo turístico ha sido objeto de una serie de circunstancias que han impedido consolidar esta actividad en todo su potencial, dejándola como apenas un destino doméstico, derivado de situaciones de orden público, infraestructura aeroportuaria deficiente, conflicto de usos, inadecuada atención al turista, entre otras.

Avances en infraestructuras sociales y productivas contribuyen a una mayor competitividad de la ciudad y en el mejoramiento de las condiciones de la ciudad que garantizan la satisfacción de las necesidades y demandas del turismo. Luego del turismo, las áreas de actividad económica que contribuyen en la generación de empleo en Santa Marta son el comercio, los restaurantes y hoteles en un primer 35,3%; los servicios comunales, sociales y personales en un 22,5%; y el transporte, almacenamiento y las comunicaciones en un 14,5%.⁴

Santa Marta es objeto de un desarrollo de asentamientos sin articulación, generando programas de inversión desarticulados y poco competitivos (ver

4) ⁴ Plan de Desarrollo de Santa Marta 2012-2015

Problema: Desarrollo de unos pocos sectores de la economía y desperdicio de las potencialidades del territorio				
Solución: Transformación productiva en todo el departamento de Magdalena y Distrito Capital (Plan regional de competitividad del Magdalena)				
Indicadores: m2 de espacio público construido; Total de inversión en zonas deprimidas; Producto Interno Bruto por ramas de actividad económica; Productividad total de los factores por ramas de actividad económica Costos de producción medios y marginales promedio por ramas de actividad económica.				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Espacio público propuesto en proyectos renovación urbana y expansión. Identificación de clusters. Creación de centralidades económicas.	Renovación del puerto de Santa Marta. Plan maestro de espacio público. Tecnificación de actividades productivas. Creación de plataformas logísticas para el aumento de la productividad.		Construcción de centro de tecnificación. Implementación de plataforma logística para el aumento de la productividad de la región. Fortalecimiento de las relaciones urbano-rurales, y de la región en pro del desarrollo económico. Tren de carga.	Plan parcial. Adquisición de suelo, Cesión de suelo/ espacio público. Implementación de plan maestro de conectividad.

Plano 12). Derivado de esto, en lo turístico una serie de circunstancias han impedido consolidar esta actividad que alcanza a ser apenas un destino doméstico: situaciones de orden público, infraestructura deficiente aeroportuaria, conflicto de usos, inadecuada atención al turista, entre otras.

La necesidad de articular Santa Marta en ámbitos nacionales e internacionales, se hace necesaria, con el fin de fortalecer aquellos elementos y activos territoriales presentes en la actualidad y la necesidad por abrir nuevos caminos a la dinamización de diferentes dinámicas productivas, haciendo uso y aprovechamiento de los elementos hoy presentes en el territorio. Santa Marta es una ciudad que tiene la posibilidad de tener una economía diversificada, debido a su condición de atractivo turístico gracias a sus activos y elementos medioambientales e históricos, así como a su condición comercial motivada por su localización y la infraestructura de transporte existente como el puerto, la vía férrea, y el aeropuerto.

Problema: Poca articulación intersectorial. En lo turístico una serie de circunstancias han impedido consolidar esta actividad que alcanza a ser apenas un destino doméstico: situaciones de orden público, infraestructura deficiente aeroportuaria, conflicto de usos, inadecuada atención al turista, entre otras.

Solución: Coordinación de la oferta y aumento de la competitividad

Indicadores: # de camas disponibles/# de camas usadas (capacidad hotelera/uso de capacidad hotelera); # de turistas movilizados al mes (comparar con otras ciudades costeras); Grado de satisfacción del turista; Clasificación hotelera según estrellas (comparar con otras ciudades costeras); % de M2 de zona patrimonial y/o turística

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Establecer ejes de servicios turísticos. Usos del suelo. Plan parcial Aerópolis.	Optimización de la conectividad de los sitios de interés. Creación o consolidación de áreas de servicios turísticas. Conexión de los medios de transporte y los atractivos turísticos del distrito.		Aerópolis, Conexión del aeropuerto con la ciudad. Creación de lobby para bienvenida de turistas que entran por vía marítima Revitalización del centro histórico de la ciudad Creación de corredor turístico a lo largo de las playas donde se organicen las actividades comerciales y económicas.	Plan parcial Aerópolis. Ampliación del puerto y renovación urbana de su entorno. Plan especial de manejo patrimonial del centro de Santa Marta.

Problema: Las centralidades existentes se encuentran desarticuladas, y adicionalmente, el déficit en la cobertura

de acueducto y alcantarillado impide la formación de centros de actividad en los corregimientos.

Solución: Promover la creación de centralidades comerciales, turísticas, culturales, ambientales y clusters, así como localizarlas de manera equilibrada en el territorio, y dotarlas de los servicios públicos necesarios, articulándolas con las existentes por medio del SETP

Indicadores: # de centralidades; Distancia entre centralidades; corredores múltiples.

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Matriz de usos del suelo. Definición y caracterización de centralidades. Identificación de clusters.	Estatuto de usos del suelo. Mejoramiento y ampliación de las coberturas de acueducto y alcantarillado.		Ampliación de cobertura de SSPP. Ampliación de la red vial.	Usos e intensidad de usos.

