

CUADERNO SANTA MARTA SOSTENIBLE 2016



APOYAMOS PROYECTOS SOSTENIBLES





DIAGNÓSTICO
SANTA MARTA



CONTENIDO

1

CONTEXTO DE
SANTA MARTA

Pág. 16 - 33

2

DIMENSIÓN
AMBIENTAL

Pág. 34 - 75

3

DIMENSIÓN
URBANA

Pág. 76 - 141

4

DIMENSIÓN
ECONÓMICA
Y SOCIAL

Pág. 142 - 175

5

DIMENSIÓN
FISCAL Y
GOBERNANZA

Pág. 176 - 205

6

¿QUE TENEMOS
QUE HACER?

HACIA EL PLAN DE ACCIÓN

Pág. 206 - 221

7

BIBLIOGRAFÍA

Pág. 222 - 226





CRÉDITOS

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

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Ellis J. Juan,
Coordinador General ICES

Rafael de la Cruz,
Representante en Colombia

Ramiro López-Ghio,
Coordinador Iniciativa ICES para
Colombia y Especialista de Desarrollo
Fiscal y Municipal

Oswaldo Aharón Porras Vallejo,
Consultor

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

Mauricio Cárdenas Santamaría
Ministro de Hacienda

Ana Lucía Villa
Directora General de Apoyo Fiscal

FINDETER

Luis Fernando Arboleda González,
Presidente

Helmuth Barros Peña,
Secretario General

Carlos Salazar Echavarría,
Gerente de Sostenibilidad

María del Rosario Hidalgo,
Directora Programa Ciudades
Sostenibles y Competitivas

Luis Fernando Ulloa Vergara,
Gerente Diamante Caribe y Santanderes

Úrsula Sola de Hinestrosa,
Directora de Responsabilidad Social y
Ambiental

Lina María Chedraui Torres,
Directora de Comunicaciones

Daniela Sanjinés, Jessica Kisner,
Laura Munera
Diseño Diagramación

DOCUMENTO DEL PLAN DE ACCIÓN

Coordinación:
Juana Leal Simbaqueba,
Lider de Ciudad

Asesoría y edición
Álvaro Randazzo,
Consultor

Textos de Base:
Equipo Especialistas Findeter

DIMENSIÓN AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

Luis Fernando Ulloa Vergara,
Agua

Robinson Rodríguez Vásquez,
Medio Ambiente

Luis Elkin Guzmán Ramos,
Medio Ambiente

Karina Muñoz Gómez,
Medio Ambiente

DIMENSIÓN URBANA

Luisa Bibiana Rubio Villamil,
Transporte

Juan Manuel Robledo Restrepo,
Director Ciudadat

Juana Leal Simbaqueba,
Ordenamiento Territorial

Jessica Kisner Giraldo,
Ordenamiento Territorial

Laura Múnera Mejía,
Ordenamiento Territorial

Susana Morales Pinilla,
Ordenamiento Territorial

DIMENSIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL

Gisela Labrador Araujo,
Economía

Laura Castillo Bohórquez,
Economía

Daniella Hernández Selman,
Competitividad

Laura Solano Ramírez,
Industrias Creativas y Culturales

DIMENSIÓN FISCAL Y GOBERNABILIDAD

Marcela Rodríguez Bayona,
Fiscal

Rodrigo Yepes Sevilla
Fiscal

FOTOGRAFÍAS

FONTUR

Daniella Hernández Selman

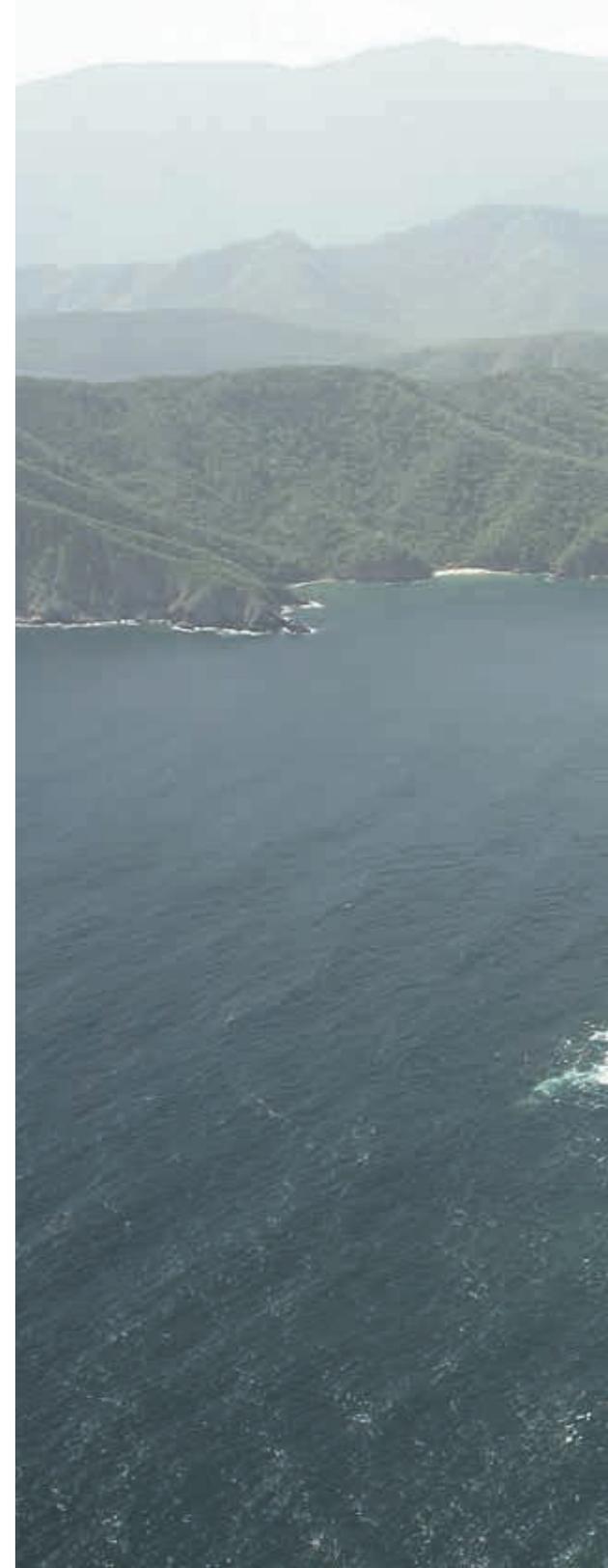
¡SANTA MARTA LA PRIMERA

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

Histórica y geográficamente, la ciudad ha sido el punto articulador en el que se encuentran, tanto el mar Caribe como la Sierra Nevada, la cultura prehispánica y la occidental, la costa Caribe y el interior, Colombia y el mundo. Esta condición de confluencia, ha conformado un patrimonio ambiental, social y cultural intangible y una ventaja estratégica desde el punto de vista económico que ha convertido a la ciudad puerto en la puerta de entrada al país de los más importantes hitos en la historia nacional; por Santa Marta entró el fútbol a Colombia, por Santa Marta entró Jiménez de Quesada para fundar Bogotá, por Santa Marta entro la modernidad a través del “tren inglés que a la región embrujaba”¹ y que conectó el mundo con el interior del país.

Ad portas de esta celebración, y a pesar de las ventajas mencionadas, la ciudad sufre de problemas estructurales que afectan la calidad de vida de sus habitantes y sus oportunidades de desarrollo en armonía con el territorio. La acumulación de una baja capacidad institucional, la falta de consenso y gobernabilidad y la carencia de políticas de planificación, se traducen en problemas que Santa Marta debe solucionar de forma prioritaria si busca convertirse en una ciudad sostenible y competitiva.

¹ Fragmento de la letra de la canción ‘Los buenos tiempos’ de Carlos Vives, cantautor samario.





ANTECEDENTES AL DOCUMENTO

La carga simbólica de la proximidad del quinto centenario ha servido como excusa para revisar la evolución de la ciudad durante este periodo de su historia y para establecer cuál es el sentir samario en la actualidad, con el fin de proyectar la ciudad sostenible y competitiva del 2025. Esta iniciativa no se ha concentrado de forma exclusiva en el sector público sino que ha respondido a la existencia de una ciudadanía activa que se ha congregado para nutrir la discusión en torno a las problemáticas que actualmente afectan la ciudad, así como las visiones a largo plazo conducentes a tomar decisiones y encausar acciones estratégicas que permitan alcanzar los objetivos planteados.

Es así que fundaciones como “Tras la Perla de América” y “Santa Marta Vital” han logrado convocar a diferentes actores interesados en re-descubrir Santa Marta para impulsar acciones concretas que buscan restablecer a la ciudad puerto como puerta de entrada y salida de Colombia hacia el mundo, así como su función como canal de comunicación con el corazón del país, con el fin de compartir y aumentar su riqueza económica, social, ambiental y cultural.

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

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

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

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

INVENTARIO DE ESTUDIOS, ANÁLISIS E INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DESARROLLADOS PARA LA CIUDAD

Uno de los retos más importantes a la hora de emprender proyectos de planificación urbana, particularmente en las etapas de diagnóstico, es el acceso a la información. Afortunadamente, para el caso de Santa Marta, existen una cantidad considerable de estudios que tienen como objetivo común el análisis de los problemas de la ciudad y la propuesta de posibles soluciones a los mismos bajo una mirada de largo plazo. A continuación se describen brevemente los más importantes.

Misión Sistema de Ciudades

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

ca que permita el relacionamiento productivo entre estas (DNP, 2012).

Diamante Caribe y los Santanderes

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

Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta

En el marco de los artículos 110 y 111 de la Ley 1617 de Distritos Es-

peciales de febrero 5 del 2013, se declara a Santa Marta como patrimonio cultural de la Nación y establece la celebración del quinto centenario de la fundación de la ciudad como un proyecto estratégico de interés nacional. Con base en esto, se adopta mediante decreto el Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta, documento que define una visión de ciudad, así como los escenarios futuros que permitan trabajar a nivel interinstitucional buscando el cumplimiento de metas y objetivos propuestos. De esta manera, el plan establece cuatro ejes que abordan aspectos distintos de la ciudad y establecen objetivos específicos a cumplir.

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

Estudios para la revisión del POT “Jate Matuna”

La ciudad de Santa Marta se encuentra próxima a un proceso de revisión del POT mediante el cual se busca replantear la idea de ciudad concebida en el POT “Jate Matuna” del año 2000. Con este fin en mente, el Distrito, en alianza con Ecopetrol y ONU Habitat, contrató a la consultora AECOM para que realizara los estudios y la elaboración de nuevas alternativas de ciudad. Como resultado, AECOM presentó tres alternativas distintas que tienen como objetivo común mejorar el desempeño actual de la ciudad y hacer de Santa Marta una ciudad más sostenible. Las alternativas propuestas están compuestas por diferentes componentes que sumados, buscan mejorar el funcionamiento global de la ciudad. En primer lugar, el estudio define la capacidad y densidad poblacional para la cual la ciudad estaría preparada en un escenario futuro. Luego pasa a los sistemas de soporte entre los cuales analiza y plantea estrategias para la dimensión ambiental, de movilidad, de cobertura de servicios públicos y equipamientos. Por último, propone una batería de proyectos estratégicos, tratamientos urbanísticos y usos del suelo.



LA PLATAFORMA ICES

FINDETER con el apoyo del BID, se encuentra impulsando el programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC), basado en la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) que el BID viene implementando hace cinco años en 50 ciudades de América Latina, con el objeto de impulsar el desarrollo sostenible de las ciudades mediante la promoción de un enfoque integral basado en una visión de desarrollo urbano estratégico y propio de cada ciudad, que apunta a mejorar el medio construido en balance con el medio natural, y que al mismo tiempo, incentiva el desarrollo económico y la inclusión social en el marco de una visión de largo plazo.

Once ciudades intermedias en Colombia tienen hoy la oportunidad de proyectar su desarrollo de manera ordenada y planificada. La iniciativa inició su implementación en 2012 en Barranquilla, Bucaramanga, Manizales y Pereira, ampliándose en 2013 a Montería y Pasto, en 2014 a Cartagena y Valledupar y en 2015 a Villavicencio, Armenia y Santa Marta.

La Iniciativa es la respuesta del BID a los desafíos del rápido crecimiento urbano y al impacto de cambio climático en las ciudades. Latinoa-

mérica y el Caribe ha vivido un proceso intenso de urbanización en las últimas décadas. Sin embargo, el proceso de planificación ha carecido de un modelo urbano que pueda generar alta calidad de vida para sus ciudadanos y al mismo tiempo preservar los recursos ambientales para las generaciones futuras.

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

En esta línea, y para dar respuesta a la gran demanda que ha tenido el programa ICES en países de ingreso medio, se ha contado con el apoyo de las siguientes instituciones de desarrollo: FINDETER (Colombia), Caixa Económica Federal (Brasil), Fundación YPF (Argentina), BANOBRAS (México), SubDeRe (Chile) y Ministerio del Interior y Transporte de la

Nación (Argentina), permitiendo ampliar la cobertura de atención para 25 ciudades de la región, adicionales a las ciudades incluidas en el programa regular ICES financiado por capital ordinario del Banco, llevando el número final a 50 ciudades, el doble de lo originalmente planificado.

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

El programa cuenta con más de 50 socios estratégicos que contribuyen con fondos², trabajo de campo, e innovación al desarrollo de la Iniciativa. Estos se encuentran en organizaciones bilaterales como los Gobiernos de Austria, Japón, Suiza, Italia, Corea, China, etc. y multilaterales como el Nordic Development Fund por mencionar algunos. También se encuentran fundaciones y empresas privadas así como universidades y centros de pensamiento que contribuyen llevando a cabo trabajo de campo “real” vía sus alumnos de postgrado en conjunto con el trabajo sectorial que realiza el BID en

distintas Ciudades. Para estas instituciones este trabajo en conjunto en las ciudades es muy valorado.

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

Una de las lecciones importantes aprendidas en estos 5 años, es la vinculación entre la calidad de vida de una ciudad y su sostenibilidad con la competitividad de la misma, así como la capacidad de generar empleos dignos y formales. La metodología ICES ha generado un nuevo módulo para tratar el tema de competitividad.

Para esto, se adicionaron 36 nuevos indicadores que permitirán contar con un diagnóstico rápido de la situación de cada ciudad con relación a la generación y oferta de empleo. Lo que se busca es plasmar en el Plan de Acción de cada ciudad una sección sobre estrategias de desarrollo económico local y generación de empleo.

Otra lección importante es que el Programa ha logrado incluir el vector de cambio climático dentro del proceso de planificación urbana a través de los tres estudios base obligatorios que forman parte de la metodología (inventario de gases de efecto invernadero, crecimiento de la huella urbana, y análisis de vulnerabilidad). 28 ciudades cuentan en la actualidad con estos estudios realizados que han actuado como filtro climático para priorizar las intervenciones en la cada una de ellas y servido de base para la revisión y ajuste de los instrumentos de planificación y gestión urbana de éstas.

² El financiamiento de la Plataforma de Ciudades Emergentes y Sostenibles se ha realizado con recursos provenientes de las siguientes fuentes: Fondos Iniciales (US\$4 millones), capital ordinario del BID (US\$ 19.3 millones), Fondo Multi-donantes (US\$12.8 millones), Recursos Adicionales ejecutados por terceros (US\$16 millones) y Recursos Adicionales ejecutados por el BID (US\$14.2 millones).

En Colombia dichos estudios se realizaron para Montería y Pasto y se encuentran en desarrollo para las ciudades de Valledupar y Villavicencio. Aunque se necesitan aun muchos esfuerzos y recursos para lograr ciudades más resilientes con mejor capacidad de adaptación al cambio climático, estas ciudades ya han iniciado ese camino.

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

Del trabajo de estos primeros 5 años, ha quedado muy claro la importancia estratégica de tener una ciudad con unas sanas finanzas públicas, buenos índices de gobernabilidad,

alta participación ciudadana y con la capacidad de –en tiempos relativamente cortos– aprovechar las nuevas tecnologías y poder emigrar a una gestión de ciudad más inteligente. Sin embargo el poder adquirir o mantener la sostenibilidad fiscal y la gobernanza de nuestras ciudades continúa siendo uno de los retos importantes para el Programa. Es preciso invertir más tiempo y recursos en mejorar su situación fiscal como condición “sine qua non” de una mejor sostenibilidad y mejor calidad de vida en el futuro. El sector privado, llamado a tener un rol primordial en la sostenibilidad de ciudades, tendrá una limitada capacidad de actuación en municipios con debilidades fiscales y escasa gobernabilidad.

En la actualidad, las 30 ciudades que ya cuentan con un Plan de Acción, demandan de inversiones para las intervenciones priorizadas por montos estimados a US\$ 17.000 millones con gastos de pre-inversión de US\$ 500 millones. A pesar de ello, el Programa ha logrado movilizar en compromisos de financiamiento de largo plazo del propio Banco y de nuestros socios estratégicos casi US\$ 4.000 millones en infraestructura urbana.

Las seis ciudades colombianas que ya cuentan con Plan de Acción for-

mulado³, contemplan proyectos por más de US\$ 2.600 millones, muchos de los cuales ya se están desarrollando y se encuentran en la fase de pre inversión y contaron para ello con el apoyo financiero y técnico de FINDETER y del BID.

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

Es importante recordar que la sostenibilidad de las ciudades ha queda-

³ Barranquilla, Bucaramanga, Manizales, Montería, Pasto y Pereira

do reflejada en la reciente discusión en el seno de la Naciones Unidas en Nueva York (septiembre de 2015) en los objetivos de Desarrollo Sostenible del 2030 (próximos 15 años). Entre estos se destaca el Objetivo No. 11, que consiste en “Desarrollar Ciudades y Asentamientos Humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”. Este objetivo vendrá a ser complementado por las próximas discusiones en octubre de 2016, en la ciudad de Quito, Ecuador en el Tercer Foro de UN Hábitat, “Desarrollando un Nueva Agenda Urbana”.

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

FINDETER firmó un convenio de cooperación con la Fundación Corona, entidad creadora de la iniciativa Ciudades Cómo Vamos y de la Red Ciudades Cómo Vamos, con el objetivo de fortalecer a través de esta iniciativa, un sistema de monitoreo y seguimiento de la calidad de vida de nueve ciudades colombianas (entre ellas, Barranquilla, Bucaramanga, Manizales y Pereira) y al

cumplimiento de sus planes de desarrollo, convirtiéndose en un aliado estratégico de la ICES en Colombia.

Dadas las coincidencias significativas de los indicadores de Cómo Vamos con los indicadores contemplados en ICES, en 2013 se realizaron las encuestas de percepción ciudadana definidas para la etapa de priorización de la Iniciativa (Filtro de Opinión) en las ciudades de Montería y Pasto; y se ha venido realizando un seguimiento anual al desarrollo de las distintas acciones planteadas en los planes de acción. En la actualidad FINDETER y la Fundación Corona se encuentran buscando socios estratégicos en la ciudad de Santa Marta para estructurar a comienzos de 2016 un programa Santa Marta Cómo Vamos.

En su primer quinquenio la experiencia de la ICES ha permitido conocer que, en un mundo que se viene urbanizando a pasos agigantados, las ciudades se han convertido en las principales unidades económicas, donde construir una visión compartida de la misma es gran parte de la batalla para poder mejorar la inclusión, la equidad social y la disminución de la pobreza. En este sentido, ICES representa una propuesta metodológica coherente y sistematizada de planificación y gestión urbana integral de amplia aceptación.





1

CONTEXTO DE
SANTA MARTA



1

CONTEXTO SANTA MARTA

La conformación de las redes en las que Santa Marta es centro urbano principal está determinada por circunstancias tanto históricas como geográficas, pues si bien las características únicas de su implantación –la profundidad de la bahía, la presencia de la Sierra Nevada y el río Manzanares– ofrecieron condiciones de habitabilidad favorables para que Rodrigo de Bastidas fundara la ciudad en 1525, sus determinantes geográficos han condicionado la forma en que la ciudad ha crecido en un territorio con pocas posibilidades de expansión, limitada hacia Barranquilla por la Ciénaga grande, y hacia Riohacha y Valledupar por la presencia de las formaciones rocosas y escarpadas de la Sierra Nevada.

Iniciativas como la Misión del Sistema de Ciudades⁴ (DNP) y el programa “Diamante Caribe y Santanderes”⁵ (FINDETER – Microsoft y Fundación Metrópoli), realizan aportes fundamentales para la consolidación de las urbes colombianas dentro de un sistema regional (ver Figura 1.1) En este sentido, ambas iniciativas coinciden al caracterizar Santa Marta como una ciudad uninodal, con un área funcional⁶ contenida dentro de su límite administrativo. Aunque Santa Marta no logra establecer relaciones metropolitanas de gran envergadura, junto a Barranquilla y Cartagena conforma el “eje Caribe” del litoral colombiano (DNP); por su parte el Diamante Caribe identifica y propone una relación que denomina “Triángulo oriental”, conformado por las ciudades capitales que circundan la Sierra Nevada de Santa Marta (Santa Marta, Valledupar y Riohacha).