Problema: Desarrollo de unos pocos sectores de la economía y desperdicio de las potencialidades del territorio

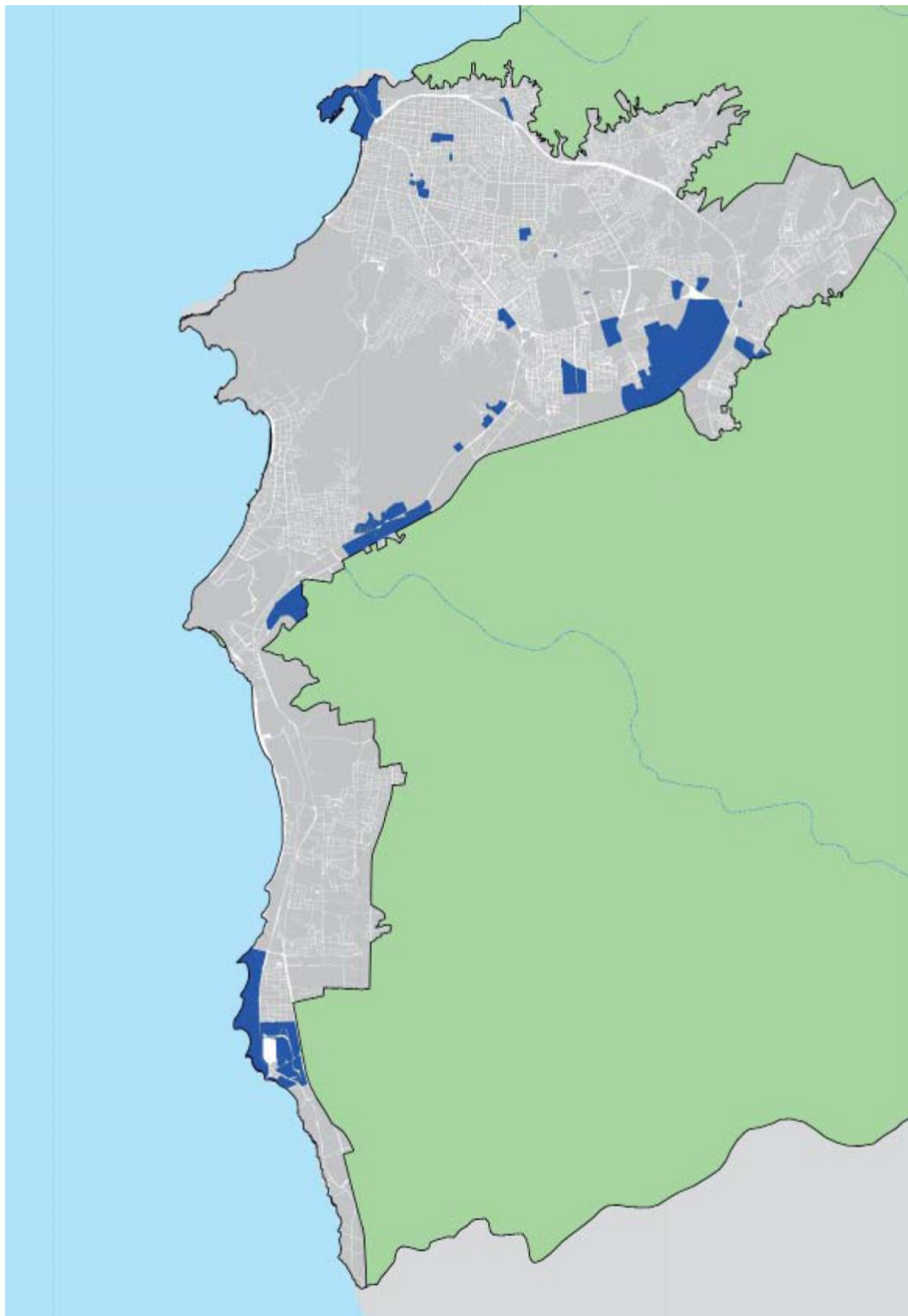
Solución: Transformación productiva en todo el departamento de Magdalena y Distrito Capital (Plan regional de competitividad del Magdalena)

Indicadores: m2 de espacio público construido; Total de inversión en zonas deprimidas; Producto Interno Bruto por ramas de actividad económica; Productividad total de los factores por ramas de actividad económica
 Costos de producción medios y marginales promedio por ramas de actividad económica.

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Espacio público propuesto en proyectos renovación urbana y expansión. Identificación de clusters. Creación de centralidades económicas.	Renovación del puerto de Santa Marta. Plan maestro de espacio público. Tecnificación de actividades productivas. Creación de plataformas logísticas para el aumento de la productividad.		Construcción de centro de tecnificación. Implementación de plataforma logística para el aumento de la productividad de la región. Fortalecimiento de las relaciones urbano-rurales, y de la región en pro del desarrollo económico. Tren de carga.	Plan parcial. Adquisición de suelo, Cesión de suelo/ espacio público. Implementación de plan maestro de conectividad.

Plano 12. Manzanas y centros predominantes de actividad industrial

Fuente: Expediente Urbano. Geografía Urbana



7.2 Integración rural y agro industrial

En relación con la producción agrícola de Santa Marta, se hace evidente que la población campesina no posee capacidades técnicas para el aprovechamiento del suelo y para la comercialización de sus productos. De esta manera se genera, un aumento de la pobreza en las áreas agrícolas.

El empobrecimiento de las dinámicas de producción agrícola es además un riesgo constante para la sostenibilidad urbano-rural del distrito y sus activos ambientales, teniendo en cuenta que la presencia de amenazas por presiones urbanas es constante y puede llegar a significar un riesgo futuro en la sostenibilidad de Santa Marta.

La falta de acompañamiento y capacitación para la competitividad de las actividades productivas es uno de los principales elementos que afectan la productividad de las dinámicas agroindustriales y que no soportan un fortalecimiento de las actividades agrícolas.

Problema: La zona rural está albergando población campesina bajo una economía de subsistencia				
Solución: Articular el ámbito rural con otros municipios, y formar estrategias de desarrollo socio-económico				
Indicadores: Ingreso per cápita en las comunas rurales; Capacidad de ahorro de la población rural; Gasto mensual según tipo en el área rural.				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Definición de centralidades en el área rural. Delimitación del suelo rural y urbano y de sus relaciones.	Fomento al desarrollo rural. Mejoramiento de la conectividad urbano-rural y rural-rural. Formación técnica en las cabeceras rurales (corregimientos)		Formación de actividades rurales con apoyo del SENA Fortalecimiento de las relaciones urbano-rurales, en pro del desarrollo económico. Mejoramiento de la infraestructura vial rural.	Usos del suelo.

Problema: La agro-industria debe aprovechar la localización y el transporte multimodal del Distrito con el fin de aumentar la competitividad. Al mismo tiempo debe respetar las zonas protegidas				
Solución: Incentivos en la producción con repartición equitativa y beneficios para toda la comunidad				
Indicadores: Km de vías terciarias que conectan el área urbana con vías primarias o con el casco urbano directamente pavimentadas; Número de vehículos de transporte de mercancía agrícola disponibles; % de área protegida que está siendo cultivada transitoria o permanentemente.				
Norma	Programa	Estudios	Acciones	Obras
Suelos de protección. Actividad en suelo rural.	Mejoramiento de la movilidad e infraestructura de transporte.		Creación de centro de capacitación y tecnificación en actividades	Usos del suelo.

	<p>Plataforma logística productiva (tecnificación y comercialización). Conectividad de las zonas productivas con el muelle, el tren de carga y la central de abastos.</p>		<p>productivas. Articulación de actividades productivas y puntos de comercialización. Implementación de plataforma logística para el aumento de la productividad de la región. Fortalecimiento de las relaciones urbano-rurales, y de la región en pro del desarrollo económico. Tren de carga</p>	
--	---	--	--	--

7.3 Infraestructura para el desarrollo

Con relación a la industria, Santa Marta es una ciudad atractiva para la localización de industria dadas las importantes ventajas que ofrece su ubicación geográfica y su dotación logística, (zona franca industrial, puerto marítimo, parques industriales y de almacenamiento, aeropuerto, línea férrea, etc.). No obstante, la industria se ha localizado en la ciudad de manera dispersa en el territorio, siendo la periferia el lugar en donde ocupa una mayor área de terreno como se observa en el gráfico 8. Lo que a su vez tiene consecuencias en la productividad de las industrias y procesos sociales, ambientales y culturales.

Existe una falta de conectividad regional que reduce la competitividad de Santa Marta dado que limita la asociación de actividades productivas y entorpece el ciclo de producción de los grupos productores. Estos hechos han generado desarrollo de unos pocos sectores de la economía y desperdicio de las potencialidades del territorio.

La estructura de Santa Marta presenta un atraso en la infraestructura necesaria para el desarrollo de las actividades productivas y el mejoramiento de la competitividad de la ciudad. Para el desarrollo de estas actividades es de vital importancia una infraestructura de transporte que sirva de plataforma para la conectividad de la ciudad y se convierta en un lugar atractivo para la instalación de empresas que ofrezcan servicios que diversifiquen la economía del distrito. El transporte público ha carecido de organización y planificación.

Si bien las rutas existentes están definidas por las necesidades de desplazamiento de la población, no han estado coordinadas con los procesos de desarrollo urbano de la ciudad.

Se evidencia una deficiente oferta distrital de servicios públicos, servicios complementarios y transporte, al igual que la ausencia de estrategias y políticas del gobierno local, así como el escaso recurso humano calificado. Todos estos elementos constituyen obstáculos para el interés de los inversionistas en la ciudad y limitan la oportunidad de atracción de nuevas industrias y empresas a pesar de las condiciones propias del asentamiento.

En cuanto a la calidad del servicio y la oferta de movilidad, existen sectores de la ciudad sin cobertura, surgiendo de esta manera una actividad paralela e informal denominada “moto taxis”, los cuales están cubriendo rutas formales e informales, generando un aumento en la accidentalidad y en la congestión vehicular, además de desestimular la utilización formal de buses. Es necesario un plan de movilidad en él que se priorice el peatón, la cultura ciudadana y la intermodalidad, y además gestionar la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP que se encuentra estructurado en el documento CONPES 3458.

Complementando el SETP, es necesario fomentar e implementar otras alternativas de transporte adelantando proyectos de teleféricos entre Santa Marta y el Rodadero, aprovechando el corredor férreo para adecuarlo con el objetivo de utilizarlo en el transporte de pasajeros y haciendo de este un atractivo turístico, gestionando el diseño y construcción de una nueva terminal de transporte, además de los proyectos viales necesarios para mejorar la malla vial existente.

Uno de los motores de la economía de la ciudad y principales fuentes de empleo es el puerto. Su ubicación estratégica para el intercambio comercial con el Caribe y el mundo, la profundidad natural de su Bahía adecuada para buques de gran calado, y la conexión férrea que presenta, le permite al puerto constituirse en un eje de un centro de logística en el que se puede incluir servicios de comercio exterior.

El puerto es una infraestructura que se requiere ampliar y modernizar para optimizar su operación, como soporte al comercio exterior, la actividad turística, y la producción agro industrial que para Santa Marta, es de importancia debido a la diversidad de pisos térmicos y de climas que ofrece la zona rural del Distrito, colindante con la Sierra Nevada. El proyecto de ampliación ya cuenta con un plan parcial aprobado del cual se adjunta la planimetría base en el gráfico 9. Es entonces primordial poder consolidar la ampliación del puerto debido al crecimiento en el flujo marítimo presente en la zona.