A pesar que el Plan de Ordenamiento Territorial “Jate Matuna” (2000) aboga por la creación de un área metropolitana, resultado de la conurbación de los municipios de Santa Marta, Ciénaga, Pueblo Viejo y Zona Bananera, en la actualidad no se ha logrado ningún avance en este propósito y sobre todo en el estudio del Sistema de Ciudades no se identificó una fuerte

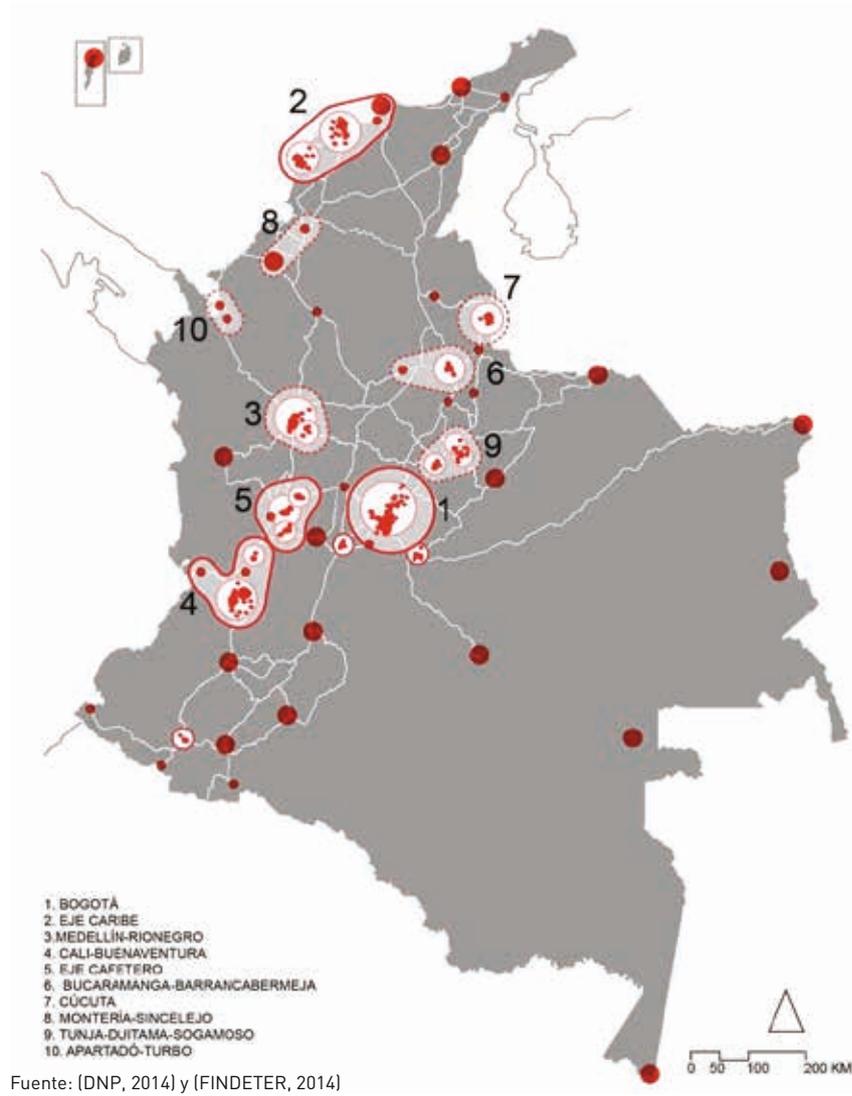
relación funcional ni complementaria entre estos núcleos urbanos. En este sentido y superando la discusión sobre la categoría de división administrativa, el Diamante Caribe hace énfasis en la necesidad de tratar esta zona del litoral bajo los ideales de conectividad, destacando la urgencia de definir “puntos estratégicos dónde articular de forma concentrada acciones integrales de desarrollo urbano y turístico” (FINDETER, 2014).

⁴ Las redes de ciudades se identifican a partir la conmutación laboral como criterio para delimitar el área funcional y económica.

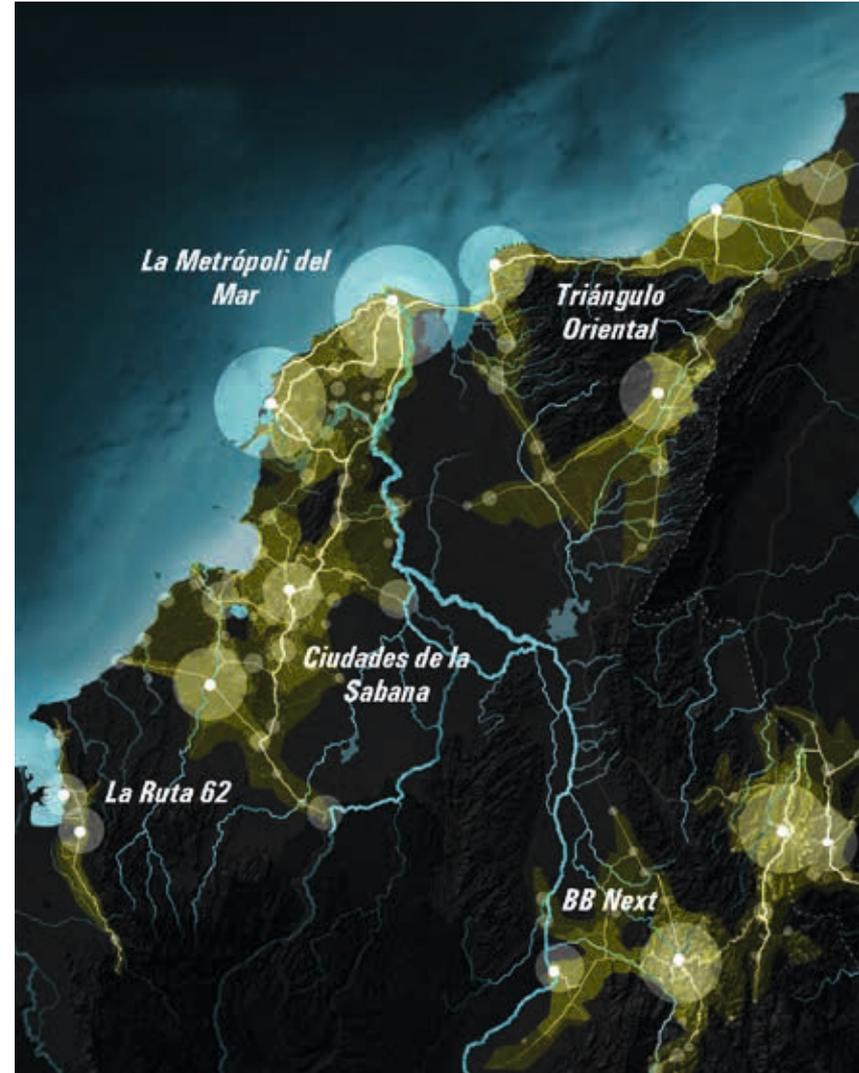
⁵ “Integra los sistemas urbanos litorales del Atlántico y su conexión con las áreas metropolitanas del Magdalena medio en el departamento de Santander. En este espacio, se localizan ocho de las 20 áreas metropolitanas más grandes de Colombia; y en él confluyen los principales ejes de transporte ferroviario, carretero y fluvial que conectan las aglomeraciones del interior del país con los puertos atlánticos.” (FINDETER, 2014)

⁶ Santa Marta tiene 7,7 veces más funciones que la ciudad que le sigue en el departamento de Magdalena, El Banco que es un municipio de tercer nivel (DNP, 2011)

Figura 1.1 Sistema de ciudades: ciudades funcionales y uninodales. Ciudades que conforman el Diamante Caribe y territorios intermedios.



Fuente: (DNP, 2014) y (FINDETER, 2014)



AMBIENTAL

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

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

Las tierras municipales se distribuyen entre los climas cálido, templado y frío, la humedad relativa promedio anual es de 76% y la temperatura promedio anual es de 28,2°C, siendo mayo el mes de mayor temperatura

y enero el de menor. La precipitación media anual es de 453 mm, asociada a la Zona de Convergencia Intertropical (ZCIT)⁷ y se distribuye en un régimen de precipitación monomodal⁸ que se extiende entre los meses de mayo a noviembre, siendo octubre el mes más lluvioso.

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

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

El parque Nacional Natural Tayrona comprende una superficie de 15.000 ha (12.000 terrestres y 3.000 marinas), su altura oscila entre los 0 y los 900 metros sobre el nivel del mar. Cuen-

ta con climas cálido y templado, con temperaturas medias anuales entre 30° y 25°C. El área del parque está representada por bahías y ensenadas, en las que sobresalen las de Chengue, Gayraca, Cinto, Neguanje, Concha y Guachaquita. Los ecosistemas terrestres que lo componen son el matorral espinoso y los bosques seco, húmedo y nublado; y los marino-costeros las formaciones coralinas, praderas de pastos marinos, playas, fondos arenosos, litoral rocoso, manglares, lagunas y madrevejas.

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

Al interior del parque corren numerosas corrientes que drenan sus aguas

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

Por su parte, el Parque Nacional Natural de la Sierra Nevada de Santa Marta ésta localizado al norte del país en jurisdicción de los municipios de Ciénaga, Santa Marta, Fundación y Aracataca (Magdalena), Dibulla, Riohacha y San Juan del Cesar (La Gua-

⁷ La ZCIT es una franja de bajas presiones en la zona Ecuatorial, la cual se forma debido a la confluencia de corrientes de aire que entran en los trópicos procedentes del hemisferio norte y sur. Esta zona inicia su recorrido de sur a norte entre enero y febrero, y de norte a sur entre los meses julio y agosto, produciendo las temporadas lluviosas en gran parte de país. La ZCIT no es uniforme ni continua, se puede interrumpir en zonas marítimas y continentales, y al mismo tiempo puede variar su grosor de un sitio a otro.

⁸ Régimen que consta sólo de un máximo bien definido en el año



jira) y Pueblo Bello y Valledupar (Cesar). Con una superficie de 383.000 HAS la Sierra Nevada de Santa Marta se define como la formación montañosa litoral más alta del mundo a orillas del mar. Formación que constituye un sistema aislado de la gran cordillera de los Andes, sobre las costas del mar Caribe de Colombia, ubicada a 42 Km de ésta. A partir de la cual se eleva abruptamente hasta alcanzar una altura de 5.775 mts en sus picos nevados. La Sierra cuenta con una variedad de climas que va desde climas cálido, templado, frío y nival, con temperaturas medias anuales entre 27° y 0°C. Estas características particulares de la Sierra hacen que en ella se encuentren diversidad de ecosistemas, tales como los bosques húmedos tropicales, subandinos, andinos, altoandinos, subpáramos, páramos y zona nival.

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

paujil y la gallineta de monte, de igual forma se han registrado 44 de las 340 especies endémicas de Colombia y 44 especies amenazadas de las 3.057 para la sierra.

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

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

El Parque Nacional Natural fue creado en 1977 y declarado reserva de la biosfera, del hombre y de la humanidad, por la UNESCO y la Unidad Administra-

tiva Especial del Sistema de Parques Nacionales Naturales (UAESPNN) en 1979. Ésta declaratoria tiene como objetivo principal conservar y facilitar la recuperación natural del área representada en el zonobioma húmedo ecuatorial y el orobioma selva subandina; y preservar los Ezwamas y otros sitios sagrados representados por los 4 pueblos indígenas que habitan en la sierra como patrimonio cultural y natural de estas comunidades.

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

EL PAISAJE SAMARIO, UNA CONSTRUCCIÓN SOCIAL

El paisaje de Santa Marta está compuesto no sólo por su exuberante naturaleza y su situación geográfica estratégica, sino también por todos los sucesos históricos que han hecho de esta región un espacio compartido pero socialmente construido. Estas incidencias históricas han dividido en territorio geográficamente y han moldeado las instituciones sociales de la región; han creado una multiplicidad de fronteras y barreras tanto geográficas y político-administrativas, como fronteras simbólicas y de identidad. Es importante recalcar que estas fronteras no han sido estáticas y al igual que el paisaje geográfico han cambiado y se han transformado (Newman, 2003). Esto es importante ya que el paisaje de Santa Marta se entiende como una construcción social de diversas maneras de entender y vivir un mismo territorio.

Un territorio donde convergen los resguardos, el área metropolitana, los lugares sagrados, las áreas de protección natural, el campo productivo, la violencia-intrafamiliar, delincuencia y/o política-, y sus características naturales han creado una complejidad de espacios de

resistencia. Estos espacios no se pueden entender como únicos y solitarios sino que deben entenderse dentro de un sistema complejo político-social y ecológico. Espacios que se juntan, sobreponen y crean una red de conexiones importantes.

La red de caminos ha conectado a Santa Marta con el mundo, es la puerta a la Guajira y la entrada a la Sierra; caminos que en un principio sirvieron para el intercambio de la cultural Tairona con los diferentes grupos indígenas del país; y luego como caminos coloniales de contrabando e intercambio; caminos por donde llegó la mano de obra con la bonanza bananera, y luego la inmigración del campo hacia la ciudad por los cultivos ilícitos; son caminos que quedan como cicatrices en un territorio geográfico. Una representación del encuentro de las diversas culturas que convergen en el espacio y comprenden ésta geografía y su gente. Son características determinantes en los procesos de la construcción social y de las prácticas culturales. Nace una música, unas leyendas, una gastronomía, historias, un patrimonio inmaterial inigualable: una identidad costeña. Identidad que se entiende por su multiplicidad.



CONFORMACIÓN URBANA DE LA CIUDAD

Al hablar de las ciudades latinoamericanas y las problemáticas asociadas a su crecimiento, usualmente se recurre al lugar común de la “falta de planificación” para justificar el rezago en acceder a los beneficios de la urbanidad. Si bien es cierto que los procesos de planificación en nuestras ciudades son irregulares, escasos y en ocasiones cooptados por fuerzas económicas y presiones de pequeños grupos de poder, en general existen factores más profundos y complejos que de ser abordados con el detenimiento que merecen, podrían permitir una comprensión menos genérica de nuestros problemas, y esto es especialmente importante en una ciudad como Santa Marta.

Cargar el peso de 500 años de historia y más aún, ser el primer laboratorio urbano de la cultura española en Sudamérica en un territorio que ya se encontraba ocupado por otra cultura milenaria, implica que la ciudad no debería entenderse únicamente a través de lo que existe hoy, pues responde a una serie de capas que se superponen y se traslapan en el tiempo, que responden al encuentro de más de dos formas de entender el

universo y que determina la forma en que cada cultura se relaciona con su entorno, y como define su hábitat.

Es precisamente por esta razón que en la historia urbana de Santa Marta, su condición única que existe entre la Sierra Nevada y el mar Caribe es elemento fundamental para generar una narrativa sobre las diferentes formas de ocupar el territorio, la condición que puede definir su capacidad de permanecer en el tiempo, y el punto diferenciador e indiscutible para proyectarse como una ciudad sostenible y competitiva.

PARTE I

Gracias al legado de la cultura tairona en las estribaciones de la Sierra Nevada, Santa Marta cuenta con “ciudad perdida”, uno de los mejores ejemplos de aprovechamiento de las condiciones ambientales de un territorio, pues es el resultado de una estrategia de adaptación topográfica mediante la modificación orgánica y progresiva del paisaje. Esta estrategia consistía en destinar los escasos suelos planos al uso agrícola mientras que sobre los terrenos escarpados construían las terrazas sobre las que se ubicaban asentamientos humanos⁹, aprovechando recursos del lugar como la piedra para el mane-

jo del agua (acueductos, desagües, piscinas), así como para conectar el complejo sistema de caminos que permitía la circulación de los diferentes conglomerados “urbanos” entre el mar y los páramos.

Como se mencionó anteriormente, la llegada de los españoles no se dio sobre un territorio desolado, allí se encontraban varias tribus indígenas de la familia tairona¹⁰, asentadas en lugares como Gaira, Taganga, Mamatoco y Bonda, de los que descenden los actuales grupos presentes en las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta (Kogi, Arhuaco, Wiwa y Kankuamo). De acuerdo a las observaciones del explorador Gonzalo Fernández de Oviedo, que ancló en Santa Marta en 1498 se estima una población estimada de doscientos cincuenta mil habitantes asentados en más de doscientos cincuenta poblados diseminados en un área comprendida entre la bahía sobre el mar Caribe hasta los 2.700 metros sobre las vertientes norte y sur occidental de la Sierra (ICANH, 2009)

A pesar de esta magnitud, durante el periodo de colonización la población indígena se vio drásticamente reducida, debido a las nuevas enfermedades traídas al continente, así como por las campañas de “pacificación”

que se prolongaron en diferentes etapas. A raíz de esta situación, y del poco éxito o interés por parte de los españoles en adentrarse en la Sierra Nevada de Santa Marta, muchos de los vestigios de la civilización tairona y sus importantes avances urbanos y arquitectónicos permanecieron ocultos por la naturaleza hasta finales del siglo XX.

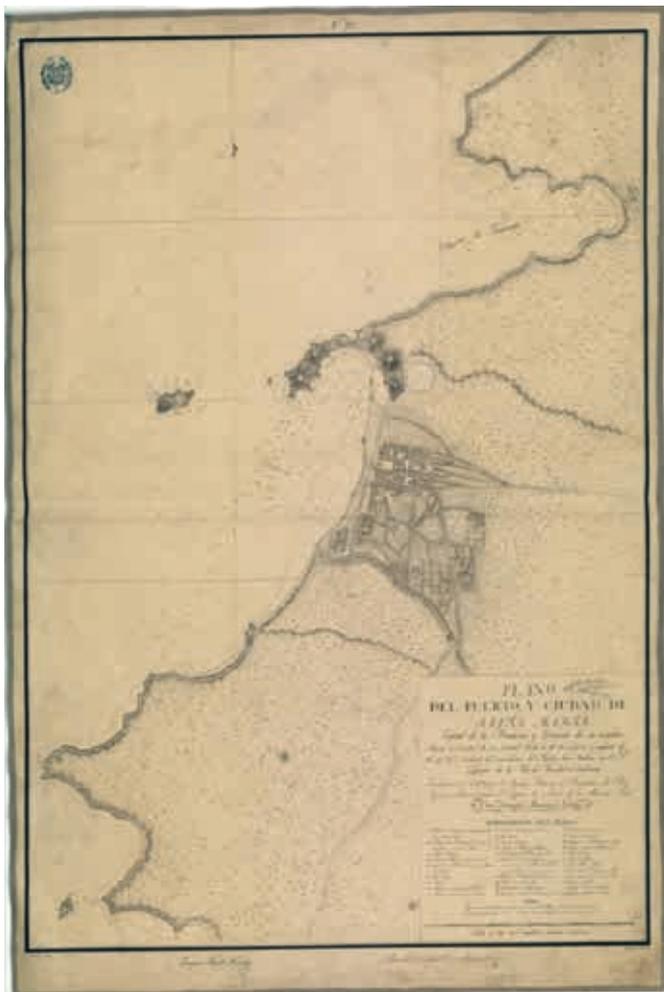
PARTE II

Esta primera ruptura con la tradición prehispánica daría paso a la construcción pausada y paulatina de lo que hoy constituye el casco histórico de la ciudad (ver Figura 1.2 Plano histórico de la ciudad de Santa Marta., el trazado original de la ciudad logró combinar dos princi-

⁹ Por lo general las terrazas se construían en los filos de las montañas para aprovechar la asoleación y la visual, dejando espacio al interior para zonas verdes, en lo que algunos autores relacionan con la utopía de la ciudad jardín.

¹⁰ “Aunque es usual referirse a toda esta población con el término “tairona”, la organización social y política que encontraron los españoles en la región a comienzos del siglo XVI era verdaderamente compleja. Si bien parece haber existido cierta unidad lingüística, y la arquitectura en piedra y la cultura material compartida sugieren un alto grado de unificación sociocultural, los poblados, agrupados de distintas maneras, funcionaban como unidades políticas independientes unas de otras.” Tomado de la página de internet del ICANH <http://www.icanh.gov.co/index.php?idcategoria=1237>

Figura 1.2. Plano histórico de la ciudad de Santa Marta.