Problema: Atraso en la infraestructura necesaria para el desarrollo de las actividades productivas y el mejoramiento de la competitividad de la ciudad.				
Solución: Gestionar la construcción, mantenimiento y mejoramiento de los equipamientos e infraestructura de la región.				
Indicadores: # de equipamientos para el desarrollo de actividades productivas; # de equipamientos para el desarrollo de actividades productivas susceptibles de mejoramiento; km de vías férreas habilitados; m de vías primarias (municipales e intermunicipales) pavimentadas.				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Usos de suelo. Destinación de suelo para equipamientos e infraestructura.	Mejoramiento del sistema vial intermunicipal		Construcción de centro de tecnificación. Implementación de plataforma logística para el aumento de la productividad de la región. Mejoramiento de la infraestructura vial.	Adquisición de suelo. Plusvalía.

Problema: Deficiente oferta distrital de servicios públicos, servicios complementarios y transporte, ausencia de estrategias y políticas del gobierno local, así como el escaso recurso humano calificado. Constituyen obstáculos para el interés de los inversionistas				
Solución: Localizar centros de producción especializados aprovechando las ventajas competitivas que ofrece la región y su infraestructura				
Indicadores: Volumen total de inversión en salud, educación y transporte (privada, nacional e internacional) en \$SUD M				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Identificación de centralidades de producción.	Plan maestro de equipamientos. Optimización de conexiones productivas. Mejorar accesibilidad a equipamientos de educación. Mejoramiento de la movilidad e infraestructura de transporte.		Creación de centro de capacitación y tecnificación en actividades productivas. Articulación de actividades productivas y puntos de comercialización. Aumento de la cobertura de los SSPP	Cesiones de espacio público y equipamientos.

7.4 Informalidad económica, segregación y pobreza

Derivado de la mala distribución, incoherencia y falta de competitividad de las actividades de producción, existe la necesidad de articular las actividades informales dentro de las

dinámicas formales de la ciudad, con el fin de lograr potencializar estas actividades y propender por un desarrollo económico incluyente para todos los sectores presentes dentro de las dinámicas de la ciudad. Es además necesario poder articular aquellas prácticas formales que están presentes dentro del territorio junto con las que se consolidarán dentro de sectores formales.

En la actualidad, el impacto de la economía informal en la tributación y la consecución de recursos ha generado una debilidad y falta de competitividad de la producción en diferentes áreas de la ciudad. En actividades como la producción campesina de baja escala se ha visto una necesidad por formalización a partir de infraestructura accesible y pertinente que soporte los procesos de producción y se consolida como un foco para el desarrollo de nuevas actividades dentro del sector formal de la economía.

La falta de acceso a fuentes de financiación reguladas y el bajo soporte para la formalización del empleo a partir de canales accesibles para la población en condición informal, consolidan parte de las problemáticas que juegan un rol fundamental en la productividad misma de la ciudad. Partiendo además de un porcentaje de población inactiva del 36.87%, se hace necesario poder consolidar acciones que promuevan una cultura de empleo formal y accesible para este grupo de ciudadanos.

La situación de informalidad es contrastada además con la condición de pobreza y segregación presentes en el distrito, de esta manera se evidencia que los altos índices de pobreza multidimensional en todo el distrito junto con el hecho de que cerca de un tercio de la población vive con necesidades básicas insatisfechas, son además condicionantes esenciales para la construcción y dirección de elementos que promuevan la actividad económica de este porcentaje de la población y permita de igual manera la construcción de una sociedad equitativa y activa económicamente con el fin de aprovechar y dinamizar las dinámicas económicas de Santa Marta.

Problema: Mala distribución, incoherencia y falta de competitividad de las actividades de producción				
Solución: Promover la vinculación de las empresas privadas y el tercer sector, que apoyen y apadrinen proyectos de emprendimiento, que involucren a la población en situación de vulnerabilidad				
Indicadores: # de emprendimientos apoyados; # de emprendimientos consolidados tras X años; Capacidad de la infraestructura productiva (en m2 y puestos de trabajo) Productividad total de los factores por ramas de actividad económica Costos de producción medios y marginales promedio por ramas de actividad económica				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Usos y reglamentación de usos del suelo. Creación e	Infraestructura logística y productiva para el desarrollo		Creación de central de abastos y cluster de comercialización del tercer sector.	Uso e intensidad de uso. Integración inmobiliaria.

identificación de clusters.	económico. Consolidación de clusters. Mejoramiento de la movilidad de la población vulnerable			
-----------------------------	---	--	--	--

Problema: Competencia y falta de competitividad en el comercio relacionado con algunos sectores.

Solución: Estructurar un Plan Parcial del Puerto de Santa Marta acorde con las necesidades de la ciudad

Indicadores: Volumen total de los sectores económicos (\$MM USD); % de costo de ventas sobre el total de ventas netas; % de gastos de ventas y gastos de administración sobre la utilidad bruta en ventas; variación anual en la utilidad operacional agregada de los principales sectores de comercio

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Plan Parcial del Puerto de Santa Marta	Creación de nuevo muelle de carga en el puerto. Vinculación del tren de carga con el muelle. Conectividad de las zonas productivas con el muelle		Reactivación del tren de carga.	Plan Parcial: Ampliación del puerto y renovación urbana de su entorno. Integración inmobiliaria.

Problema: Falta de especialización y tecnificación en algunos sectores del comercio. Alto nivel de informalidad

Solución: Centro distrital de abastecimiento para mayoristas. Diseño del centro logístico y de carga del distrito que ordene la cadena logística e incremente la competitividad

Indicadores: Volumen total de los sectores económicos formales (\$MM USD); % de informalidad económica; % de empleados según nivel de estudios; % de empleados o empresarios informales con nivel de estudios profesional o superior que optaron por el comercio como actividad económica porque les generaba mejores ingresos que ejercer su profesión; % de empleados o empresarios informales que optaron por el comercio informal como actividad económica debido a falta de oportunidades laborales.

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Usos del suelo. Normas urbanísticas	Plataforma logística productiva (tecnificación y comercialización)		Creación de centro de tecnificación de actividades productivas. Articulación de centro de abastos con áreas productivas. Creación de centro de abastos distrital.	Plan Parcial. Adquisición de suelo.

Problema: El impacto de la economía informal en la tributación y la consecución de recursos.

Debilidad y falta de competitividad de la producción campesina de baja escala

Solución: Incentivos, subsidios y soporte a la formalización del empleo y la producción campesina				
Indicadores: % de informalidad económica; Kg de producción por unidad agrícola x año; Ingresos tributarios que se recaudarían si las empresas informales no lo fueran sobre el total de ingresos tributarios actuales; área cultivada, área sembrada, rendimiento de toneladas por hectárea, en los principales productos agrícolas en cultivos transitorios y permanentes para Santa Marta comparándolo con otros municipios que produzcan lo mismo al igual que en el nivel de precios				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Usos del suelo. Actividades productivas.	Infraestructura logística y productiva para el desarrollo económico. Consolidación de clusters.		Creación de corredor turístico a lo largo de las playas donde se organicen las actividades comerciales y económicas. Articulación de actividades productivas y puntos de comercialización. Implementación de plataforma logística para el aumento de la productividad de la región.	Expropiación, enajenación, venta preferente. Adquisición de suelo, cesión de espacio público.

Problema: Falta de conectividad regional que reduce la competitividad de Santa Marta				
Solución: Diseñar y viabilizar un sistema de transporte coordinado				
Indicadores: km de vías primarias (municipales e intermunicipales) pavimentadas				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
	Mejoramiento de la movilidad e infraestructura de transporte. Plataforma logística productiva (tecnificación y comercialización). Conectividad de las zonas productivas con el muelle, el tren de carga y la central de abastos. Sistema multimodal de transporte regional.		Tren ligero y de carga. Ampliación de la navegabilidad y de la infraestructura de transporte fluvial (Puerto de Santa Marta- Rio Magdalena). Articulación de actividades productivas y puntos de comercialización.	Participación en plusvalía Cobro por valorización. APPs

Problema: Desarrollo de asentamientos sin articulación generando programas de inversión desarticulados y poco competitivos				
Solución: Generar dinámicas urbano-rurales y urbano regionales de integración y de generación de sinergias entre las entidades territoriales de la región y la nación, así como con los países del Caribe				
Indicadores: Inversión extranjera; # de turismo de negocios; Tiempo promedio de desplazamiento de la población en asentamientos aislados a su lugar de trabajo				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Usos del suelo. Edificación. Normas urbanísticas.	Mejoramiento de la movilidad. Optimización del uso del suelo.		Sistema integrado de transporte (tren ligero, SETP, Ciclorutas), Densificación y crecimiento planificado	Usos e intensidades del uso del suelo. Integración inmobiliaria y reajuste de terrenos en planes parciales y unidades de actuación. Programación del uso del suelo

8 Dimensión ambiental

8.1 Preservación de los activos naturales

El cambio climático es uno de los aspectos que ha forzado el cambio y la revisión de las estrategias de planeación. Las ciudades son entes que consumen energía y recursos que obligan la creación e implementación de políticas que contribuyan a su sustentabilidad y a su adaptación a las condiciones ambientales.

La gestión del riesgo es incorporada con el fin de que las políticas, los programas y proyectos que se deriven de esta, apunten a la recuperación de un equilibrio ambientalmente sostenible, y de esta manera se contribuya en la prevención de riesgos naturales como inundaciones y otros desastres.

En el caso de Santa Marta, existe una vulnerabilidad a un aumento en el nivel de las aguas, y en fenómenos de remoción en masa en zonas ocupadas de manera informal como se observa en el gráfico 10. Es necesario plantear un sistema de alerta temprana soportado en estudios técnicos que definan el tipo de amenaza y la categoría que presenta cada una, y planes de emergencias que incluyan la habilitación de albergues y la habilitación de equipamientos e infraestructura que sirva de soporte para estos eventos, como estaciones de bomberos que amplíe la cobertura y reduzca los desplazamientos.

La falta de control y de las dificultades en las entidades que preservan las áreas que hacen parte del Parque Tairona, se genera deterioro ambiental que ha fomentado la colonización de las reservas naturales en una dinámica que afecta y amenaza los activos naturales del territorio.

Derivado del mal uso de los recursos naturales y la contaminación, y junto con la falta de políticas de reciclaje, hoy en día Santa Marta se ve inmersa en una condición de residuos que afectan directamente su condición y calidad de vida, además de ser una presión constante a la sostenibilidad de los activos ambientales.

La degradación de los cerros distritales bajo la figura de “Montículos Rocosos” se consolida como una de las principales amenazas a la sostenibilidad de este atractivo ambiental, donde derivado de la pobre regulación y mal manejo que ha tenido la explotación de los cerros, se pone en riesgo la sostenibilidad de este capital ambiental.