Fuente: Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico. Ministerio de educación, Cultura y Deporte. Gobierno de España.¹¹

¹¹ http://bvpb.mcu.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?posicion=1&path=17353&presentacion=pagina [última visita: 01 de septiembre de 2015]

pios que guiaron la construcción de las nuevas urbes fundadas por los españoles en América. Por un lado, las manzanas rectangulares propias de la castrametación romana, y por el otro la construcción de las instituciones religiosas fuera de la plaza principal, de igual forma introdujo una variación en relación a los campamentos romanos al utilizar la referencia paralela al mar como parte de una estrategia defensiva. (Ospino Valiente, 2002)

A pesar de las ventajosas características del emplazamiento sobre el que se fundó Santa Marta, varias situaciones pusieron en riesgo su permanencia en el tiempo, sobre todo los diferentes factores que dificultaban el crecimiento demográfico para el crecimiento de la urbe¹², entre otros los constantes ataques perpetrados por grupos indígenas (especialmente de la etnia Chimila) así como saqueos e invasiones de piratas¹³. Adicional a esto, la creciente importancia de Cartagena para el tráfico de navíos españoles y posteriormente como punto de intercambio debido a la conexión con el Magdalena por el canal del Dique restó importancia política y económica a Santa Marta, lo que a su vez afectó la inversión en obras de infraestructura para defensa y desarrollo.

No obstante, la ciudad logró consolidar entre conquista y colonia un importante catálogo de obras arquitectónicas que hoy en día constituyen uno de los elementos más destacables del centro histórico de la ciudad y generan un imponente y característico paisaje urbano.

¹² Como mencionan algunos historiadores, esta situación se debe en parte a los continuos saqueos que sufrió la ciudad durante la época de la colonia, que en parte obedecían a la falta de inversión de la Corona Española en obras públicas y mecanismos de defensa. Durante la independencia se mantuvo un sentimiento de letargo en la ciudad ocasionado por el rezago económico derivada de la competencia interna de las ciudades con puerto, en el que Barranquilla y Cartagena superaban a Santa Marta gracias a su conexión directa con el río Magdalena.

¹³ Entre los años 1536 y 1692 se cuentan aproximadamente 37 saqueos y ataques por parte de piratas franceses, ingleses y holandeses. (Ospino Valiente, 2002)

PARTE III

El bajo crecimiento poblacional se mantuvo como una constante, inclusive en el periodo posterior a la independencia de la corona española cuando se contempló la posibilidad de poblar la Sierra Nevada con ayuda de una migración masiva de colonos europeos, esta iniciativa nunca progreso y la ciudad de Santa Marta se mantuvo concentrada hasta entrado el siglo XX en su casco urbano histórico.

El traslado de la aduana de Santa Marta a Barranquilla en 1872 determina un nuevo golpe a la economía samaria, sin embargo hacia 1881 la construcción del primer tramo del tren de Santa Marta hacia el costado sur de la ciudad, llega a contrarrestar las pérdidas causadas esta vez. Esta nueva condición fue fundamental para la consolidación de la industria bananera en este sector del país, y el desarrollo del municipio de Ciénaga, que durante este periodo de tiempo atrajo un gran número de población, superando a la misma ciudad de Santa Marta.

La economía bananera impulsó el crecimiento de la ciudad a partir de la bonanza económica, y generó transformaciones importantes en el

tejido urbano de la ciudad como los barrios El Prado y Olaya Herrera, el primero construido para trabajadores norteamericanos bajo el modelo de suburbio cerrado autosuficiente y el segundo construido para trabajadores de los muelles. (Viloria de la Hoz, 2008) Sin embargo la pérdida de mercado y competitividad de la región bananera del Magdalena puso en evidencia cómo las políticas de regulación tributaria de dicha industria fueron desventajosas para la ciudad; al finalizar la bonanza, Santa Marta seguía sin infraestructura vial de conexión regional, sin acueducto, sin alcantarillado y con una precaria infraestructura portuaria (Observatorio del Caribe Colombiano, 2000).

Ante esta crisis de este sector del que dependía la economía de la ciudad, el gobierno central se vio presionado para emprender acciones puntuales encaminadas a desarrollar el sector turístico. Con la construcción del Hotel Tamacá, Tairona y la vía para conectar con el Rodadero¹⁴ se da inicio a una de las transformaciones urbanas más radicales en la estructura de la ciudad, que además significó el despegue de la actividad hotelera en la ciudad (Viloria de la Hoz, 2008). Adicional a esto la declaración del centro histórico como “Monumento Nacional” en 1959, el “descubri-

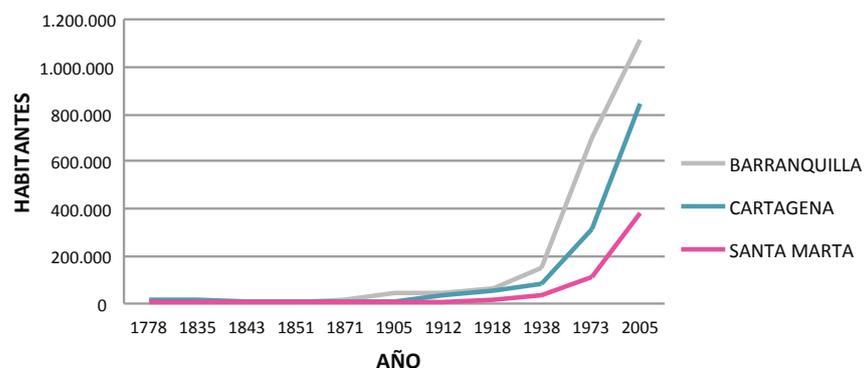
miento” de Ciudad Perdida en 1976 y la declaración de la Sierra Nevada de Santa Marta como reserva de la biósfera por la Unesco en 1979, consolidaron una serie de atractivos que impulsaron el turismo como principal actividad económica y motor del desarrollo inmobiliario.

A la par del desarrollo de este nuevo sector de la ciudad y siguiendo la tendencia de las grandes ciudades colombianas, el centro histórico y funcional de la ciudad degeneró en un proceso de obsolescencia física, con el agravante del impacto generado por las proximidades de actividades ferroviarias y portuarias, ya que a su alrededor se consolidó un sector de casas de lenocinio, bares, etc. Esta situación condujo a un proceso de sucesión de residentes¹⁵, en el que las estructuras físicas fueron reemplazadas y adaptadas para desarrollar nuevos usos, que a su vez favorecieron el deterioro físico y la generación de condiciones de inseguridad. De igual forma, la percepción de desarrollo en este periodo, afectó notablemente el perfil de la ciudad. Muchas de las antiguas casonas fueron demolidas y en su lugar empezaron a aparecer edificios con menor valor arquitectónico, pero que resultaban más funcionales para satisfacer la demanda de servicios re-

lacionados con la industria turística.

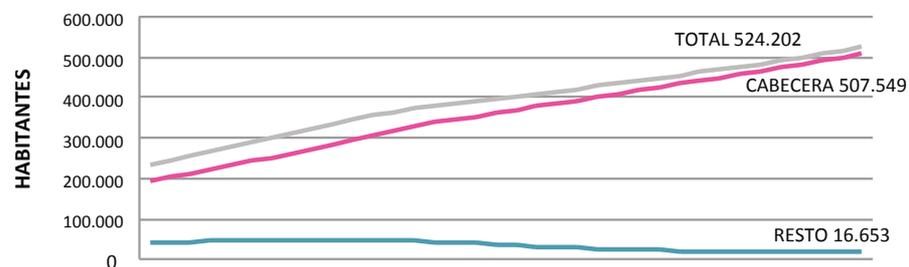
A mediados de los años setenta (ver Figura 1.3) el crecimiento demográfico en la ciudad se aceleró ante la confluencia de dinámicas globales como la urbanización y dinámicas locales como la producción y el tráfico de marihuana, los conflictos generados a partir de las dinámicas de ilegalidad, la incursión de grupos armados ilegales en zonas rurales, el desplazamiento interno y la aparición de asentamientos informales en la ciudad. De acuerdo con las proyecciones del DANE, entre 1985 y 2015 la población rural disminuyó a la mitad mientras que la urbana se duplicó; en 2014 la población urbana representaba el 96% de la población total del distrito (ver Figura 1.4).

Figura 1.3 Crecimiento demográfico principales ciudades del Caribe entre 1778 y 2005.



Fuente: (Ospino Valiente, 2002)

Figura 1.4 Crecimiento demográfico de la ciudad de Santa Marta (1985-2020).



Fuente: DANE, 2005

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

15 Fenómeno descrito por el sociólogo Robert E. Park.

DEMOGRAFÍA

Para el año 2014 la población del Distrito de Santa Marta alcanzó los 476.835 habitantes (DANE, 2005), que corresponden al 38,2% de la población del departamento de Magdalena, y, a su vez, representa el 1,0% del total nacional. De la totalidad de sus habitantes, el 48,7% son hombres y el 51,3% mujeres. Asimismo, el 96,18% de sus personas viven en la cabecera municipal y el 3,82% restante se ubica en el área rural (DANE, 2005), ubicados en los corregimientos de Bonda, Gaira, Taganga y Minca, localizados principalmente en la Sierra Nevada. Ver Figura 1.5

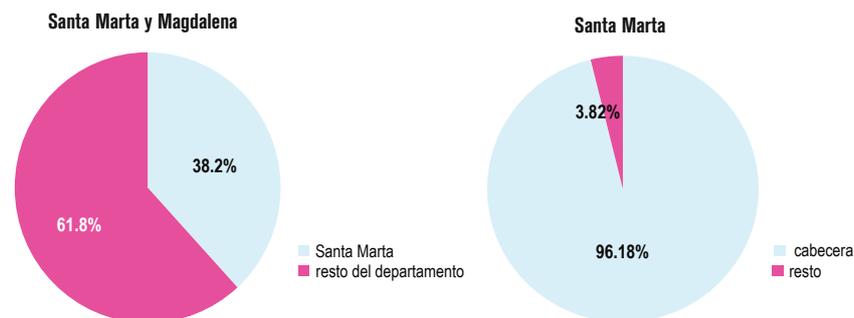
Por otra parte, a partir de la Figura 1.6 se hace una estimación de la distribución de población por grupos de edad y género tanto para el año 1985 como para 1995. En el año 1985 la población total era de 233.267 habitantes, conformados en su mayoría por niños y niñas de 0 a 17 años, es decir, la pirámide poblacional era progresiva, correspondiente a población joven y con altas tasas tanto de nacimientos como de defunciones. Hacia el año 1995, la población experimentó altas tasas de crecimiento tanto a nivel urbano como rural, concentran-

do este crecimiento en la población joven, es decir, niños de 0 a 17 años y adultos jóvenes de 25 a 29 años. De este modo, se puede apreciar la alta proporción de población joven en Santa Marta, una creciente tasa de nacimientos, y con una gran proporción de población potencialmente activa.

Hacia el año 2000, la forma de la pirámide experimentó fuertes cambios en su estructura, tal como se puede apreciar en la Figura 1.6 la composición de Santa Marta respondía, si bien, a una población joven, la concentración de adultos era mucho mayor que en 1995, y estos a su vez, representaban una mayor proporción con respecto al año 2000.

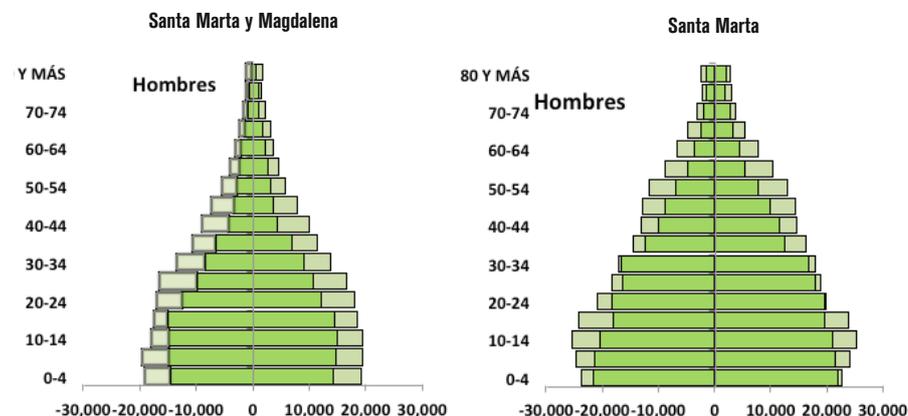
El Índice de Competitividad Global señala que Colombia se encuentra en la fase II de desarrollo. Lo anterior, se traduce en una sociedad que empieza a aumentar su productividad, impulsada por un aumento de calidad en los productos que se refleja en el alto nivel educativo de sus trabajadores. Así, se debe tener en cuenta la situación de bono demográfico en la que se encuentra Santa Marta. La ciudad está actualmente en la fase uno de bono demográfico, derivado de una

Figura 1.5 Composición poblacional. 2014



Fuente: DANE, 2005. Proyecciones poblaciones.

Figura 1.6 Pirámide Poblacional de Santa Marta



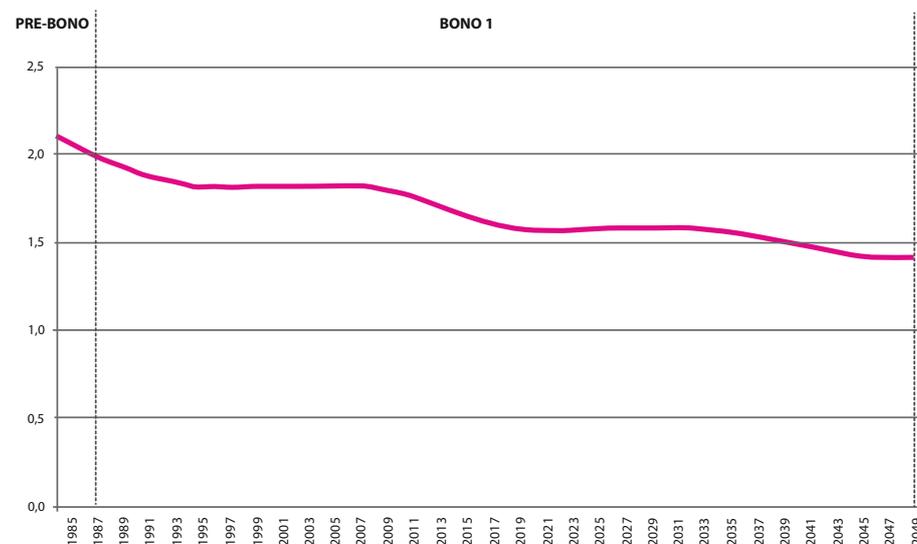
Fuente: Elaboración propia a partir de la información de Proyecciones de Población del DANE.

reducción en las tasas de fertilidad y un aumento en la esperanza de vida de la población, este muestra un grueso de población adulta. Esta población cuenta, según el Índice de Competitividad Global, con un alto nivel de educación y un buen funcionamiento del mercado laboral, acompañado de la habilidad para aprovechar al máximo las tecnologías existentes y acceso a mercados internacionales.

Entonces, se observa que gracias a esta oportunidad de desarrollo que abre el bono demográfico, el país ha podido explotar recursos con el fin de aumentar la calidad de servicios ofrecidos, como educación y salud, a la comunidad, y así, lograr un aumento sin precedentes en su productividad. Esto, lleva a generar un buen panorama tanto a nivel económico como social para Santa Marta.

Si se tiene en cuenta la situación de la ciudad a 2014, de sus 476.835 habitantes el 11,7% corresponde a la primera infancia, el 25,1% a niñez y adolescencia, convirtiéndose en una de las principales prioridades de la ciudad en atención social. De este modo, es necesario señalar el papel de la educación en Santa Marta, la cobertura en educación

Figura 1.7. Bono demográfico Santa Marta



Fuente: Elaboración propia en base a datos DANE.

primaria y secundaria es inferior al promedio nacional (Ministerio de Educación Nacional, 2014) y la calidad que esta tiene ya que sus resultados son muy inferiores a los esperados, por lo que se espera que la ciudad doble sus esfuerzos y, en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU, se pueda garantizar tanto a la niños como a los adolescentes una educación inclusiva de calidad y equitativa para promover las oportunidades de aprendizaje permanente (Naciones Unidas, 2015).

Por otra parte, se observa en la pirámide poblacional de Santa Marta que el 8,71% de la población es mayor de 60 años constituyéndose así como un grupo poblacional vulnerable, incrementando la tasa de dependencia correspondiente, la cual refleja que por cada 100 personas en edad de trabajar, existen 57 personas inactivas, trayendo consigo repercusiones en el bono demográfico equivalente al municipio.

Un factor de gran importancia para entender las dinámicas demográfi-



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

Otra condición de gran importancia para entender la situación demográfica de Santa Marta tiene que ver con la composición étnica de la ciudad, en el contexto nacional. El Censo de 2005 cambió la manera de contar la población étnica y no sólo usó la denominación de rasgos físicos, sino también el auto reconocimiento cultural (costumbre y tradiciones). En el censo se realizaron preguntas para incluir a grupos étnicos que antes habían sido excluidos como los Rom, Palenqueros, y Raizales. A diferencia del censo anterior (1993), la población étnica aumentó en un 10.93%.

Pasó de 3.13% a 14.06%.

Según el Censo, la población indígena colombiana es de 3.43%, los afrocolombianos o negros es de 10.52% (aumentando desde el censo de 1993 un 9%), Palenquero de San Basilio 0.02%, Raizales 0.08% y los Rom de 0.01%. El 85.94% de la población no pertenece a ninguna etnia.

De acuerdo a las proyecciones del DANE (2005) para el año 2015, de los 483.865 habitantes de Santa Marta:

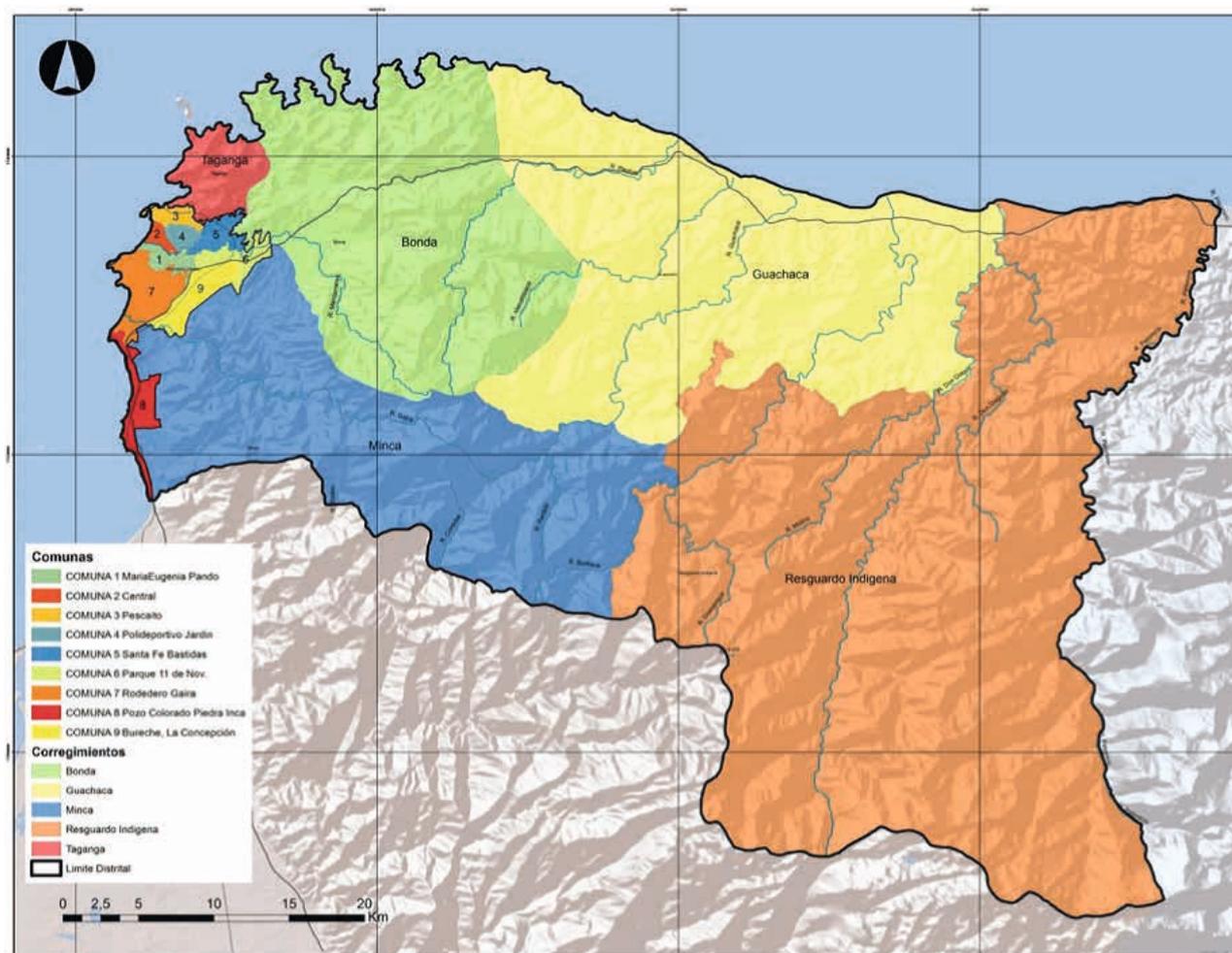
- 4.036 personas equivalen al 0,8% de la población se auto-nomina indígena. Dentro de este grupo predomina la gente de la etnia Kogui, Kankuama, Wiwa (Sánha), Ika (Arhuacos) y Chimila (única etnia mencionando que no habita en la Sierra Nevada de Santa Marta).
- 32,095 personas (9.89%) se autodefinen como afrocolombianos, mulatos, negros o afro descendientes.
- 18 personas son raizales de San Andrés, Providencia y Santa Catalina según el IGAC y el resto de la población es blanca o mestiza.

ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta tiene una extensión de 2393.35 km², de los cuales 54.17 km² (2,26%) están clasificado como suelo urbano y los 2393.35 km² restantes (93,05%) como suelo rural¹⁶. Una característica de gran importancia para el Distrito tiene que ver con que 1057.08 km² equivalentes al 44,86% área total del Distrito corresponde al resguardo indígena Kogui-Malayo-Arhuaco. En cuanto a la división administrativa, la ciudad se encuentra en proceso de implementar lo dispuesto en el “Régimen de Distritos Especiales” que determina la entrada en vigencia de las localidades¹⁷ en reemplazo de los corregimientos y las comunas.

La estructura física del casco urbano de la ciudad se caracteriza por una secuencia de núcleos urbanos que se han conformado de forma progresiva sobre el litoral, dentro de estos núcleos destaca por su extensión el que corresponde a la expansión del

Figura 1.8. División administrativa del Distrito de Santa Marta



Fuente: EXPEDIENTE PARA LA REVISIÓN ORDINARIA DEL POT – COMPONENTE URBANO. ONU- Hábitat, Fundación pro-sierra de Santa Marta, Alcaldía de Santa Marta

¹⁶ Fuente: Plan Santa Marta 500 años, página 43. Esta información no coincide con los datos del estudio de AECOM (Área urbana 54,15 km². En el estudio de Geografía Urbana-ONU Hábitat aparece que el área urbana es 2.300 HAS..

¹⁷ ley 1617 de 2013.

Figura 1.9. Costa metropolitana de Santa Marta.

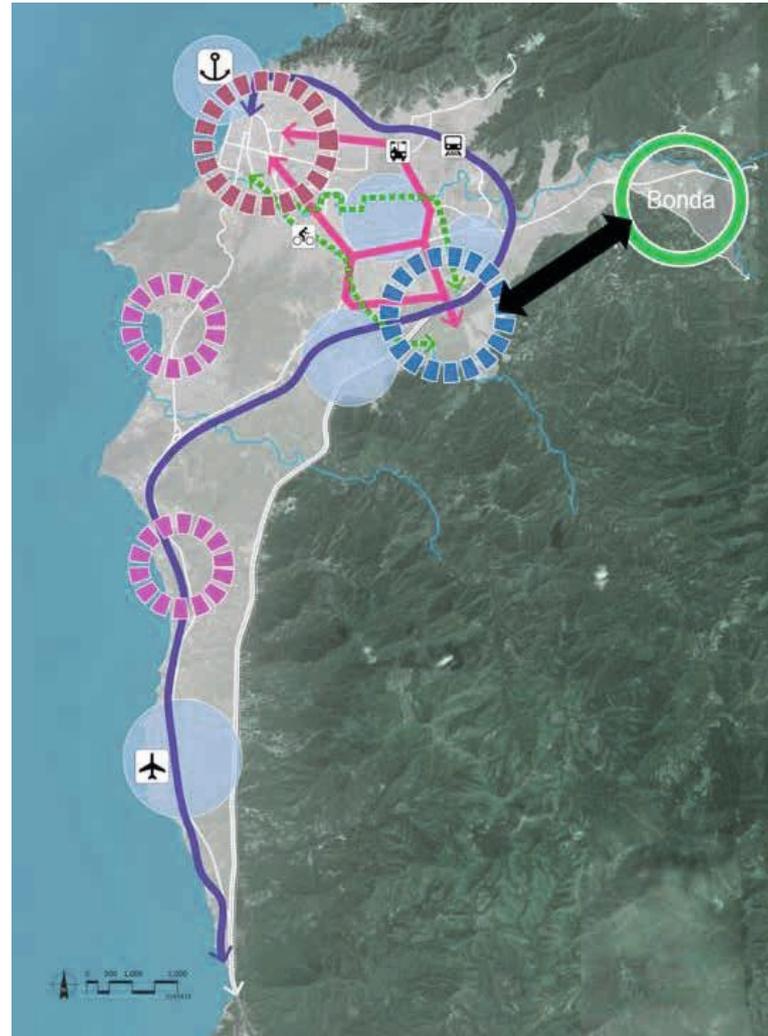


Fuente: Elaboración del Diamante Caribe sobre datos suministrados por el IGAC. (Fundación Metrópoli, 2014)

centro histórico de la ciudad, seguido del núcleo que conforman los sectores del Rodadero y Gaira separados del núcleo principal por la barrera geográfica que representa el Cerro Ziruma. En secuencia se encuentran los núcleos de Pozos Colorados y el Aeropuerto en el límite administrativo con el municipio de Ciénaga.

El POT “Jate Matuna” del año 2000 evidencia la necesidad de lograr un equilibrio físico espacial, que ayude a reducir la sobrecarga funcional del centro histórico con la creación de nuevas centralidades en el Distrito, y el control a la expansión mediante la consolidación de las cabeceras, la adecuación de la estructura de equipamientos y servicios para reducir los conflictos de usos del suelo que se presentan en la actualidad.

Figura 1.10. Centralidades económicas y su conectividad con centros poblacionales



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

Fuente: AECOM

A young child with dark hair, wearing a light-colored, sleeveless tunic, stands on a large rock in a shallow stream. The child is looking towards the right. In the background, a waterfall cascades over several large, mossy rocks. The surrounding area is lush with green foliage and trees. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day. A semi-transparent blue box with a white border is overlaid on the center of the image, containing the number '2' and the text 'DIMENSIÓN AMBIENTAL'.

2

DIMENSIÓN
AMBIENTAL



2 DIMENSIÓN AMBIENTAL

El desarrollo de una ciudad como su sostenibilidad debe estar estrechamente relacionada con su contexto ambiental y ecológico, pues es necesario tener en cuenta la situación ambiental preexistente y su posible proyección, que incorpore la evaluación de elementos como, las condiciones de disponibilidad de recursos, el estado del manejo del saneamiento y del drenaje pluvial en la ciudad, la evaluación de condiciones de vulnerabilidad que se pueden presentar en el ámbito natural y antropogénico y las condiciones de disponibilidad de servicios con la que cuenta su población tales como: El acceso a la red de acueducto, la recolección de residuos sólidos o la disponibilidad de energía.

Lo anterior con el fin de incorporar acciones de manera integral que conlleven a una planeación y ejecución de las mismas de forma práctica y efectiva.

Para la construcción de la dimensión ambiental del Distrito de Santa Marta se tuvo en cuenta algunos documentos como ejes de la información principal, como lo fue el estudio para el fortalecimiento de la infraestructura Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos Proyectados en los Próximos 50 Años, el plan de gestión integral de los residuos sólidos del distrito de santa marta, Santa Marta plan maestro 500 años y el entregable 3 del contrato de servicios N° 016 de 2014 entre Prosierra y AECOM Technical Services.

AGUA

Metroagua S.A. E.S.P. es la empresa encargada de la operación de los sistemas de acueducto y alcantarillado desde 1989. Reporta un total de 98.600 suscriptores¹⁸ alcanzando una cobertura del servicio de acueducto del 89%, pero con dificultades para garantizar su continuidad por un crecimiento acelerado de la ciudad, ocasionado por población desplazada, ubicada en asentamientos subnormales, con un sistema de dis-

tribución deficiente y conectada de manera irregular. Esta situación origina unas pérdidas altas al sistema.

Los estudios de población y demanda estiman que tiene una población total de 523.769 habitantes, incluyendo población flotante en temporada alta de turismo, que demanda un caudal total de 2.430 litros por segundo. Para un horizonte de 50 años, es decir, para el 2064, la población de la ciudad, según proyecciones de crecimiento estará en más de 2.220.000 habitantes, incluyendo población flotante en temporada alta de turismo y su demanda asociada será de 6.121 litros por segundo.

Los estudios hidrológicos, hidráulicos, ambientales y antropológicos, reducen las posibilidades de abastecimiento de la ciudad captando el agua de los ríos del norte que bajan de la Sierra Nevada, por diversas razones, la principal de ellas es de tipo técnica, para abastecer la acelerada demanda de agua que el crecimiento demográfico causa a la ciudad, es necesario el aprovechamiento de varias de éstas fuentes ya que ninguna de ellas tiene por sí sola la oferta hídrica requerida.

Los efectos del cambio climático han hecho disminuir los caudales históri-

cos de estos ríos, lo que hace limitada, incierta y vulnerable la oferta de estos ríos. En ese sentido, su aprovechamiento es mucho más importante en otros aspectos más relacionados con la conservación del ecosistema circundante, es decir, por estar sus cuencas total o parcialmente en zona de parque natural y por el uso de comunidades de la zona.

El sistema de acueducto se encuentra dividido en dos zonas, cada una de las cuales constituye un sistema hidráulico independiente. La primera zona (Zona Norte) está constituida por la ciudad en sí más los corregimientos de Taganga y Bonda, y la segunda (Zona Sur) corresponde a una zona de desarrollo turístico, conformada por El Rodadero, Gaira, Salguero, Bello Horizonte, pasando por el aeropuerto y extendiéndose hasta el límite sur del Distrito (quebrada del Doctor), en un sector denominado Los Alcatraces.

Hoy en día el sistema de acueducto de la ciudad es abastecido por tres fuentes superficiales, de las cuales dos abastecen la Zona Norte: Río Piedras y Río Manzanares, y la Zona sur es abastecida por el Río Gaira, el cual es una de las fuentes que mantiene el caudal constante la mayor parte del año. El sistema cuenta con

dos plantas de tratamiento de agua potable - la PTAP de Mamatoco la cual abastece a un 45% de la ciudad y la PTAP de El Roble.

Existe un sistema de acuíferos en Santa Marta y Gaira, cuyas fuentes de recarga principal son los ríos Manzanares y Gaira, y la quebrada Tamacá. El agua subterránea que utiliza Metroagua es captada actualmente mediante más de 40 pozos profundos. Estos pozos abastecen casi el 50% de la ciudad, principalmente en época de verano. Existen un número indeterminado de pozos que se encuentran fuera de servicio y/o que son operados por terceros diferentes a Metroagua.

La cobertura de la red de distribución de agua potable aumentó considerablemente en la última década, en la que pasó de estar en un 49.5% a un 90%. Las redes cuentan con unos 890 km de tuberías con tamaños que varían entre 1 y 36", las cuales conducen el agua a unos 90,000 suscriptores.

Al comparar la ciudad de Santa Marta con algunas otras ciudades en las cuales se ha realizado el ejercicio de acuerdo a la metodología de la iniciativa, Santa Marta en términos de cobertura, muestra un indicador

desfavorable frente a ciudades de Colombia como Barranquilla (100%) y Bucaramanga (99.8%) o Mar del Plata ubicada en Argentina (93%), como se puede ver en la Figura 2.1.

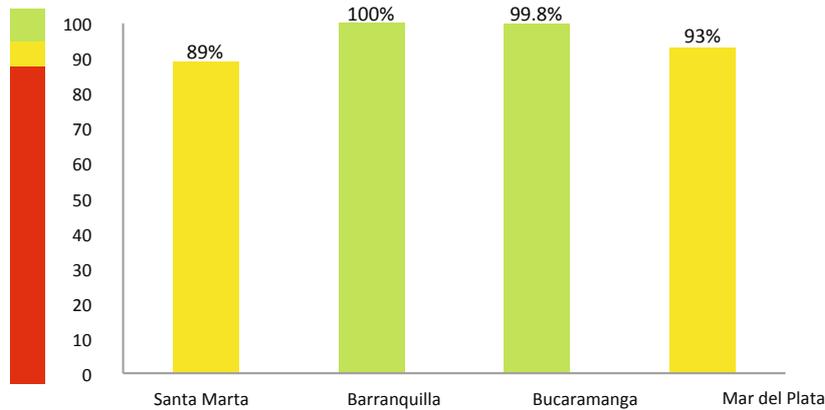
La Zona Norte del acueducto se nutre principalmente de dos fuentes superficiales que son el Río Manzanares y el Río Piedras, mientras que la Zona Sur se nutre por medio del Río Gaira. Los Ríos Manzanares y Gaira son los ríos principales de la ciudad y la atraviesan de oriente a occidente. En lo que respecta a los acuíferos subterráneos, son un total de diecinueve (19) pozos profundos, quince (15) en la Zona Norte con una profundidad promedio de sesenta (60) metros; los cuatro (4) restantes ubicados en la Zona Sur con una profundidad promedio de cincuenta (50) metros ubicados como se presenta en la figura 2. Además, se cuenta con pozos artesanales que se encuentran en la zona, pero que no cuenta con un control por parte de la autoridad competente.¹⁹

¹⁸ Teniendo en cuenta una población proyectada por el DANE para 2014 de 476.385 habitantes

¹⁹ Estudio Para el Fortalecimiento de la Infraestructura Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos Proyectados en los Próximos 50 Años. Producto I.2. UNIANDES, 2014..

Figura 2.1 Porcentaje de cobertura del Servicio de acueducto

Figura 2.1 Porcentaje de cobertura del servicio de acueducto



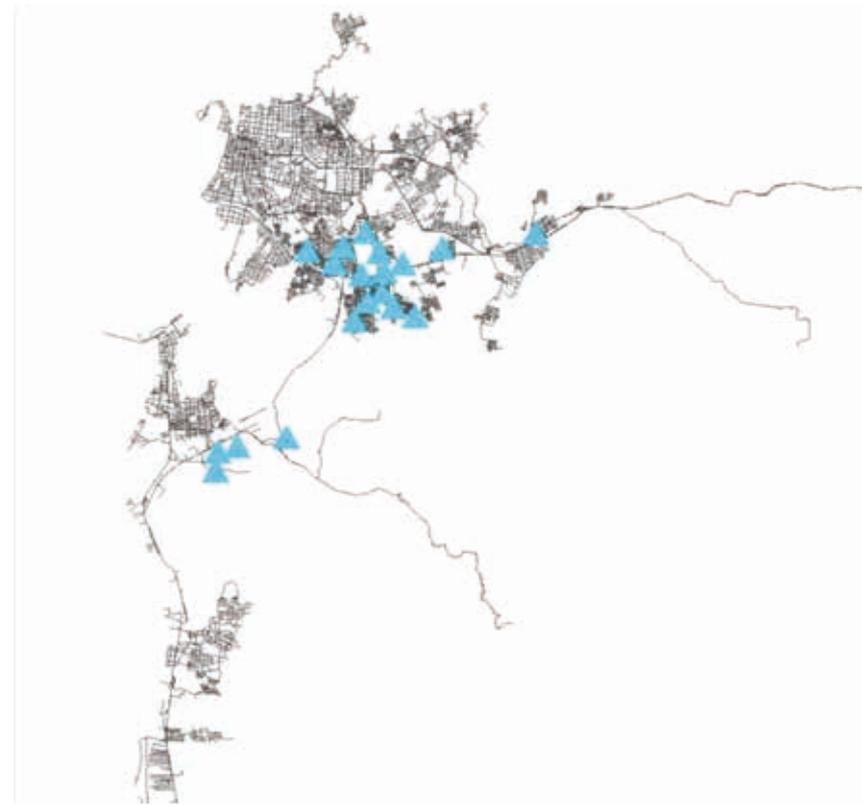
Fuente: Rendición de cuentas Santa Marta

El mayor número de pozos en la zona norte se fundamenta en que el 70% de la población de Santa Marta se encuentra en dicha zona. La fuente de recarga principal de estos acuíferos son el Río Manzanares, la Quebrada Tamacá y el Río Gaira. Las fuentes superficiales representan una buena oferta hídrica en invierno. Sin embargo, en épocas de verano se reducen mucho los caudales de los ríos y en los momentos de estiaje los pozos subterráneos abastecen el 50% de la población de la ciudad. Asimismo, la recarga natural del acuífero no se está generando de forma adecuada, por motivo de las invasiones ilegales que generan un cambio en el suelo y un problema de permeabilidad.

La captación del agua en las fuentes superficiales se da por medio de estructuras construidas en una sección del río, que represas su caudal con un sistema de captación lateral. En el caso del Río Gaira en la Zona Sur la capacidad de captación hasta el año 2008 era de 300 l/s, actualmente es de 400 l/s. En el caso de los Ríos Piedras y Manzanares la captación se realiza por medio de un canal de 1 km de longitud que luego conduce el agua a un sistema de tuberías de aducción.

De acuerdo al estudio de fortalecimiento de la infraestructura sanitaria para la ciudad, se cuenta con dos plantas de tratamiento de agua potable (PTAP).

Figura 2.2 Ubicación espacial de los pozos profundos a través de los cuales se abastece las redes de la ciudad de Santa Marta.



Fuente: Estudio para el Fortalecimiento de la Infraestructura Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos Proyectados en los Próximos 50 Años. UNIANDES, 2014

La PTAP de Mamatoco y la PTAP de El Roble, las cuales producen 500 l/s y 300 l/s respectivamente para abastecer a la ciudad. Aun cuando la PTAP Mamatoco abastece el 45% de la ciudad, para el año

2014 funcionaba al 20% de su capacidad, debido a la reducción del suministro por el tiempo seco, que presentan los cuerpos de agua que la alimentan.





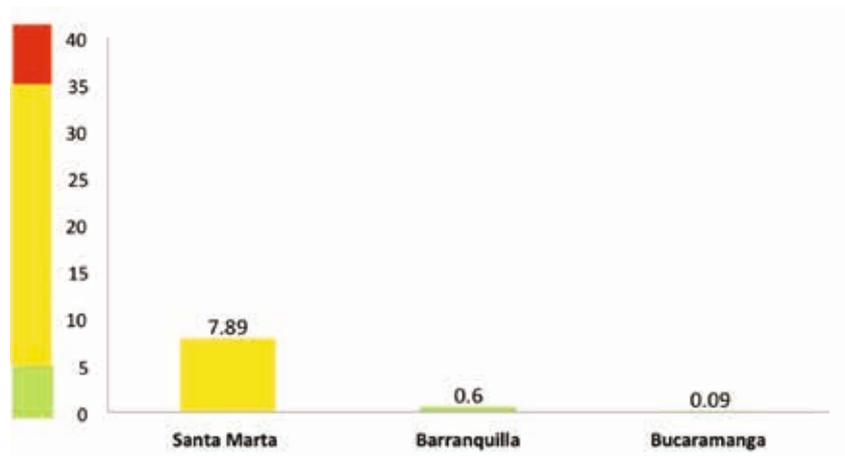
Asimismo, la calidad del Agua reporta un Índice de riesgo de Calidad del Agua IRCA de 7.89, ubicándola como de agua de riesgo medio, ahora bien al comparar el panorama de la ciudad con respecto a otras ciudades en cuanto a calidad del agua, es desfavorable dado que tal como se puede evidenciar en la Figura 2.3, la ciudad de Santa Marta a diferencia de Barranquilla y Bucaramanga posee un IRCA por encima de lo que se considera un índice de riesgo bajo (< 5).

En cuanto al consumo de la población, el promedio per cápita diario es de 111 litros, el cual en la ciudad es variable conforme a la temporada del año por la afluencia turística, en temporada alta se puede contar con una población flotante que llega a las 47.562 personas, equivalente a un 10% de la población aproximadamente, aumentando la tensión en la demanda de agua potable.

La Figura 2.4 muestra como la ciudad de Santa Marta al igual que Barranquilla mantiene un comportamiento de consumo anual per cápita favorable con consumos de 111 y 101 litros por persona al día, respectivamente. En contraposición se encuentra las ciudades de Bucaramanga en Colombia y Mar de la plata en Argentina con consumos de 222 y 295 litros por habitante en un día.

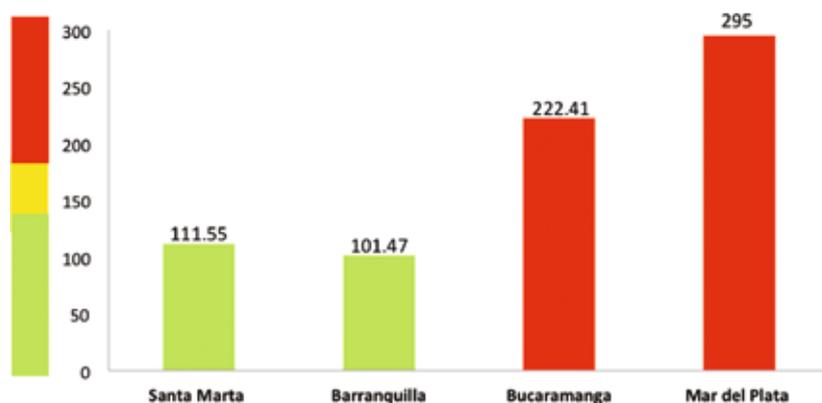
Pese a las suspensiones del servicio de suministro de agua potable, por la reali-

Figura 2.3 Situación del IRCA



Fuente: Estado de Vigilancia de la Calidad del Agua 2013

Figura 2.4 Consumo anual de agua per cápita



Fuente: Estimación del consumo básico de agua potable en Colombia

zación de mantenimientos a las redes del acueducto o por eventuales contingencias, la empresa METROAGUA S.A. E.S.P. indica, que la continuidad del servicio puede ser de 23 horas al día en promedio. Aunque la percepción de la población, indica un valor de 24 horas al día gracias a los tanques de reserva con los que cuentan la mayoría de las viviendas de la ciudad, los cuales suplen del recurso mientras persiste la contingencia o los cortes del servicio.

De acuerdo con el estudio antes mencionado (UNIANDÉS, 2014), la infraestructura en cuanto al sistema de acueducto y de captación de agua, de Santa Marta no tiene la capacidad para sostener 700.000 personas, población aproximada proyectada para el año 2022. Por lo anterior, se contaría con tan solo 7 años de remanente con balance de agua positivo, considerando la oferta de agua disponible en el año 2014, asunto que evidentemente en un futuro cercano se convertirá en prioritario para la ciudad, dado que con base en la metodología CSC una buena condición de remanencia se presenta cuando se cuenta con más de 20 años de disponibilidad del recurso para abastecer a la población.

La empresa METROAGUA S.A. E.S.P., reporta como índice de agua no contabilizada un porcentaje del 41.4%, convirtiéndose en una cifra significativa y un punto clave sobre el cual tomar acción, tal como sucede en ciudades como Barranquilla y Mar

del plata en Argentina en donde los niveles de agua no contabilizada se mantiene por encima de los valores aceptables de máximo 30%, a diferencia de Bucaramanga en donde los niveles reportados se encuentran dentro de los niveles aceptable, con un valor del 28% (Ver Figura 2.5).

Congruente con el estudio de (UNIANDES, 2014), el cual calcula para el año 2014 una pérdida de 41.3% donde se tiene en cuenta para su cálculo las pérdidas: por red, por conducción, por PTAP y por aducción. En la ciudad se han identificado conexiones fraudulentas (ver Figura 2.5), situación que se presenta en los distintos estratos de la ciudad.²⁰ Inclusive se han presentado casos en donde se violentan las redes principales para sacar puntos de captura, mediante mangueras o conexiones clandestinas con el fin de efectuar la posterior reventa informal del líquido en pimpinas plásticas.

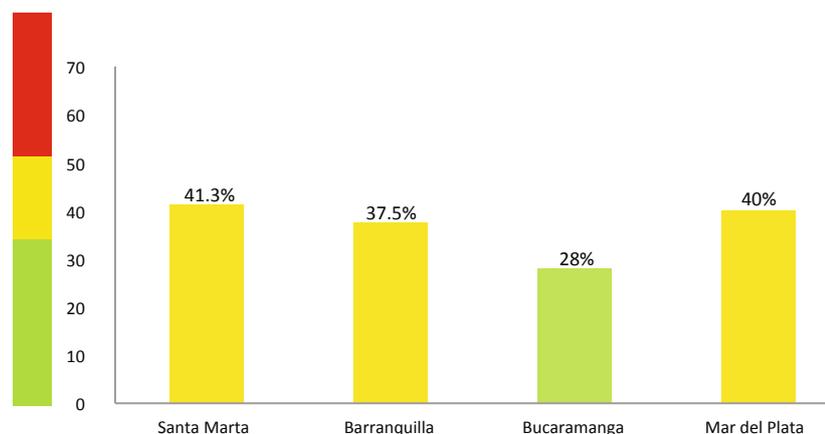
Adicional a esto, se han detectado conexiones ilegales en las fincas aledañas y asentamientos existentes, en el recorrido entre el punto de captación realizado en el río Manzanares y la PTAP de Mamatoco, lo que impide la facturación de por lo menos 200 l/s.

Con forme al informe de rendición de cuentas de Santa Marta 2014 durante

el periodo de gobierno hasta la fecha, se realizaron obras para mejorar el servicio, por ejemplo se desarrolló el sistema de acueducto para la conexión del Centro de Desarrollo Infantil Bureche y para centro Infantil de Cristo Rey, mejorando la calidad del servicio en dichas zonas como se puede ver en la Figura 2.7.

²⁰ Estudio para el Fortalecimiento de la Infraestructura Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos Projectados en los Próximos 50 Años, PRODUCTO 1.1, Diagnóstico De La Información Existente. UNIANDES, 2014

Figura 2.5 Porcentaje de agua no contabilizada



Fuente: Estudio para el Fortalecimiento de la Infraestructura Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos Projectados en los Próximos 50 Años. UNIANDES, 2014

Figura 2.6 Conexiones ilegales al sistema de acueducto de Santa Marta



Figura 2.7 Ampliación del servicio de acueducto en la ciudad de Santa Marta



Fuente: Estudio Para el Fortalecimiento de la Infraestructura Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos Projectados en los Próximos 50 Años. UNIANDES, 2014; Informe de Rendición de Cuentas Santa Marta 2014.

Tabla 2.1 Indicadores de Agua

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
Porcentaje de hogares con conexiones domiciliarias de agua por red	Porcentaje de hogares con conexiones domiciliarias de agua por red	%	95-100	85-95	<85	81	Estudio para el Fortalecimiento de la Infraestructura Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos proyectados en los Próximos 50 Años
Consumo anual de agua per cápita	Consumo anual de agua per cápita de las viviendas que tienen una conexión de agua	L/persona/día	80 - 140	140 - 180	>180	111	ESTIMACIÓN DEL CONSUMO BÁSICO DE AGUA POTABLE EN COLOMBIA
Continuidad del servicio de agua	Horas al día con servicio continuo	hrs/día	>20	12-20	<12	23	
Calidad de agua	Índice de riesgo de calidad de agua potable (Puntaje IRCA)	%	< 5	5,1 - 35	> 35	7,89	Estado de Vigilancia de la calidad del agua 2013
Agua no contabilizada	(Agua producida menos agua facturada) / Agua producida	%	0-30	30-45	>45	41,3%	Estudio para el Fortalecimiento de la Infraestructura Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos proyectados en los Próximos 50 Años PRODUCTO 1.1 Diagnóstico De La Información Existente Bogotá, Colombia



Tabla 2.1 Indicadores de Agua

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
Número de años remanente con balance de agua positivo	Número de años remanente con balance de agua positivo, considerando oferta de agua disponible (teniendo en cuenta ciclos hidrológicos) y la demanda de agua (usos proyectados, incluyendo población, sector industrial, caudales ecológicos, etc.)	años	>20	20-10	<10	7	Estudio para el Fortalecimiento de la Infraestructura Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos Proyectados en los Próximos 50 Años





SANEAMIENTO Y DRENAJE

El servicio de alcantarillado, es prestado por la compañía de Acueducto y Alcantarillado Metropolitano de Santa Marta S.A. – METROAGUA S.A., creada como empresa mixta desde 1981; cuenta con una cobertura del servicio de alcantarillado en la ciudad de 76% que corresponde a un total de 84.198 usuarios.²¹ El servicio de alcantarillado de la ciudad se divide en zonas de acuerdo a la condición topográfica; zona Rodadero Sur, Gaira y Salguero; y la zona de Santa Marta.

De acuerdo al informe de rendición de cuentas 2012 – 2015 de la Alcaldía de Santa Marta, el servicio de alcantarillado para la ciudad ha mejorado, pues en el año 2012 se contaba con un cubrimiento del 72.91% y pasó a 76% en 2014, como se puede observar en la Figura 2.8.

Comparando la ciudad de Santa Marta, con respecto a las ciudades de Barranquilla, Bucaramanga y Mar del Plata (Argentina), en lo referente

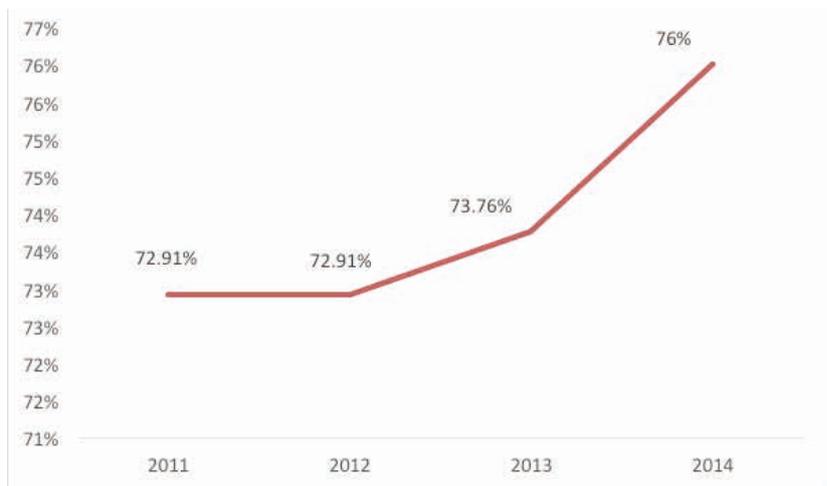
al cubrimiento del servicio de alcantarillado, Santa Marta se encuentra por debajo de los niveles aceptables teniendo en cuenta que estas ciudades tiene cubrimientos por encima del 90 % y Santa Marta solo llega al 76% tal como se ve en la Figura 2.9

Dicho sistema de alcantarillado está conformado por colectores principales y colectores secundarios. La Zona Norte cuenta con cinco colectores a la entrada de la Estación de

Bombeo de Aguas Residuales (EBAR) Norte. La Zona Sur cuenta con un colector principal a la entrada de la EBAR del Rodadero. Toda el agua residual se transporta a la Estación del Norte de donde luego se bombea al Emisario Submarino. Adicionalmente a la EBAR del Norte, están la EBAR de Manzanares y la EBAR del Rodadero;

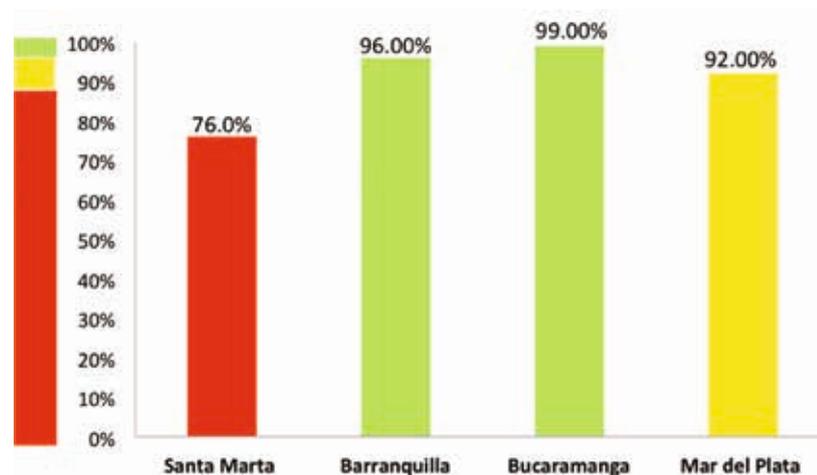
²¹ Teniendo en cuenta una población proyectada por el DANE para 2014 de 476.385 habitantes.

Figura 2.8 Cobertura de alcantarillado de Santa Marta 2011- 2014



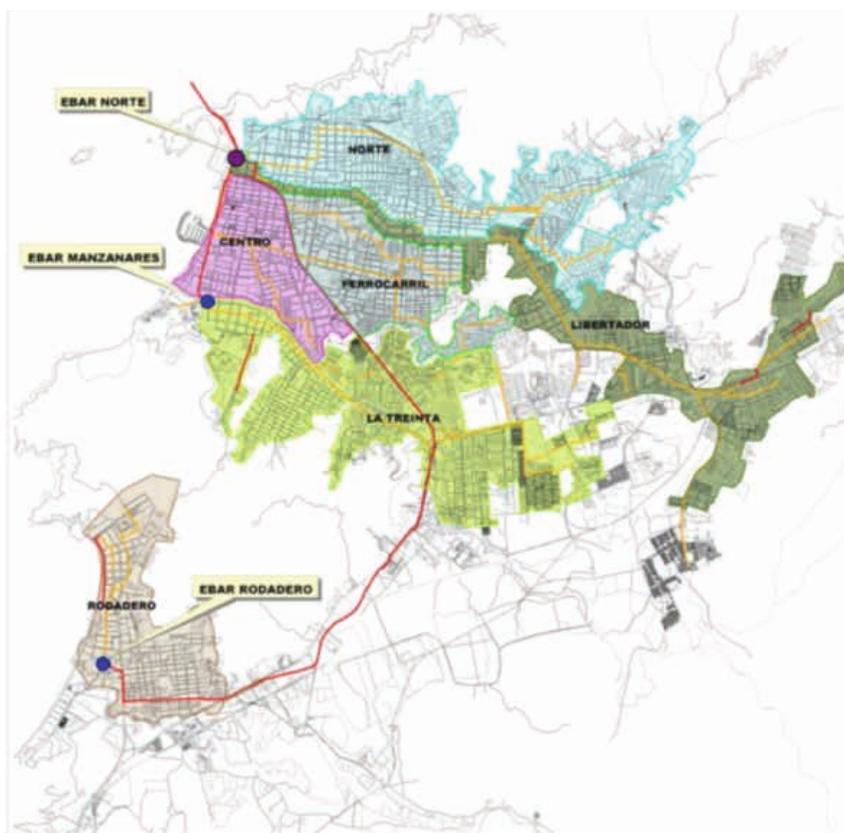
Fuente: Adaptado del Informe de Rendición de Cuentas Santa Marta 2015

Figura 2.9 Porcentaje de cubrimiento de alcantarillado



Fuente: Plan Maestro Santa Marta 500 Años

Figura 2.10 Sistema de alcantarillado de Santa Marta



Fuente: Metroagua S.A. - E.S.P.

en la figura 2.10 se presenta el sistema de alcantarillado con el que cuenta la ciudad de Santa Marta (2014).

Las aguas servidas de la ciudad son recogidas de oriente a occidente y posteriormente confluyen dichas aguas en la Estación Norte, que se ubica al final de la carrera 1ra; de este punto se transporta aproximadamente 650 l/s de aguas servidas²², las cuales son diluidas mar adentro por medio de un Emisario Submarino; para el año 2050 se espera que se cuente con un transporte de 2500 l/s.

En la actualidad en la ciudad de Santa Marta no se efectúa ningún tipo tratamiento a las aguas residuales al igual que en Mar del plata en Argentina, a diferencia de Barranquilla que trata el 30 % y Bucaramanga que trata el 20%, que aunque son considerados porcentajes bajos de tratamiento representan un esfuerzo de la administración local (ver Figura 2.11).

El emisario funciona desde el año 2000 y es el primer emisario construido en el país y puede estar entre los más profundos del mundo (56 metros), ubicado en la zona conocida como la playa El Boquerón. Este consta de tres componentes principales: la tubería de polietileno de alta densidad por donde se conduce el agua hacia la parte profunda del

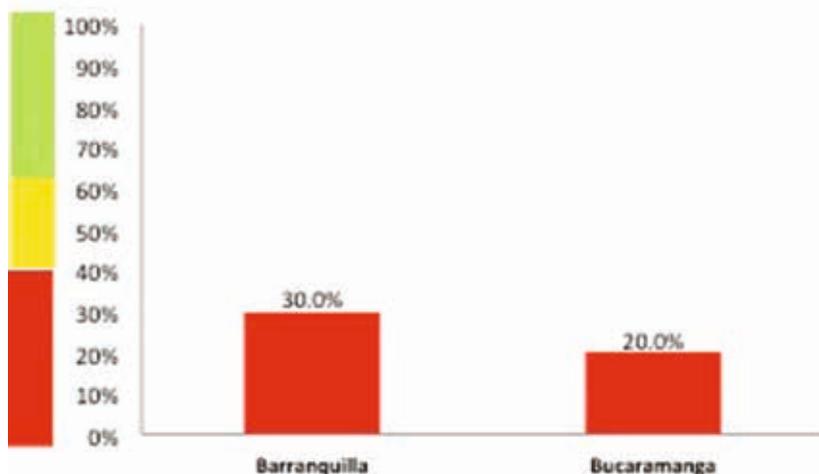
mar, los lastres de concreto que dan estabilidad a la tubería, ante las corrientes marinas que se presentan en la zona y los difusores que son los orificios por donde sale el agua y se realiza el tratamiento por dilución; la empresa METROAGUA S.A., es la encargada de monitorear el funcionamiento del emisario, la calidad del agua en los alrededores y realizar los reportes correspondientes.

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

Para la atención de la situación antes planteada, la administración ha realizado

²² Informe preliminar auditoría gubernamental con enfoque integral modalidad especial, Contraloría Distrital, 2012

Figura 2.11 Porcentaje de tratamiento de aguas residuales



Fuente: Plan Maestro Santa Marta 500 Años

la gestión en el planeamiento de la reposición total o parcial de algunos tramos de la tubería que conforma la red de alcantarillado y la construcción de colectores secundarios, lo cual conllevará además a solucionar el problema de inundación por escorrentía superficial que se presenta en la ciudad de Santa Marta donde la infraestructura ha mejorado en un 30%²³.

GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS

La condición turística de la ciudad de Santa Marta impone retos adi-

cionales en cuanto a la provisión de servicios públicos, pues no basta con garantizar que la infraestructura y los recursos den abasto para la población residente, sino que es de vital importancia considerar las fluctuaciones de población durante las temporadas turísticas. En este orden de ideas, la gestión de residuos sólidos se convierte en un tema de gran importancia, pues además de ser una de las externalidades negativas de dicha actividad, también se convierte en una amenaza en cuanto denota un deterioro de las condicio-

nes físicas y naturales de la ciudad, que en principio son las razones para que allí se desarrolle una actividad turística. En el presente capítulo, se analizarán los indicadores de la metodología ICES para la gestión de residuos sólidos.

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

Para el año 2014 se ejecutaron los programas que conforman el Plan de Gestión Integral de los Residuos Sólidos de la ciudad, que a su vez se componen de proyectos que conllevarán a tener un mejor manejo de los residuos sólidos en el distrito.

²³ Plan Maestro Santa Marta 500 Años. Alcaldía de Santa Marta . 2013.





Dichos programas involucran diferentes temas tales como: la sensibilización, educación y capacitación, prestación del servicio en área rural, recolección y transporte de los residuos, disposición final, aprovechamiento, entre otros.

Con la ampliación en 49 rutas en el 2014, la ciudad logró aumentar la frecuencia de recolección de dos a tres veces por semana. El cubrimiento de recolección es del 100% del área urbana, no obstante las cifras respecto a la recolección en las áreas rurales no se reporta con

exactitud en los reportes oficiales. Porcentajes de cubrimiento que se encuentran a la altura de Barranquilla, Bucaramanga y Mar del Plata en Argentina que también gozan de coberturas de recolección del 100% (Ver Figura 2.12). Además, es necesario modernizar equipos de recolección y realizar un buen mantenimiento a los existentes para prestar el servicio de forma eficiente.