Problema: Degradación de los cerros distritales bajo la figura de "montículos rocosos"				
Solución: Implantación de normativas ambientales que regulen la explotación de laderas y cerros y a la figura de "montículos rocosos".				
Indicadores: m2 de licencias de explotación en zonas de ladera o cerros; m2 de áreas de protección ambiental. M2 de cerros protegidos. M2 parques				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Usos del suelo en laderas y cerros. Recuperación de suelos explotados. Edificabilidad.	Protección de la Estructura Ecológica Principal.		Construcción de parques y sederos	Protección de suelos. Usos e intensidades de uso (privados).

Problema: Presión colonizadora sobre la Sierra Nevada y su ámbito de influencia, perturbando el ecosistema y los recursos naturales existentes.				
Solución: Limitar el desarrollo de las zonas que presten servicios ecosistémicos a la Sierra Nevada o que estén relacionados a ésta.				
Indicadores: m2 de licencias inmobiliarias otorgadas en las zonas de influencia de la sierra. M2 protegidos				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Usos del suelo en laderas y cerros. Edificabilidad. Reubicación de vivienda el alto riesgo.	Protección de la Estructura Ecológica Principal.			Protección de suelos. Usos e intensidades de uso (privados).

8.2 Deterioro y condición pobre de los activos hídricos

La actual falta de control y regulación en la Sierra Nevada impacta en la disminución de los caudales de los ríos que nacen en ella, y en la pérdida de biodiversidad contaminación y destrucción del litoral. Derivado del auge que la sierra tomado en los últimos años, se hace necesario replantear las condiciones de manejo y preservación del entorno.

Existe un deterioro de las condiciones ambientales del Rio Manzanares y Gaira, debido al desarrollo de asentamientos en las riberas, y las barreras físicas existentes, las cuales generan desbordamientos e inundaciones. Esto, en parte por el crecimiento informal que se genera en los bordes urbanos y que atenta contra la sostenibilidad del distrito, y en parte por la pobre cobertura de servicios públicos presentes en las áreas rurales, lo que fomenta el deterioro de los caudales y ríos. Cabe notar la importancia que conlleva un acercamiento integral a la solución de este hecho, dado que la viabilidad de servicios públicos es un limitante o promotor del desarrollo informal en las áreas rurales.

Santa Marta presenta una carencia de capacidad de abastecimiento de agua tratada, al igual que una distribución de agua no apta para el consumo humano en la población dado a que no hay fuentes hídricas que provean abastecimiento a largo plazo y las fuentes actuales están siendo sobre-explotadas, lo que explica el problema de déficit de abastecimiento de agua en la zona rural del distrito.

Problema: Falta de control y regulación en la Sierra nevada impacta en la disminución de los caudales de los ríos que nacen en ella, y en la pérdida de biodiversidad contaminación y destrucción del litoral.

Solución: Articular las estrategias de las entidades territoriales competentes, en relación con la planeación y el manejo del recurso ambiental (DIMAR, UPNN, CORPAMAG).

Indicadores: Medición de m³/seg de los ríos; pureza de agua en punto de desembocadura.

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Delimitación de parques nacionales. Regímenes de usos de suelo.	Protección a la Sierra Nevada para regulación de caudales.	Calidad de los recursos hídricos.	Construcción de estaciones de monitoreo de ríos. Mejoramiento de infraestructura de alcantarillado rural.	Protección del suelo.

Problema: Deterioro de las condiciones ambientales del Rio Manzanares y Gaira, debido al desarrollo de asentamientos en las riberas y las barreras físicas existentes, las cuales generan desbordamientos e inundaciones.

Solución: Desarrollar procesos de restauración y conectividad ecológica mediante la estructuración de un sistema de espacio público y de equipamientos, intervenciones de saneamiento, hábitat y manejo del riesgo, procesos de renovación urbana y de gestión del suelo, articulación del suelo rural en la planeación del distrito, incorporando herramientas para el manejo de los ríos en este ámbito.

Indicadores: Medición de m³/seg de los ríos; Pureza de agua en punto de desembocadura.

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Establecimiento de áreas Forestales Protectoras. Reubicación de vivienda en Alto Riesgo.	Recuperación y mantenimiento de ríos.	Estudio de amenaza y riesgo por inundación.	Reubicación de viviendas en alto riesgo.	Declaratoria de condiciones de urgencia. Expropiación. Transferencia de cesiones.

Problema: Déficit de abastecimiento de agua en temporadas de sequía.

Solución: Ampliación de cobertura y caudales del servicio de acueducto. Diversificación de las fuentes de suministro de las plantas.

Indicadores: m³/segundo de agua disponible;

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Protección a acuíferos superficiales.	Protección de cuencas. Reforestación de zonas de recarga	Identificación de áreas de acuíferos.	Reforestación en nacimientos de caudales.	

	de acuíferos.			
--	---------------	--	--	--

Problema: Carencia de capacidad de abastecimiento de agua tratada. Distribución de agua no apta para el consumo humano en la población				
Solución: Ampliar la cobertura de la infraestructura de distribución y tratamiento de aguas. Diversificación de las fuentes de suministro de agua.				
Indicadores: iRCA (índice de riesgo de calidad de agua); % de población que recibe agua tratada				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Protección de cuerpos de agua.	Agua potable para toda Santa Marta. Mejoramiento y ampliación de las coberturas de acueducto y alcantarillado.	Identificación de nuevas fuentes de suministro de agua. Estudio de la calidad del agua del Distrito.	Ampliación de la infraestructura para la distribución de agua. Optimización de la infraestructura para el tratamiento de agua	Protección de cuerpos de agua. Delimitación del área urbana.