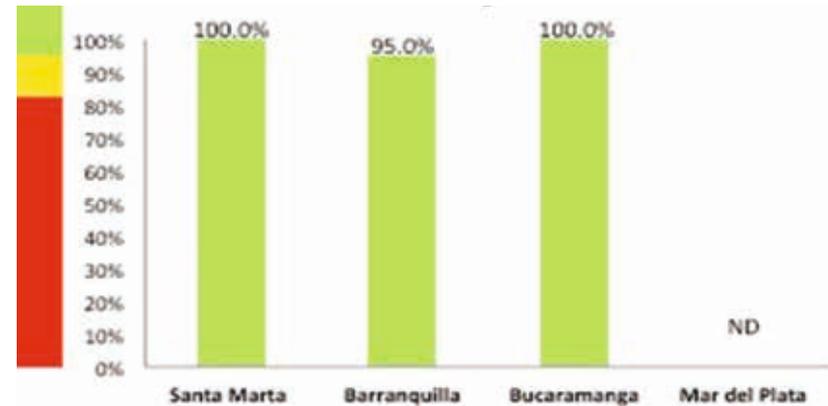
En la actualidad Santa Marta cuenta con el relleno sanitario Parque Ambiental Palangana, con servicio para el área urbana, es de los pocos re-

Figura 2.12 Porcentaje de recolección de residuos en Santa Marta vs. otras ciudades



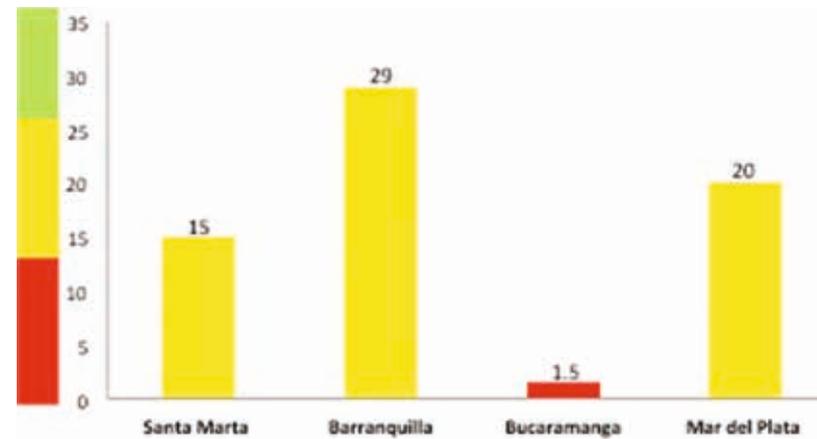
Fuente: Plan de Gestión Integral de los Residuos Sólidos del Distrito de Santa Marta

Figura 2.13 Porcentaje de disposición de residuos



Fuente: Plan de Gestión Integral de los Residuos Sólidos del Distrito de Santa Marta

Figura 2.14 Vida útil en años del relleno sanitario



Fuente: Plan de Gestión Integral de los Residuos Sólidos del Distrito de Santa Marta

Tabla 2.2 Residuos sólidos orgánicos e inorgánicos aprovechados, 2013

Mes Tipo de Residuo	Agosto		Septiembre		Octubre		Noviembre		Diciembre	
	Ton /mes	%	Ton /mes	%	Ton /mes	%	Ton /mes	%	Ton /mes	%
Orgánicos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Papel	0,187	15,17	0,745	2,86	1,482	12,53	11,78	46,29	5,63	7,93
Cartón	0,397	32,22	3,946	15,18	4,876	41,23	5,096	20,02	11,72	16,52
Plástico	0,379	30,76	1,123	4,32	2,024	17,11	3,231	12,69	4,561	6,43
Vidrio	0,93	7,54	0,907	3,48	1,022	8,64	1,341	5,27	4,745	6,69
Metales	0,13	10,55	19,055	73,3	2,123	17,95	3,766	14,8	43,724	61,65
otros	0,46	3,73	0,217	0,83	0,297	2,51	0,229	0,9	0,537	0,75

Fuente: INTERASEO, estadísticas 2014

llos sanitarios que no prestan el servicio a una escala regional²⁴. Por parte de la empresa encargada del servicio INTERASEO S.A. ESP se reporta la disposición del 100% de los residuos urbanos en el relleno sanitario, ejecución que se encuentra a la altura de ciudades como Barranquilla y Bucaramanga con ejecución por encima del 95%. No obstante lo anterior, se han detectado y reportado algunos botaderos satélites dentro del Distrito principalmente en la vía alterna al terminal portuario de Santa Marta.²⁵

La presentación de residuos sólidos en la ciudad de Santa Marta del año 2012-2013 respecto al 2011- 2012, creció en niveles muy relevantes (45,6%). No obstante, de acuerdo con el programa 17 establecido en el PGIRS (Disposición final), el relleno

sanitario cuenta con una vida útil de tan solo 15 años, lo que para la metodología aplicada de Ciudades Sostenibles y Competitivas, es un aspecto en el cual existe una oportunidad de mejoramiento; al igual que las ciudades de Barranquilla y Mar del Plata (Argentina) quienes tienen una vida útil de 29 y 20 años respectivamente, como se puede evidenciar en la Figura 2.14.

Dentro del PGIRS se plantean un total de cuatro (4) proyectos con el fin de mejorar la problemática que se presenta, los cuales son:

- Identificación, evaluación, selección y definición de nuevos sitios para el tratamiento y la disposición final de residuos ordinarios.
- Consolidación del actual relleno sanitario parque ambiental PALANGANA.
- Seguimiento del proceso

de clausura y post clausura de celdas en el relleno sanitario PALANGANA

- Seguimiento de las actividades de post clausura del botadero VERACRUZ

Si bien de acuerdo a lo que se indicó anteriormente se genera una alerta sobre la necesidad encontrar un nuevo lugar para la disposición de residuos a mediano plazo, existe espacio para mejorar acciones respecto al aprovechamiento residuos previo a la disposición final, pues actualmente existe un gran brecha entre el porcentaje de residuos que se producen y aprovechan (ver Tabla 2.1).

²⁴ Sólo el 10% de los residuos sólidos presentados en el país tienen sistemas individuales de disposición final
²⁵ Plan de Gestión integral del Residuos Sólidos del Distrito de Santa Marta, programa 17 disposición final



De acuerdo con los parámetros de la metodología CSC, la ciudad de Santa Marta, tiene el potencial de incrementar la separación y clasificación de sus residuos, ya que conforme a la información reportada por la empresa encargada del tema, se realiza en promedio una separación del 9,2% de los residuos generados, fruto de una campaña de sensibilización y separación in-situ que involucró el esfuerzo de más de 41.000 personas.

Dentro del distrito de Santa Marta la ESPA identifica que se cuenta con un 5% de residuos sólidos de la ciudad dispuestos en vertederos a cielo abierto o vertederos no controlados; pues se indica que se presenta proliferación de botaderos satélites, en especial se registra la presencia de estos en el área de la vía alterna al terminal portuario de Santa Marta.

En el momento a los gases generados por los residuos sólidos del relleno sanitario de la ciudad no se les está realizando ningún tipo de aprovechamiento, ni tampoco se cuenta con programas de tratamiento tales como el compostaje.

Tabla 2.3 Indicadores de Saneamiento y drenaje y Gestión de residuos sólidos

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
Porcentaje de hogares con acceso a servicio de saneamiento por alcantarillado	Porcentaje de la población con acceso a recolección de aguas servidas	%	>95	95 - 85	<85	75,00%	Plan maestro santa Marta 500 años
Porcentaje de aguas residuales que reciben tratamiento de acuerdo a normas nacionales	Porcentaje de aguas residuales que reciben tratamiento de acuerdo a normas nacionales aplicables	%	>70	40-70	<40	0,00%	Plan maestro santa Marta 500 años
Porcentaje de viviendas afectadas durante precipitaciones con frecuencia de ocurrencia igual a 5 años	Porcentaje de viviendas durante precipitaciones con frecuencia de ocurrencia igual a 5 años	%	<0,5	0,5-3	>3	ND	

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
			>70	40-70	<40		
Porcentaje del área de la ciudad que cuenta con sistema de drenaje de aguas lluvias	La ciudad cuenta con una cobertura para el sistema de drenaje de aguas lluvias (puede ser separado o combinado con las aguas residuales) en términos del área, este servicio comparado con la totalidad del área ocupada por la ciudad y expresado en %	%	>70	40-70	<40	ND	

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
			95-100	80-95	<80		
Porcentaje de la población de la ciudad con recolección regular de residuos sólidos	Acceso regular: al menos una vez por semana. Ver metodología GCIF.	%	95-100	80-95	<80	100%	PLAN DE GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS DEL DISTRITO DE SANTA MARTA
Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad dispuestos en relleno sanitario	Porcentaje de la residuos sólidos que se disponen adecuadamente, considerando dentro de estos residuos los domésticos, industriales (Grandes generadores) y verdes (residuos vegetales de plazas de mercado, mantenimiento de zonas verdes y parques y limpieza de calles).	%	90-100	80-90	<80	100,00%	PLAN DE GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS DEL DISTRITO DE SANTA MARTA
Vida remanente del predio en el cual está instalado el relleno sanitario	Vida útil del relleno sanitario o controlado en función de las proyecciones de generación de residuos urbanos de la ciudad.	años	>30	15 - 30	<15	15	PLAN DE GESTIÓN INTEGRAL DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS DEL DISTRITO DE SANTA MARTA

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
			<10	5-10	>10		
Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad dispuestos en vertederos a cielo abierto, vertederos NO controlados, cuerpos de agua y quemados	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad dispuestos en vertederos a cielo abierto, vertederos NO controlados, cuerpos de agua, quemados u otros métodos	%	<10	5-10	>10	5	ESPA
Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad que son compostados	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad que son tratados por compostaje	%	> 10	5-10	<5	0	ESPA
Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad que son separados y clasificados para reciclado	Se considera tanto el reciclado de fuentes formales como informales.	%	>10	5-10	<5	5,00%	ESPA

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
			>70	40-70	<40		
Porcentaje de los residuos sólidos de la ciudad dispuestos que son utilizados como recurso energético y/o se controla la generación de gases de efecto invernadero	Porcentaje de los residuos sólidos de la ciudad dispuestos donde se recupera y utiliza el gas de relleno sanitario para generación de energía / calor.	%	>70	40-70	<40	0,00%	ESPA

ENERGÍA

El Operador de Red en Santa Marta, como en la generalidad de la región Caribe, es ELECTRICARIBE S.A. E.S.P. Existen otros comercializadores de energía en la ciudad, no obstante, las ventas de Electricaribe y sus filiales (Energía Social de la Costa y Energía Empresarial de la Costa) corresponden al 95% de la energía comercializada.

Santa Marta, al igual que la Región Caribe en general, cuenta con importantes problemas en cuanto al servicio de energía eléctrica: según un estudio publicado en 2015 por la CREG²⁶, la región atendida por Electricaribe posee algunos de los indicadores más pobres de calidad del servicio a nivel nacional.²⁷ Esto significa que la región Caribe es una de las que presenta mayor número de cortes, cuya duración también es más prolongada en comparación con otras regiones.

Las características del servicio prestado por Electricaribe S.A. E.S.P., impactan de manera significativa el desarrollo económico de la Costa Atlántica, y de manera particular para el Distrito de Santa Marta, el desarrollo de sectores que dinamizan el

crecimiento local como el turismo, el comercio, los puertos y el sector inmobiliario.

Según lo reportado por Electricaribe, durante 2014 se instalaron 7 nuevas subestaciones y se automatizaron 11 sistemas de telecontrol, que permiten mejorar la calidad del servicio para varias ciudades incluyendo Santa Marta.

Santa Marta tiene aproximadamente 150.000 usuarios de energía eléctrica, los cuales casi en su totalidad corresponden a usuarios urbanos. El 93% de los usuarios son residenciales y cerca del 80% de estos, pertenecen a los estratos 1, 2 y 3, que al igual que ciudades de Barranquilla o Bucaramanga a nivel de nuestro país se encuentran en un indicador que muestra una condición ideal dentro del acceso al servicio de red de energía, como se ve en la Figura 2.15, donde se hace una comparación entre ciudades.

El municipio consumió en 2014 aproximadamente 904.000 MWh²⁸ que corresponden al 1,7% del consumo eléctrico nacional. La distribución de este consumo fue principalmente en estratos 1, 2 y 3 (44%), seguido por el sector comercial (23%), estratos 4, 5, y 6 (13%) e industrial (11%).

En comparación con otras ciudades En

En comparación con otras ciudades principales de la Costa Caribe (Barranquilla y Cartagena), Santa Marta posee el menor consumo de energía eléctrica, lo cual resulta consistente al tener el menor número de usuarios.

De los 150.000 usuarios de energía eléctrica en el municipio, cerca de 100.000 están debidamente conectados al Sistema Interconectado Nacional (SIN) mientras que aproximadamente 48.000 se encuentran en condiciones de informalidad.²⁹

De acuerdo con las cifras del Plan Indicativo de Expansión de la Cobertura de la UPME (PIEC 2013 – 2027)³⁰, se estima que en Colombia hay cerca de 450.000 usuarios en condiciones de informalidad, de los cuales más del 80% se concentran en los departamentos del Magdalena, Bolívar, Atlántico y Guajira. El departamento del Magdalena es el departamento con mayor número

²⁶ Prestación de servicios para determinar los niveles de calidad exigibles en las redes del SIN: SDL (CREG, 2015)

²⁷ Indicadores SAIDI y SAIIFI. El indicador SAIDI de Electricaribe es de 75.8 horas/año mientras que el promedio del país es 29.5 horas/año. El indicador SAIIFI de Electricaribe es 85.4 frente a al promedio del país que es de 41.4

²⁸ Aclaración: no hay certeza que la información de consumos reportada por Electricaribe al SUI incluya el consumo de usuarios en barrios no legalizados.



de usuarios no legales con más de 124.000 (más del 27% del total nacional) y a su vez la mayoría se concentran en el municipio de Santa Marta (10% de los usuarios informales en Colombia), haciendo de este el municipio con el mayor índice de informalidad en el país.

Con base en el anterior contexto se puede inferir que uno de los principales problemas que posee Santa Marta en materia eléctrica

es el alto número de conexiones ilegales que obtienen energía de manera irregular y los fraudes en el servicio.

En este sentido, entre 2008 y 2012 se invirtieron más de 23 mil millones de pesos en proyectos del Programa de Normalización de Redes Eléctricas (PRONE) localizados en el municipio de Santa Marta (aproximadamente el 6% de los recursos desembolsados por el fondo

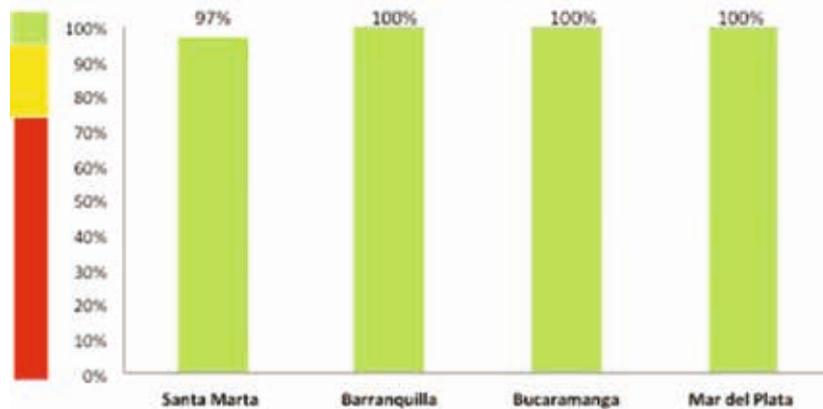
en esos años, convirtiéndose en el cuarto municipio con mayores recursos PRONE después de Tumaco, Soledad y Cali). En total entre 2008 y 2012 se efectuaron cerca de 25 proyectos de normalización en barrios de Santa Marta incluyendo Buenos Aires, La Esmeralda, Los Lirios, Totumo y Cristo Rey, entre otros.

Adicionalmente, existe en esta materia un gran potencial para la

utilización de tecnologías de redes inteligentes que permitan nuevos esquemas de comercialización (por ejemplo energía prepago) y la instalación de contadores inteligentes que faciliten el control y monitoreo del servicio en zonas de difícil gestión.

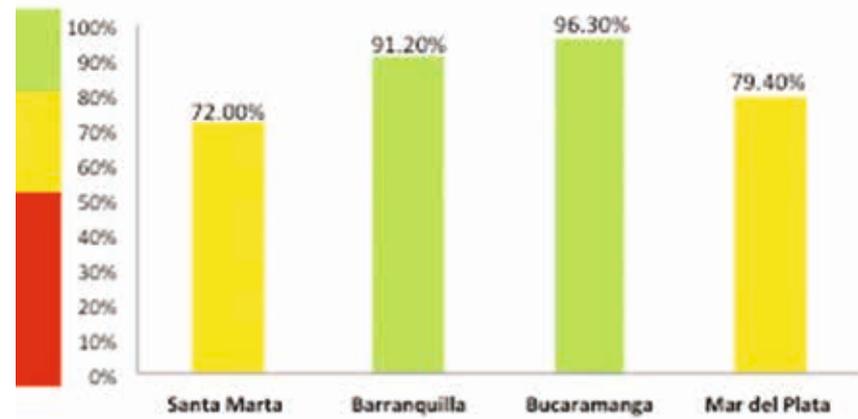
El alumbrado público en la ciudad de Santa Marta es gestionado por la Concesión de Alumbrado Público de la ciudad desde hace más

Figura 2.15 Porcentaje de población con acceso a energía eléctrica



Fuente: DANE

Figura 2.16 Porcentaje de población con acceso a red de gas doméstica



Fuente: DANE

de 18 años. En el Marco del Plan de Mejoramiento con la Concesión de Alumbrado Público se acordó a finales de 2014 que se invertirían más de 17 mil millones de pesos para la iluminación de las principales avenidas de Santa Marta: Avenida del Libertador, Calle 22 (Santa Rita), Avenida del Río, Avenida de los Estudiantes y Avenida 19. La inversión consiste en el reemplazo de las luminarias actuales de sodio (400 W) a luminarias LED que operan con 154 W. Esta luminaria LED reduce los consumos de energía, es menos contaminante y posee una mayor vida útil contribuyendo con la sostenibilidad de la ciudad.

No existen plantas de generación eléctrica en Santa Marta ni en el departamento del Magdalena. Las plantas de generación más cercanas corresponden a las centrales térmicas de Tebsa (900 MW) ubicada en Soledad, Atlántico, Zona Franca Celsia (600 MW) en Barranquilla y Gecelca en La Guajira con (296 MW). En 2008 el proyecto para la construcción de la central Termocol (202 MW) ubicada en Santa Marta fue adjudicado con Obligaciones de Energía Firme en la subasta de Cargo por Confiabilidad. Sin embargo, el proyecto, que

debía entrar en operación a finales de 2012, presentó incumplimiento en la construcción y desde 2013 se ejecutaron las garantías establecidas.

De acuerdo con los mapas de radiación solar de la UPME, Santa Marta y la región Caribe cuentan con un elevado índice de radiación solar lo que constituye un potencial para la instalación de generación solar fotovoltaica, identificada como una de las tecnologías más prometedoras para el país. Con la promulgación de la Ley 1715 en 2014, por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional, se establecieron incentivos a la inversión para generación de energía renovable, por lo cual se anticipa un aumento en la instalación de estas tecnologías dados los beneficios, principalmente de carácter tributario. Para una ciudad como Santa Marta, con problemas en la calidad del servicio eléctrico, la instalación de estas tecnologías de generación distribuida reduce en cierta medida la dependencia del sistema eléctrico nacional y reduce las pérdidas técnicas en las redes de distribución.

Dentro de la plataforma de CSC,

se presenta como ideal contar por encima de un 80% de la población con accesibilidad a la red de servicio de gas domiciliario. Por lo anterior la ciudad de Santa Marta se ubica dentro de las ciudades que potencialmente pueden mejorar la accesibilidad al servicio para llegar al ideal, comparado con ciudades como Barranquilla o Bucaramanga a nivel de nuestro país, que presentan niveles ideales como se puede evidenciar en la figura 2.16.

29 Zonas que no cuentan con el servicio de energía eléctrica o que obtienen el servicio a través de derivaciones del Sistema de Distribución Local o de una Acometida, efectuadas sin aprobación del respectivo Operador de Red.

30 Corresponden a los datos oficiales más recientes en materia de índice de cobertura de energía eléctrica y usuarios en condición de subnormalidad



Tabla 2.4 Indicadores de Energía

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
Porcentaje de hogares de la ciudad con acceso autorizado a energía eléctrica	Proporción total de hogares que tiene acceso a fuentes legales de energía en su residencia. A partir de datos de facturación de la empresa eléctrica. Ver metodología GCIF	%	95-100	70-95	<70	97,20%	E:\Escritorio\POblación Santa Marta DANE.pdf
Porcentaje de hogares de la ciudad con acceso a gas por red domiciliaria	Porcentaje de hogares en viviendas con acceso autorizado a gas por red domiciliaria	%	>80	50-80	<50	72,00%	E:\Escritorio\POblación Santa Marta DANE.pdf
Número promedio de interrupciones eléctricas al año por cliente	Número promedio de interrupciones eléctricas al año por cliente	#/año/cliente	<10	10-13	>13		
Duración promedio de interrupciones eléctricas	Promedio de duración de las interrupciones eléctricas, medido en horas	hrs/cliente	<10	10-18	>18		
Consumo anual de energía eléctrica per cápita	Consumo total anual de energía eléctrica dividido por la población	kWh/persona/año	<5.000	5.000-25.000	>25.000		

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta
Intensidad energética de la economía	Cantidad de energía consumida por unidad de PIB	millones de Joules/U S\$ de PIB	< 4,2	4,2 a 7,4	> 7,4	
Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones de eficiencia energética	Existencia de mecanismos gubernamentales de eficiencia energética en funcionamiento, incluyendo: (i) regulación térmica de edificio; (ii) normativa para alumbrado eficiente; (iii) regulación para gestión municipal de energía; (iv) normas para compras corporativas eficientes; (v) normas para uso de energías no convencionales en edificios (solar térmico, solar fotovoltaico, otros)	Sí/No	Regulaciones aprobadas, monitoreo frecuente, cumplimiento adecuado	Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado	Regulaciones no efectivas, o sin monitoreo o cumplimiento	Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
Porcentaje de energías renovables sobre el total de la generación eléctrica	Porcentaje de generación de energía eléctrica mediante fuentes de generación renovable sobre el total del consumo (incluyendo grandes represas hidroeléctricas, en años hidrológicos promedio)	%	>50	20-50	<20	0%	E:\Escritorio\Documento Santa Marta ICES-V4.docx
Uso de energía de fuentes renovables no convencionales	Porcentaje de la provisión de energía proveniente de fuentes renovables no convencionales (incluyendo mini-hidros, calentadores solares, fotovoltaica, biomasa renovable, etc.)	%	<5	5-15	<5	0%	E:\Escritorio\Documento Santa Marta ICES-V4.docx

CALIDAD DEL AIRE

El Departamento Administrativo del Medio Ambiente de Santa Marta – DADMA, es la autoridad ambiental facultada para ejercer el control y seguimiento sobre la calidad del aire en el Distrito de Santa Marta. No obstante la entidad no cuenta con un Sistema de Vigilancia de la Calidad del Aire, con la cual se pueda identificar el estado del recurso en la jurisdicción de la ciudad.

La Corporación Autónoma Regional del Magdalena – CORPAMAG, cuenta con un Sistema de Vigilancia de la Calidad del Aire del departamento del Magdalena, la cual inició su operación en el año de 1999.

Mediante convenio que se firmó entre la Sociedad Portuaria de Santa Marta, Carboandes, Prodeco y Drummond, con la aquiescencia del Ministerio de Ambiente de ese entonces, CORPAMAG, asumió la responsabilidad técnica y operativa de la Red de Monitoreo.

El Sistema de Vigilancia de la Calidad del Aire en mención, cubre el área de influencia de los puertos exportadores de carbón ubicados en la zona costera entre el distrito

de Santa Marta y el municipio de Ciénaga. Los monitores están ubicados en predios de Inveimar, Centro Ejecutivo, Cajamag, Club Santa Marta, Batallón, Molinos Santa Marta, Hotel Zuana, Aeropuerto Simón Bolívar, C.I. Prodeco, Don Jaca, Conjunto Residencial Los Alcatraces, Finca Papare y Costa Verde en Ciénaga³¹, como se puede observar en la Figura 2.17.

Dentro del distrito de Santa Marta, la entidad cuenta con 11 estaciones en las cuales, de acuerdo a la necesidad establecida por la entidad y conforme a la normatividad vigente en el tema, se monitorea los parámetros de Partículas Suspendidas Totales – TSP y material particulado menor a diez micras – PM10.

Dentro del periodo 2012 – 2015, se ha venido realizando el monitoreo en las diferentes estaciones mencionadas. En la figura 2.18 se presenta un comparativo del promedio anual en la ciudad, en donde se muestra un aumento progresivo en la concentración. Sin embargo, encontrándose siempre por debajo de lo establecido por la norma nacional para el parámetro de PM10, la mayor concentración se presenta para el año 2015 con un valor de $46.83 \mu\text{g}/\text{m}^3$, aumentando

³¹ Corporación Autónoma Regional del Magdalena – CORPAMAG

Figura 2.17 Sistema de Vigilancia de la Calidad del Aire de CORPAMAG



Fuente: CORPAMAG, 2015

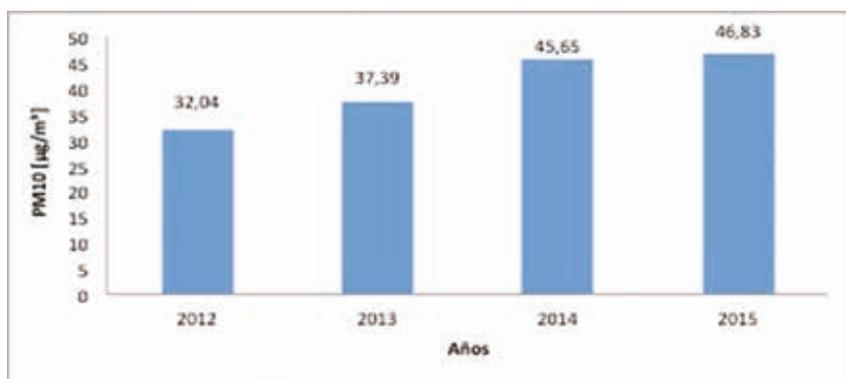
un 31,58% con respecto al año 2012.

Al realizar un promedio para la ciudad como se presentó anteriormente, para tener un punto de comparación con los promedios de otras ciudades, la ciudad de Santa Marta al ser comparada con Bucaramanga, presenta la menor concentración promedio con $46.83 \mu\text{g}/\text{m}^3$, registro que se ubica en un índice favorable, como no es el caso para la ciudad de Bucaramanga que registra $69.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ como se presenta en la Figura 2.19 .

El Protocolo para el Monitoreo y Seguimiento de la calidad del aire regulado por el Ministerio de ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS, mediante la Resolución 2154 de 2010, en su manual de

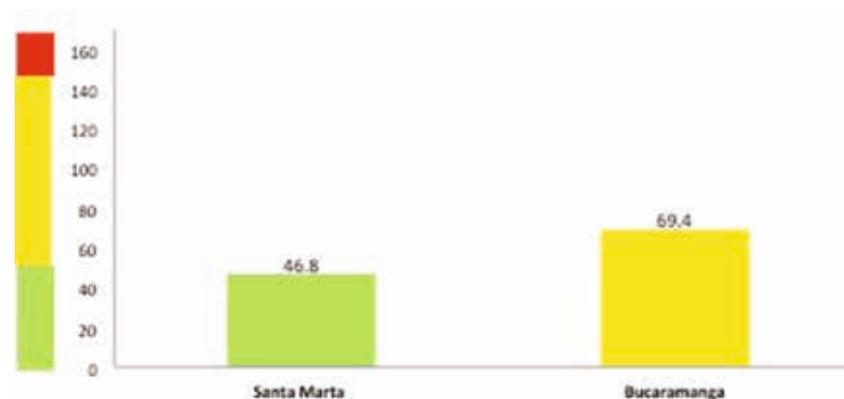
operación, acoge el Índice de Calidad del Aire, el cual es una forma fácil de hacer entender los efectos de la salud que se pueden presentar de acuerdo a una concentración de un contaminante dado. El Índice se presenta en rangos, que son denotados por un valor adimensional (entre 0 y 500), y su valor es representado mediante un color que es el reflejo de la afectación sobre la salud humana, como se muestra en la figura 20. El distrito de Santa Marta se encuentra en un nivel bueno con un índice de 43, el cual indica que no se presenta una afectación a la salud de la población sana de la ciudad, conforme al Índice de Calidad del Aire vigente para Colombia.

Figura 2.18 Concentración promedio de las estaciones ubicadas en la ciudad de santa Marta pertenecientes a CORPAMAG



Fuente: Construido a partir de los datos proporcionados por CORPAMAG

Figura 2.19 Concentración promedio de PM10 en ciudades



Fuente: CORPAMAG

Tabla 2.6 Índice de Calidad del Aire

ICA	COLOR	CLASIFICACIÓN
0 - 50	Verde	Buena
51-100	Amarillo	Moderada
101 - 150	Naranja	Dañina a la salud para grupos sensibles
151 - 200	Rojo	Dañina a la salud
201 - 300	Púrpura	Muy Dañina a la salud
301-400	Marrón	Peligrosa
401-500	Marrón	Peligrosa

Fuente: Manual de operación PMSCA, MADS. 2010



MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO

El Distrito de Santa Marta, así como toda la zona costera del Caribe Colombiano ha sido objeto de diversos estudios respecto a fenómenos relacionados con el cambio climático, dadas las consecuencias que puedan presentarse en las dinámicas costeras, entre las que no se pueden descartar las relacionadas con el bienestar de los ciudadanos y la economía de las ciudades. Los aspectos más relevantes en este orden de ideas son: el nivel medio del mar, temperatura superficial del mar, salinidad, oleaje, marea astronómica, anomalía de la temperatura del aire, viento, entre otros.

Además es importante ver los efectos y la probabilidad de las inundaciones del litoral ocasionadas por el aumento del nivel del mar y los eventos extremos, la erosión de las playas por cambios en el oleaje y en el nivel del mar, las nuevas condiciones a que se verán sometidos los puertos de la región afectando sus operaciones y el nivel de seguridad de sus obras de protección, así como el posible impacto de blanqueo de los corales por un aumento de la temperatura superficial del mar.³² El estudio “Caribe colombia-

no: un sistema de alto valor trófico”, elaborado por La Universidad Jorge Tadeo Lozano, menciona como durante el año 2008 las aguas superficiales en la zona costera del departamento del Magdalena, presentaron alteraciones en las condiciones físico-químicas, típicas de aguas de afloramiento, las cuales presentan bajas temperaturas (21-24°C), altas salinidades (36,5-37,2) y valores de saturación de oxígeno ($\leq 90\%$) –estudios de variabilidad oceanográfica–.

No obstante, aun cuando se presentan algunos estudios aislados, por diferentes entidades tanto públicas como el INVEMAR o privadas como se presentó anteriormente; el distrito de Santa Marta no cuenta con un inventario de Gases de Efecto Invernadero propio, que involucre la realidad de la ciudad, de forma tal que se facilite la ejecución de acciones específicas y priorizadas para la mitigación de las emisiones, así como de los efectos que se pueden presentar por el cambio climático dentro del área urbana.

³² Efectos del cambio climático en la costa de América Latina y el Caribe: impactos, CEPAL, 2012.

Tabla 2.7 Indicadores de Calidad del Aire y Mitigación al cambio climático

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
			Regulaciones aprobadas, monitoreo frecuente, cumplimiento o adecuado	Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente cumplimiento o limitado	Regulaciones no efectivas, o sin monitoreo/ cumplimiento		
Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones sobre calidad de aire	Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones sobre calidad de aire	Si/No				SI	CORPAMAG
Air quality index	Presencia de contaminantes dañinos a animales y humanos en el aire, medidos según los parámetros del air quality index	#	0-50	51-100	>100	43,3	CORPAMAG
Concentración de PM ₁₀	Cantidad de material particulado en suspensión menor a 10 µm de diámetro, promedio 24 hrs	µg/m ³	<50	50-150	>150	46,8	CORPAMAG

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
			Existencia de inventario específico para la ciudad, con monitoreo frecuente y sistema de actualización periódica	Existencia de inventario a partir de fuentes nacionales, o inventario local sin sistema de actualización periódica	No hay inventario o no existe		
Existencia y monitoreo de inventario GEI	Se ha desarrollado un sistema de medición para el desarrollo de inventarios.	Si/No					DADMA
Emissiones GEI per cápita	Medida de la intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero por persona basada en censo e inventario de GEI	tonelada anual per cápita	<5	5-10	>10	ND	DADMA
Emissiones GEI / PIB	Medida de la eficiencia de la economía de la ciudad en términos de carbono. Se basa en el PIB de la ciudad y el inventario de GEI	kg/US\$ de PIB	< 0,35	0,35-0,8	>0,8	ND	DADMA
Existencia de planes de mitigación con metas de reducción sectoriales y sistema de monitoreo	Capacidad de la ciudad para definir, reglamentar y operacionalizar medidas de mitigación de GEI en los diversos sectores y áreas de infraestructura	Si/No	Existe un plan de mitigación adoptado formalmente, con metas cuantitativas y un sistema de monitoreo y cumplimiento en funcionamiento	Existe un plan pero no ha sido adoptado, no tiene metas cuantitativas o tiene monitoreo y cumplimiento limitado	No existe un plan de mitigación	No existe un plan de mitigación	DADMA





RUIDO

La Alcaldía de Santa Marta y la autoridad ambiental distrital (DADMA), identificaron que dentro del componente del recurso atmosférico, no se cuenta con los estudios base, necesarios para poder establecer e identificar, mediante mapa de ruido como lo establece la Resolución 627 del 2006, las áreas problema dentro del Distrito.

Con base en el Plan Maestro Santa Marta 500 años, las actividades de transporte público y conductas sociales generalizadas en los barrios asociadas con los altos niveles de ruido por música desde locales comerciales y casas de familia son factores importantes que contribuyen a este tipo de contaminación en el Distrito.

Por lo anterior, el contar con mapas de ruido, será un insumo para conocer la realidad del ruido ambiental y poder desarrollar planes, programas y proyectos preventivos, correctivos o de seguimiento para zonas críticas y posibles agentes contaminantes, y así mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Para ello, se contempla la metodología y procedimientos de medición para ruido ambiental in-

cludidos en el anexo 3 de dicha Resolución.

No obstante lo anterior, se puede indicar que se han realizado estudios puntuales de ruido tales como el estudio de la línea férrea de FENOCO, con el fin de establecer la afectación que éste genera en la población aledaña, dado que el tren generalmente arrastra alrededor de 100 vagones que van cargados de carbón hacia el puerto de Santa Marta y que de acuerdo a lo establecido en la Resolución 627 de 2006 del Ministerio de ambiente, Vivienda y desarrollo Territorial – MAVDT hoy día Ministerio de Ambiente y desarrollo Sostenible- MADS, éste debería estar bajo el límite máximo en la noche de 50 decibeles y en el día de 65, teniendo en cuenta que el sector se clasifica como “B” de tranquilidad y ruido moderado. Hasta el año 2013 el tren no podría transitar en horas nocturnas, sin embargo la Agencia nacional de Licencias Ambientales – ANLA, levantó la medida en el mes de marzo de ese mismo año, teniendo en cuenta el cumplimiento de la norma.

VULNERABILIDAD ANTE DESASTRES NATURALES EN EL CONTEXTO DEL CAMBIO CLIMÁTICO

La Oficina de Atención y Prevención de Desastres del Distrito de Santa Marta, bajo la vigencia del plan de gobierno 2012 – 2015, realizó obras para mitigar las situaciones de riesgo por temporadas de lluvias, mediante el retiro de material que colmataba la quebrada Tamacá, e igualmente en el río Manzanares y la quebrada Valencia, para mencionar sólo algunos.

Dentro de las actividades realizadas en los ríos y quebradas en mención, la limpieza mecánica y el retiro del sedimento, lograron evitar la pérdida de capacidad hidráulica y los impactos que los desbordamientos puedan tener en las comunidades aledañas (ver Figura 2.20).

En el Cerro de las Tres Cruces, la Oficina de Atención y Prevención de Desastres, realizó trabajos de concientización con la comunidad, en la búsqueda de facilitar las intervenciones y obras necesarias para la mitigación de los riesgos por deslizamiento en esa zona, en lo que respecta a las pendientes negativas del cerro. Con ello se busca disminuir las consecuencias de deslizamientos, que usualmente generan impactos negativos en la calidad de vida de los habitantes del sector y los transeúntes (ver Figura 2.21).

La empresa AECOM mediante el contrato No. 016 de 2014 firmado con Prosierra y Ecopetrol, realizó para la ciudad un diagnóstico del POT del municipio en el tema de vulnerabilidad de acuerdo a la norma nacional vigente, la cual establece la necesidad de identificar las áreas consideradas de alto riesgo, para facilitar una adecuada clasificación del uso del suelo.

El contrato contempló “complementar la caracterización del Distrito de Santa Marta realizada en el marco del Plan de Gestión del Riesgo, con elementos técnicos como mapas, estudios de vulnerabilidad y amenazas existentes de fuentes verificables y confiables”.

Dentro de los resultados se obtuvo la zonificación de amenazas en forma estructurante, teniendo en cuenta en la zona urbana las amenazas por desertificación (4.232 ha de las 6491), amenaza por erosión (51 ha del resto de área urbana)³³, amenaza por inundación (752 ha dentro de lo Urbano)³⁴, por evento cerámico (5.865 ha con alta amenaza en un rango \rightarrow 120 rayos/km²), remoción en masa (2.012 ha)³⁵.

³³ Se presenta 18 ha con amenaza Alta de erosión y 32 ha con una amenaza media.

³⁴ Se presenta 570 ha con Alta amenaza de inundación y 182 ha con una amenaza media.

³⁵ Se presenta 348 ha con amenaza Alta y 1.664 ha con una amenaza media.

Figura 2.20 Obra de mantenimiento quebrada Tamacá



Fuente: www.santamarta.gov.co

Figura 2.21 Vía en el tramo del Cerro de las Tres Cruces

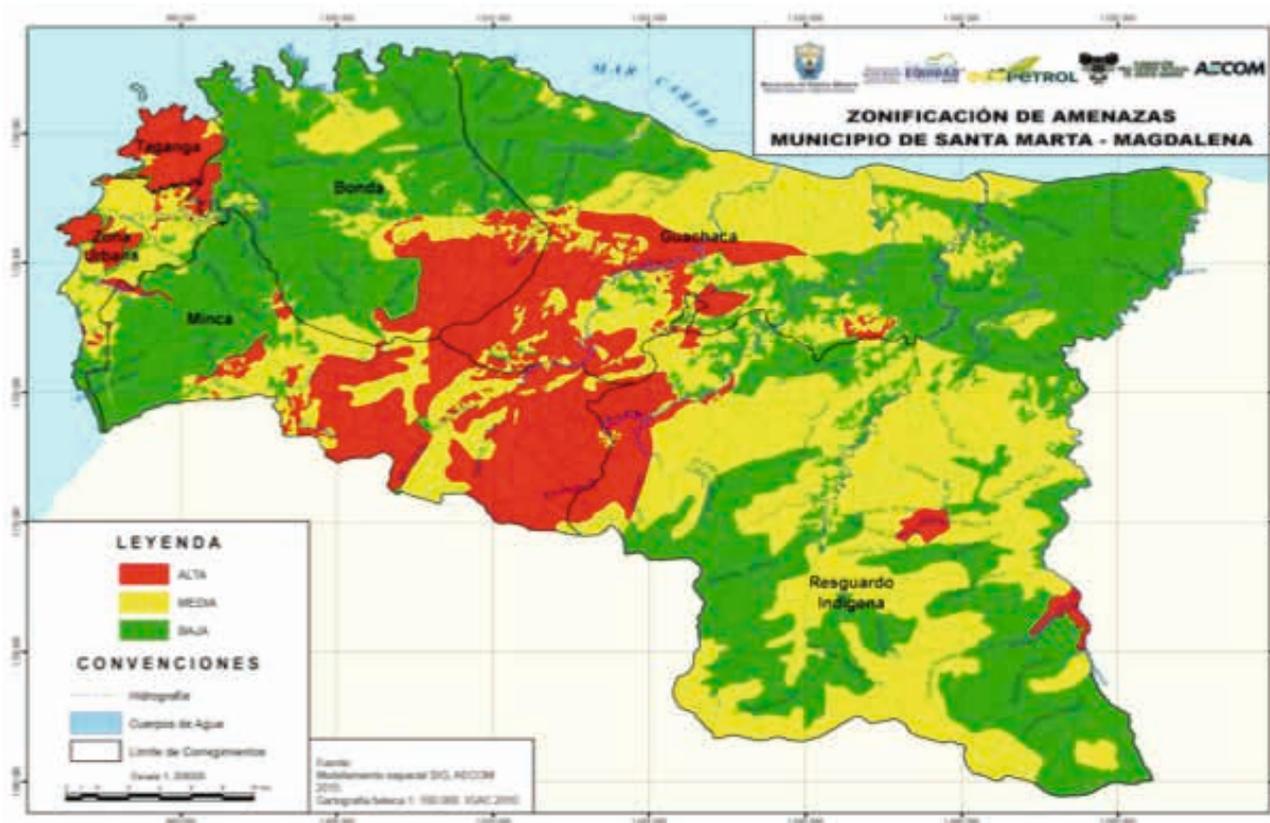


Fuente: www.santamarta.gov.co

En cuanto a la zona rural, que se encuentra dividida en cuatro corregimientos (Bonda, Guachaca, Minca, Taganga), diez caseríos y algunos resguardos indígenas, se evaluaron de forma similar que en la zona urbana, con la indicación de amenazas por desertificación, erosión y erosión costera, inundación, remoción en masa, incendios y amenaza sísmica. En general en las áreas rurales se registra lo siguiente: un total de 40.498 ha con una alta amenaza, 88.172 ha en un nivel medio de amenaza y 106.501 ha con una amenaza baja³⁶, como se puede visualizar en la Figura 2.22.

Como tal, la ciudad de Santa Marta no cuenta con un Plan de Gestión del Riesgo, sin embargo la información recogida en el Plan de Gestión del departamento del Magdalena, contempla información respecto a Santa Marta, pero sin suficiente nivel de detalle. En dicho documento se presenta la identificación y el análisis de los factores del Riesgo dentro del Departamento y las estrategias de riesgo teniendo en cuenta la reducción del riesgo y el manejo de desastres, de acuerdo a los antecedentes

Figura 2.22 Zonificación de amenaza en el componente rural del Municipio de Santa Marta



Fuente: AECOM Technical Services

³⁶ Contrato de Servicio No. 016 de 2014 entre Prosierra y AECOM Technical Services - Otrosí al Contrato

de emergencias y desastres ocurridos, donde el desastre por inundaciones, es el que ocurre con mayor frecuencia con un 76%³⁷.