Problema: No hay fuentes hídricas que provean abastecimiento a Santa Marta a largo plazo y las fuentes actuales están siendo sobre-explotadas				
Solución: Ampliar la cobertura de la infraestructura de distribución y tratamiento de aguas. Diversificación de las fuentes de suministro de agua.				
Indicadores: m3/minuto de agua disponible				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Protección de cuerpos de agua.	Protección de la estructura ecológica principal (cuerpos de agua). Mejoramiento y ampliación de las coberturas de acueducto y alcantarillado. Recuperación y mantenimiento de ríos.	Carga ambiental del consumo de agua. Calidad del agua de posibles fuentes de agua. Medición de cantidad de agua extraída de los cuerpos de agua y capacidad de retorno.	Ampliación de cobertura de SSPP. Eficiencia en el uso del agua potable. Regulación en el uso del agua potable y la explotación de las fuentes de agua.	Protección de los cuerpos de agua.

Problema: Existe déficit de abastecimiento de agua en la zona rural del distrito				
Solución: Desarrollar infraestructura de acueducto rural para garantizar el abastecimiento en las zonas				
Indicadores: m3/segundo en zonas rurales; Litros/día (disponibles) x familia en zonas rurales				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Usos del suelo. Desarrollo rural.	Red de abastecimiento de agua en zonas rurales.	Déficit del servicio de acueducto en el suelo rural.	Ampliación de la infraestructura de acueducto en el suelo rural.	Adquisición de suelo.

8.3 Desequilibrio por desarrollo desarticulado

En la actualidad, Santa Marta es objeto de una falta de planificación en las zonas de expansión y de borde de la ciudad, al igual que una ausencia de definición y precisión de los bordes urbano-rurales. Esto es producto del atraso en la actualización de los instrumentos y cartografía necesaria para el adecuado desarrollo de la ciudad. El diagnóstico encontró que hay varios asentamientos con trama urbana continua y prestación de servicios públicos que deben ser incluidos dentro de la expansión del casco urbano.

La manera como la ciudad estructura los procesos de transformación de energía y recursos, hace que estos se vuelvan cíclicos en la medida que se aprenda a gestionar el consumo. La implementación de estrategias y políticas de cobro de externalidades ambientales como congestión, polución y deterioro producidos por las dinámicas de producción y consumo se deben considerar en los Planes de Ordenamiento Territorial, con el fin de mejorar la calidad de vida de la población.

La pobre articulación y la falta de un sistema de transporte eficiente, organizado y planificado, que reduzca las emisiones y promueva el uso de medios de transporte alternativos que sean amigables con el medio ambiente, ha aportado al desequilibrio ocasionado por un modelo de desarrollo fragmentado que pone en riesgo la sustentabilidad de la ciudad a largo plazo. De esta manera, Santa Marta es objeto de una falta de concreción entre los diferentes elementos estructurantes de la ciudad, en especial el componente ambiental y de protección, poniendo en riesgo la sostenibilidad de los activos naturales presentes en territorio.

Las centralidades existentes se encuentran desarticuladas, y adicionalmente, el déficit en la cobertura de acueducto y alcantarillado impide la formación de centros de actividad en los corregimientos, lo que ha generado un desarrollo informal que pone en riesgo la sostenibilidad de la relación urbano-rural del distrito. Por ejemplo a partir de la presión colonizadora sobre la Sierra Nevada y su ámbito de influencia, perturbando el ecosistema y los recursos naturales existentes.

Por otra parte, la diversidad de ecosistemas con la que cuenta Santa Marta, tanto en la parte montañosa como en la zona costera y marina suministran una cantidad de servicios ambientales que influyen tanto en la identidad como en las relaciones sociales y el desarrollo económico de la ciudad. Su deterioro progresivo, explicado por las dificultades para el cumplimiento de la normatividad vigente y para una adecuada gestión del recurso hídrico reduciendo las fuentes de contaminación, han configurado un escenario crítico

respecto a la disponibilidad de agua y de manejo de residuos. Esta situación, hace necesario el diseño de planes ambientales y de manejo de cuencas, de políticas de reciclaje y de programas de concientización de la población respecto al cuidado y preservación del medio ambiente, con el fin de alcanzar una ciudad sostenible.

Problema: Desequilibrio ocasionado por un modelo de desarrollo desarticulado y fragmentado que pone en riesgo la sustentabilidad de la ciudad a largo plazo.				
Solución: Adoptar un nuevo Plan de Ordenamiento Territorial con enfoque urbano-rural que garantice la preservación de la estructura ecológica, la sustentabilidad del hábitat, un uso adecuado y eficiente del suelo, aumentar la capacidad de la ciudad en la gestión del riesgo.				
Indicadores: Km2 recuperados; Tiempos de desplazamiento; Altura promedio de las edificaciones				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Corredores ambientales. Protección a cerros. Determinación de áreas en amenaza y riesgos.	Gestión para la protección de la estructura Ecológica principal.	Identificación de áreas en condición e amenaza alta y muy alta.		Protección del suelo

Problema: Contaminación costera derivada de malas prácticas de transporte marítimo de carbón				
Solución: Reglamentar el transporte de carbón vía marítima para evitar deterioro de la zonas costeras.				
Indicadores: Especies marinas por m2 de zona costera; m2 de litoral en zona costera; ICOMI (índice de contaminación por mineralización); ICOMO (índice de contaminación por materia orgánica); ICOPH (Índice de contaminación por pH)				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Reglamentación del transporte marítimo de carbón	Protección de la zona costera		Estaciones de medición de contaminación marítima. Puntos de control en los puertos para verificar la calidad de las embarcaciones de carga.	Usos del suelo.

Problema: Falencias técnicas en la prestación del servicio e infraestructura necesaria para la recolección y disposición de residuos sólidos.				
Solución: Desarrollar un modelo moderno y eficiente para la recolección y disposición de residuos sólidos.				
Indicadores: % de la población urbana con acceso al servicio de recolección; Capacidad de disposición final de residuos (Ton);				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Definición de un área óptima para la disposición de	Responsabilidad ambiental. Optimización del	Identificación de área óptima para la disposición final de	Renovación del sistema de recolección de	Usos de suelo. Adquisición de suelo.

residuos sólidos.	sistema de recolección y disposición de residuos sólidos.	residuos sólidos.	residuos sólidos. Responsabilidad ciudadana en la separación de residuos.	
-------------------	---	-------------------	---	--

8.4 Pobre distribución de espacio público y accesibilidad

A raíz del bajo índice de zonas verdes por habitante y la pobre distribución en el territorio de los espacios de manera desequilibrada, han producido un deterioro y falta de mantenimiento de los mismos, lo que afecta su uso y pertinencia dentro del contexto urbano, fomentando su deterioro y falta de pertinencia.

Derivado de la congestión que se presentan zonas puntuales de la ciudad y la falta de infraestructura en zonas populares, junto con la falta de mantenimiento generalizado a las vías de comunicación, se encuentra que se produce un deterioro general a la calidad de vida y uso de los espacios verdes gracias a la falta de accesibilidad a ellos. Esto se contrasta con la lucha, que se genera en algunas comunas por la ocupación de espacio público, generando un aumento del conflicto peatonal en la zona y la ocupación de espacios verdes para la recreación.

Las zonas de expansión de la ciudad con mayor crecimiento cuentan con una oferta de las constructoras que está desbordando su capacidad de intervención y vulnerando los permisos otorgados por los entes de ordenamiento territorial, hecho puede fomentar un desarrollo que no prevea las necesidades de accesibilidad de zonas verdes y equipamientos, lo que soportaría el modelo de falta de acceso general del cual es objeto Santa Marta.

Problema: La infraestructura verde y de espacios públicos no está distribuida en el territorio de manera equilibrada y sufren de deterioro y falta de mantenimiento.				
Solución: Disponer de zonas verdes suficientes que permita alcanzar el estándar de metros de espacio público por habitante propuesto, dando prevalencia a las áreas peatonales y oferta de actividades al aire libre.				
Indicadores: m2 de espacio público por habitante por comuna;				
Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Espacio público propuesto. Áreas Forestales Propuestas.	Ampliación de la cobertura de espacio público.		Construcción de parques nuevos.	Obligaciones urbanísticas. Programación de suelo. Traslado de sesiones urbanísticas.

--	--	--	--	--

Problema: Falta de planificación en la zona de expansión de la ciudad y ausencia de definición y precisión de los bordes urbano-rurales. Alta concentración de la tierra.

Solución: Generar un modelo de planificación para la zona de crecimiento de la ciudad, bajo preceptos de sustentabilidad y equidad.

Indicadores: Hectáreas de área urbana por habitante. Área con cobertura de servicios públicos y equipamientos.

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Definición de zonas de expansión.	Ampliación de la red vial. Mejoramiento y ampliación de las coberturas de acueducto y alcantarillado.		Ampliación de cobertura de SSPP. Ampliación de cobertura de equipamientos básicos sociales y colectivos. Ampliación de la red vial.	Programación del suelo. Obligaciones urbanísticas. Integración inmobiliaria y reajuste de terrenos en planes parciales y unidades de actuación.

Problema: Falta de previsión y prevención de desastres naturales

Solución: Reubicar población en alto riesgo, construcción de obras de mitigación.

Indicadores: # de equipamientos para la prevención de desastres; Tiempo de reacción de los cuerpos de rescate, bomberos, defensa civil y policía

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Identificación de sectores en alto riesgo por movimiento en masa o inundación.		Estudio detallado de amenaza y riesgos.	Reubicación de población en alto riesgo. Construcción de obras de mitigación.	Protección de suelos.

Problema: Mal uso de los recursos naturales y contaminación. Falta de políticas de reciclaje.

Solución: Protección de bosques y asignación de usos acordes. Políticas de reciclaje y manejo de energías renovables. Reducción de la Polución.

Indicadores: Ton de desechos no recuperados/Ton de desechos reciclados; mWt de fuentes renovables; PPM en el aire.

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Delimitación de áreas de protección por coberturas boscosas.	Programa de monitoreo ambiental participativo	Identificación de sectores para construcción de infraestructura de manejo de residuos sólidos.	Construcción de estaciones de transferencia de residuos sólidos.	Protección de suelos.

Problema: Bajo índice de zonas verdes por habitante

Solución: Aumento de la cantidad y calidad de los espacios públicos de la ciudad

Indicadores: m2 de zonas verdes / habitante

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos

Espacio público propuesto en proyectos renovación urbana y expansión.	Mantenimiento, adecuación y construcción de elementos constitutivos del sistema de espacio público.	Análisis poblacional para determinar los tipos de parques necesarios para cada sector (activos – pasivos)	Construcción de parques. Adecuación de infraestructura existente.	Estándares de espacio público (vías, parques y equipamiento)
---	---	---	--	--

Problema: Alto índice de material particulado en el aire lo cual repercute en una baja calidad del mismo

Solución: reforzamiento de los sistemas integrados de transporte masivo para disminuir las emisiones del servicio público y desincentivar de los desplazamientos en vehículos particulares.

Indicadores: μg de material particulado x m^3 de aire

Norma	Programa	Estudios	Proyectos	Instrumentos
Establecer ejes para ubicación de transporte masivo.	Mejoramiento de la movilidad		Estaciones de monitoreo. Tren ligero.	Participación en plusvalía. Valorización.