Las necesidades de mayor profundización en la administración de la información relacionada con la vulnerabilidad ante desastres, se denota en la ausencia de mapas de detalle de las principales amenazas a escala 1:10.000; así tampoco se cuenta con mapas completos y actualizados de riesgos y de vulnerabilidad al cambio climático.

Aun cuando no se han registrados eventos de tsunamis en la zona Caribe donde se encuentra ubicada la ciudad de Santa Marta, se cuenta con el Protocolo de Respuesta por Tsunami, generado por el Consejo Municipal para la Gestión del Riesgo de Desastres (CMGRD), en el cual se establecen los mecanismos de respuesta para afrontar un posible evento del fenómeno natural si éste se presentara.

Dicho protocolo tiene en cuenta las respuestas a ítems tales como, los servicios básicos de respuesta que involucra la accesibilidad y el transporte, las telecomunicaciones, servicio de salud y saneamiento básico y el análisis de necesidades de la

población y otros posibles riesgos asociados al evento, entre otros. Asimismo, los ítems anteriormente expuestos involucran las actividades a desarrollar y los entes involucrados para ejecutar cada una de ellas.

³⁷ Plan Departamental de Gestión del Riesgo – Magdalena.

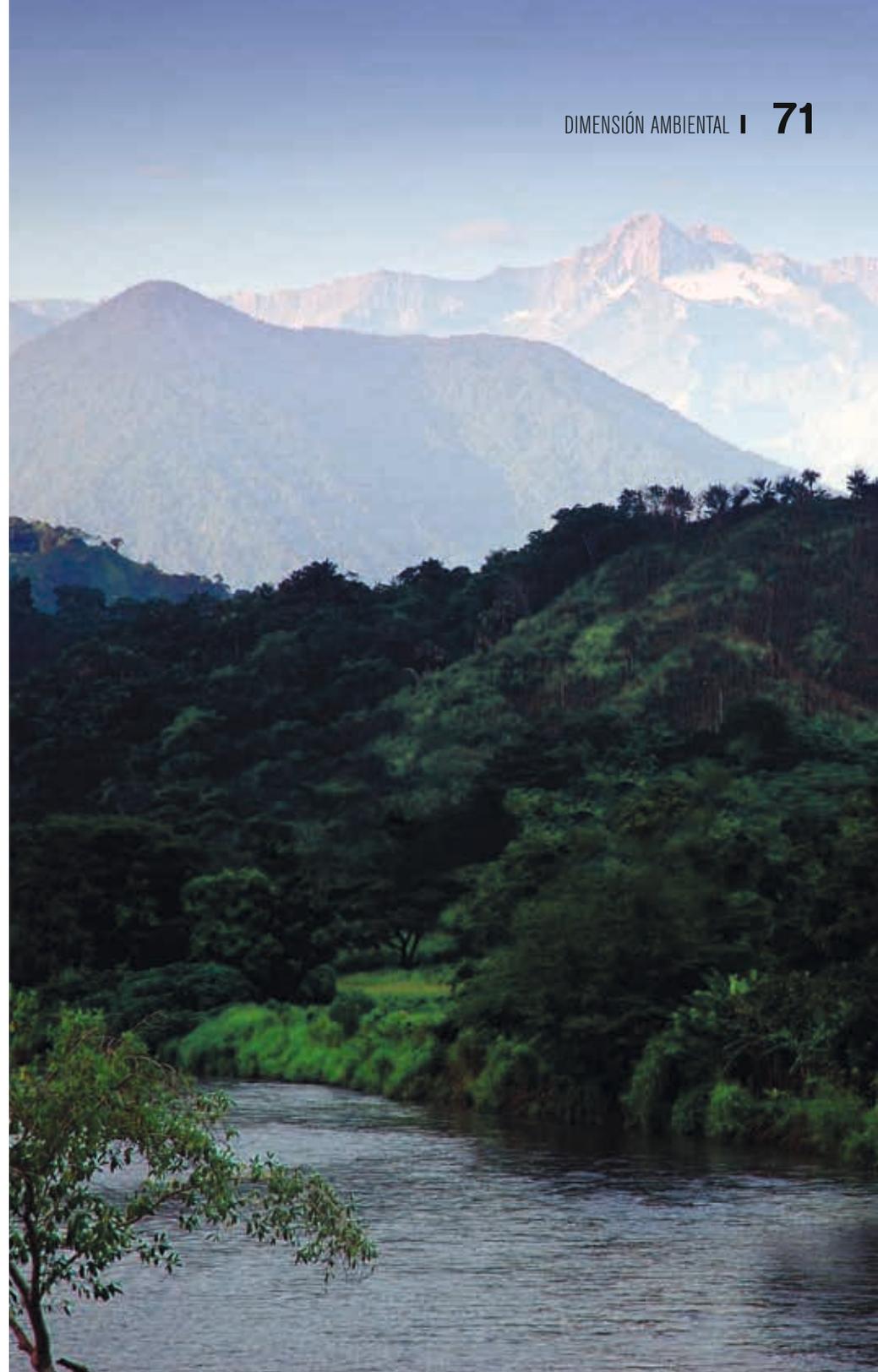


Tabla 2.8 Indicadores de Ruido y Vulnerabilidad ante desastres naturales en el contexto del cambio climático

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones sobre contaminación acústica	Existencia de mecanismos de regulación para reducir la contaminación acústica	Sí/No	Regulaciones aprobadas, monitoreo frecuente, cumplimiento adecuado	Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado	Regulaciones no efectivas, o sin monitoreo o cumplimiento	Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado	Plan maestro o Santa Marta 500 años
Existencia de mapas de riesgo de la ciudad a escala de al menos 1:10.000 que incluyan información sobre amenazas naturales (geofísicas e hidrometeorológicas) y análisis de vulnerabilidad	Existencia de mapas de riesgo de la ciudad que incluyan amenazas naturales (geofísicas e hidrometeorológicas) y análisis de vulnerabilidad	Sí/No	Existencia de mapas de riesgo a escala 1:10.000 que incluyen un análisis de las principales amenazas y de la vulnerabilidad basados tanto en información histórica como en cálculo probabilístico	Existencia de mapas de las principales amenazas naturales en escala 1:10.000, basados en información histórica	No hay mapas de las principales amenazas a escala 1:10.000	Existencia de mapas de las principales amenazas naturales en escala 1:10.000, basados en información histórica	Adaptación, Vulnerabilidad, aire y ruido/Plan Departamental Magdalena.pdf
Existencia de mapas de riesgo y vulnerabilidad al cambio climático	Existencia de mapas de riesgo y vulnerabilidad al cambio climático	Sí/No	Existen mapas completos y actualizados	Existen mapas incompletos o desactualizados	No existen mapas de riesgos / vulnerabilidad al cambio climático	Existen mapas incompletos o desactualizados	Adaptación, Vulnerabilidad, aire y ruido/Plan Departamental Magdalena.pdf

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
Existencia de planes de contingencia adecuados para desastres naturales	La ciudad ha preparado un plan de respuesta adecuado (o plan de contingencia) a la ocurrencia de distintos tipos de	Sí/No	Completo, actualizado y puesto a prueba por medio de simulacros por lo menos 1 vez al año	No está completo, no está actualizado o no se han hecho simulacros en los últimos 12 meses	Incompleto, desactualizado o no puesto a prueba en los últimos 24 meses	No está completo, no está actualizado o no se han hecho simulacros en los últimos 12 meses	http://cedir.gestiondelriesgo.gov.co/dvd/DVD6/Planes%20Hurricanes%20y%20Tsunami/PROTOCOL
amenazas naturales							O%20DE%20RESPUESTA%20ANT%20MARTA.pdf
Existencia de sistemas de alerta temprana efectivos	La ciudad posee sistemas operativos de alerta temprana	Sí/No	Sistema de alerta temprana para las principales amenazas naturales puesto a prueba al menos 1 vez al año	Sistema de alerta temprana para las principales amenazas naturales puesto a prueba mediante al menos 1 simulacro en los últimos 24 meses	Inexistencia del sistema de alerta temprana o existencia de solo un modo de notificación sin pruebas periódicas (simulacros)	Sistema de alerta temprana para las principales amenazas naturales puesto a prueba mediante al menos 1 simulacro en los últimos 24 meses	www.sigpad.gov.co/sigpad/pnud/Descarga.aspx?id=78

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
Existencia de un plan efectivo de gestión del riesgo de desastres	La ciudad ha preparado planes de gestión del riesgo de desastres (PGRD) para reducir su vulnerabilidad a las amenazas naturales. El PGRD incluye reducción de la vulnerabilidad ex-ante, plan de respuesta a desastres y define una estrategia de gestión financiera del riesgo	Si/No	La ciudad cuenta con un plan de gestión de riesgo actualizado (menos de 36 meses de antigüedad) y ha sido aprobado por las instancias competentes (vigente)	La ciudad tiene un plan de gestión de riesgo vigente, pero no ha sido actualizado en los últimos 36 meses	La ciudad no tiene plan de gestión de riesgo, o está incompleto / desactualizado (más de 36 meses de antigüedad), o no ha sido aprobado por las autoridades competentes	La ciudad tiene un plan de gestión de riesgo vigente, pero no ha sido actualizado en los últimos 36 meses	www.sigpad.gov.co/sigpad/pnud/Descarga.aspx?id=78
Existencia de plan efectivo de adaptación al cambio climático	La ciudad ha preparado un plan de adaptación al cambio climático, que se encuentra aprobado por las autoridades competentes	Si/No	La ciudad cuenta con un plan de adaptación al cambio climático ((menos de 36 meses de antigüedad) y ha sido aprobado por las instancias competentes (vigente)	La ciudad tiene un plan de adaptación al cambio climático vigente, pero no ha sido actualizado en los últimos 36 meses	La ciudad no tiene plan de adaptación al cambio climático, o está incompleto / desactualizado (más de 36 meses de antigüedad)	La ciudad tiene un plan de adaptación al cambio climático vigente, pero no ha sido actualizado en los últimos 36 meses	www.sigpad.gov.co/sigpad/pnud/Descarga.aspx?id=78

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
Porcentaje de medidas de acciones que se implementan de los planes de gestión del riesgo de desastres y de adaptación al cambio climático	Porcentaje de acciones que se definen en los planes de gestión de riesgos y de la adaptación al cambio climático que se han implementado		>50	20-50	<20	20%	www.sigpad.gov.co/sigpad/pnud/Descarga.aspx?id=78
Asignación de presupuesto municipal a la gestión del riesgo de desastres	Recursos financieros disponibles para atender emergencias, reducir vulnerabilidad ex-ante y existencia de esquemas de transferencia del riesgo (e.g. seguros)	Si/No	La ciudad tiene acceso a recursos para la atención de emergencias y la reducción de vulnerabilidad ex-ante, y	La ciudad tiene acceso a recursos para la atención de emergencias y la reducción de vulnerabilidades ex-ante	La ciudad tiene acceso únicamente a recursos para atender emergencias	La ciudad tiene acceso a recursos para la atención de emergencias y la reducción de vulnerabilidades ex-ante	www.sigpad.gov.co/sigpad/pnud/Descarga.aspx?id=78

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
			además cuenta con un esquema de transferencia del riesgo (e.g. seguro)				
Los principales instrumentos de planificación de la ciudad incorporan el análisis de riesgos.	El Plan de Desarrollo Urbano y el Plan de Ordenamiento Territorial toman en cuenta el análisis de riesgo a las principales amenazas naturales	Sí/No	Ambos planes son vinculantes y toman en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales.	Una de las herramientas de planificación es vinculante y toma en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales	Ninguna de las herramientas de planificación toma en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales, o los toman en cuenta pero no son vinculantes	Una de las herramientas de planificación es vinculante y toma en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales	www.sigpad.gov.co/sigpad/pnud/Descarga.aspx?id=78

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional		
Infraestructura crítica (ej. agua, energía, etc.) en riesgo debido a construcción inadecuada y/o ubicación en áreas con riesgo no mitigable	Porcentaje de infraestructura pública crítica susceptible de ser impactada por amenazas naturales	%	<10	10-15	>15
Porcentaje de viviendas en riesgo debido a paredes, techos o pisos inadecuados, sobre viviendas totales	Porcentaje de viviendas en riesgo debido a paredes, techos o pisos inadecuados, sobre viviendas totales	%	<10	10-15	>15





3

DIMENSIÓN
URBANA



3

DIMENSIÓN URBANA

La sostenibilidad urbana se refiere a las condiciones físicas y espaciales de los centros urbanos que permiten el desarrollo de las actividades económicas, culturales y sociales que dinamizan las ciudades.

Las condiciones físicas se presentan como sistemas funcionales e intercomunicados, siendo esa relación entre unos y otros la que determina las adecuadas, o no, condiciones de habitabilidad. Estos sistemas son traducidos en redes de infraestructura de servicios públicos, movilidad, espacio público y equipamientos, para entonces llegar a la escala de vivienda como resultado de la conjugación de todos los factores.

De esta manera, la razón de ser de la sostenibilidad urbana es medida por el nivel de habitabilidad que brindan las ciudades, articulando y armonizando los diferentes sistemas que la componen. Es por esto que el siguiente capítulo de la metodología de Ciudades Sostenibles analiza indicadores de la cobertura de la infraestructura

de servicios públicos, vías, áreas verdes, espacio público, equipamientos, y calidad y cantidad de viviendas.

Para el análisis de la ciudad, el diagnóstico de la Dimensión Urbana tuvo en cuenta los siguientes documentos, los cuales permitieron establecer un panorama de la situación actual de esta frente al ordenamiento territorial y su planeamiento: i) Plan de Ordenamiento Territorial “Jate Matuna” 2000-2009, Acuerdo 5 del 2000, ii) Plan Estratégico Santa Marta 500 años (2013), iii) Revisión Plan de Ordenamiento Territorial (2014) realizado por ONU-HABITAT y iv) En el marco de la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, el Estudio de indicadores y generación de escenarios de crecimiento de la ciudad realizado por AE-COM.





ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Los procesos de planificación territorial tienen en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) el principal instrumento que representa la consolidación de acuerdos fundamentales sobre la visión y vocación del territorio y las políticas para que se esta visión se traduzca en realidad. En el caso particular de Santa Marta y en concordancia a la riqueza étnica, cultural y ambiental del territorio se traslapan una serie de límites que tienen como objetivo facilitar la

reglamentación de la diversidad de usos y actividades en diferentes clasificaciones del suelo.

A partir de lo anterior, se identificó como uno de los principales retos en la revisión del POT la armonización de estos diferentes límites, teniendo en cuenta que en el Distrito de Santa Marta se cruzan límites del orden nacional como los Parques Nacionales Naturales Tayrona y Sierra Nevada y el resguardo indígena Kogui-Malayo-Arhuaco, incluyendo las diversas culturas que allí habitan. Asimismo,

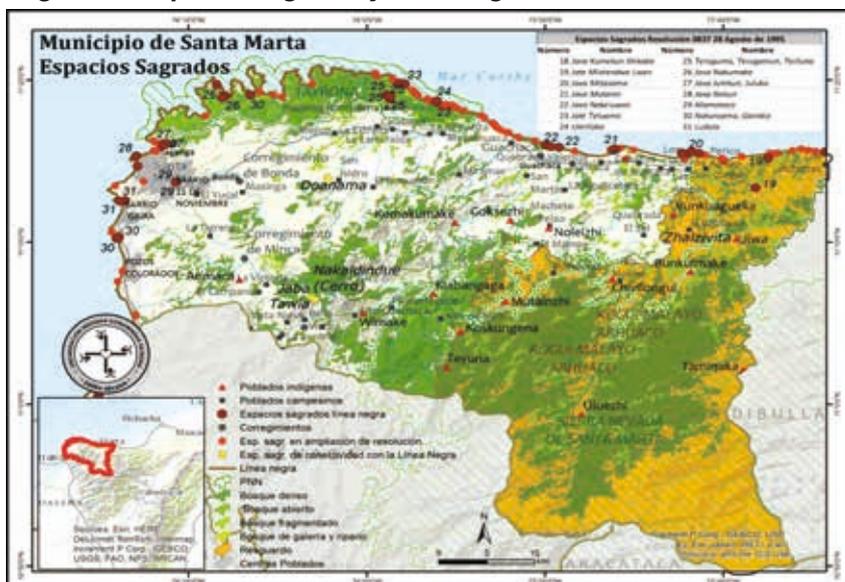
las fronteras simbólicas y visiones tanto indígenas, afrocaribeñas, mulatas, blancas y demás, se deben tener en cuenta en la construcción de las ciudades sostenibles y sus planes de acción asociados.

Aunque se han firmado acuerdos con el Consejo de la Sierra Nevada de Santa Marta y el Gobierno Nacional, acordando que cualquier cambio en el territorio de la Sierra debe seguir los parámetros de ordenamientos indígena, éstos deben estar presentes en el POT y en cualquier proyecto que concierne la ciudad. No obstante, estos acuerdos no sólo deben hacerse con los indígenas de la Sierra, sino se debe tener en cuenta el resto de la población como los campesinos, negritudes y otras etnias indígenas de la planicie. Lo anterior, con el propósito de involucrar las múltiples visiones que existen en el territorio. Como se puede ver a continuación en la figura 3.1, en la que se ilustran los espacios sagrados en el Distrito de Santa Marta, los espacios sagrados de los indígenas de la Sierra van más allá de los límites políticos del Resguardo.

En el marco de la revisión del POT y del estudio realizado por la firma AECOM³⁸ se midió el Índice Global de Desempeño SSIM³⁹, en el que se

identificó que este POT no ha logrado ser efectivo en atender los múltiples retos anteriormente enunciados, ya que la evaluación para la ciudad en su actual estado arrojó un desempeño de 54/100 dentro de los que el menor puntaje se lo llevó la dimensión ambiental y el más alto la dimensión económica. Sin embargo, al evaluar la ciudad con una supuesta ejecución total del POT, el puntaje general habría aumentado dos puntos, con el agravante de que la dimensión ambiental tendría un desempeño aún más bajo, 32/100, con una población de aproximadamente un millón de habitantes, densa y aún con problemas de infraestructura básica.

Figura 3.1. Espacios Sagrados y Línea Negra del Distrito de Santa Marta



Fuente: OGT, 2015 2014)

38. Consultoría contratada en el marco del Plan Maestro Quinto Centenario en donde se aplicó el Modelo Integral de Sistemas Sostenibles (SSIM), con apoyo de Ecopetrol, ONU-Hábitat, Fundación Sociedad Portuaria de Santa Marta, la Cámara de Comercio de Santa Marta, Geografía Urbana, ESAP, USAID y ARGOS, entre otros actores relevantes.

39. El Modelo Integral de Sistemas Sostenibles de AECOM (SSIM por sus siglas en inglés) evalúa el desempeño de la ciudad a partir de cuatro dimensiones: ambiental, social, infraestructura y economía. Al promediarse el puntaje obtenido en los indicadores en cada dimensión resulta una calificación general sobre 100 puntos.

Tabla 3.1. Clasificación del Suelo

CLASIFICACIÓN DEL SUELO		CABECERA	CABECERAS CORREGIMENTALES (POT 2000)			
		SANTA MARTA (HAS)	BONDA (HAS)	GUACHACA (HAS)	MINCA (HAS)	TAGANGA (HAS)
SUELO URBANO	URBANO	1918,52 ¹	103,96	10,10	18,46	50,43
	EXPANSIÓN	1594,06	23,42	11,62	11,73	15,40
	RESERVA/PROTECCIÓN	1333,09				
	PARQUE URBANO	570,06				
SUBTOTAL		5415,73	127,38	21,72	30,19	65,83
SUELO RURAL	SUBURBANO			933,48		
	RESERVA PROTECCIÓN					
	RURAL	234.508,1				
	SUBTOTAL	229.085,91				
TOTAL		2393.335	34.661,11	48.498,7	35.264,92	2.907,73

Fuente: Elaboración propia a partir de la información del Expediente producto final ONU-Hábitat.

CRECIMIENTO Y DENSIDAD URBANA

El expediente de revisión del POT establece la siguiente diferencia entre el área distrital que reporta el POT en el año 2000, la cual corresponde a 239.335 Ha y el área que reporta el SIGOT del IGAC para el 2013 la cual corresponde a 235.690,80 Ha. Esta diferencia de números pone en evidencia un problema que ha sido identificado en el proceso de planificación y es la inexactitud de los mecanismos de geo-referenciación. La situación es aún más crítica en lo referente a la clasificación del suelo urbano, pues no existen registros exactos de las modificaciones de áreas en una secuencia anterior al año 2000, e inclusive, la clasificación

del POT no presenta información exacta sobre áreas de protección en suelo urbano y rural.

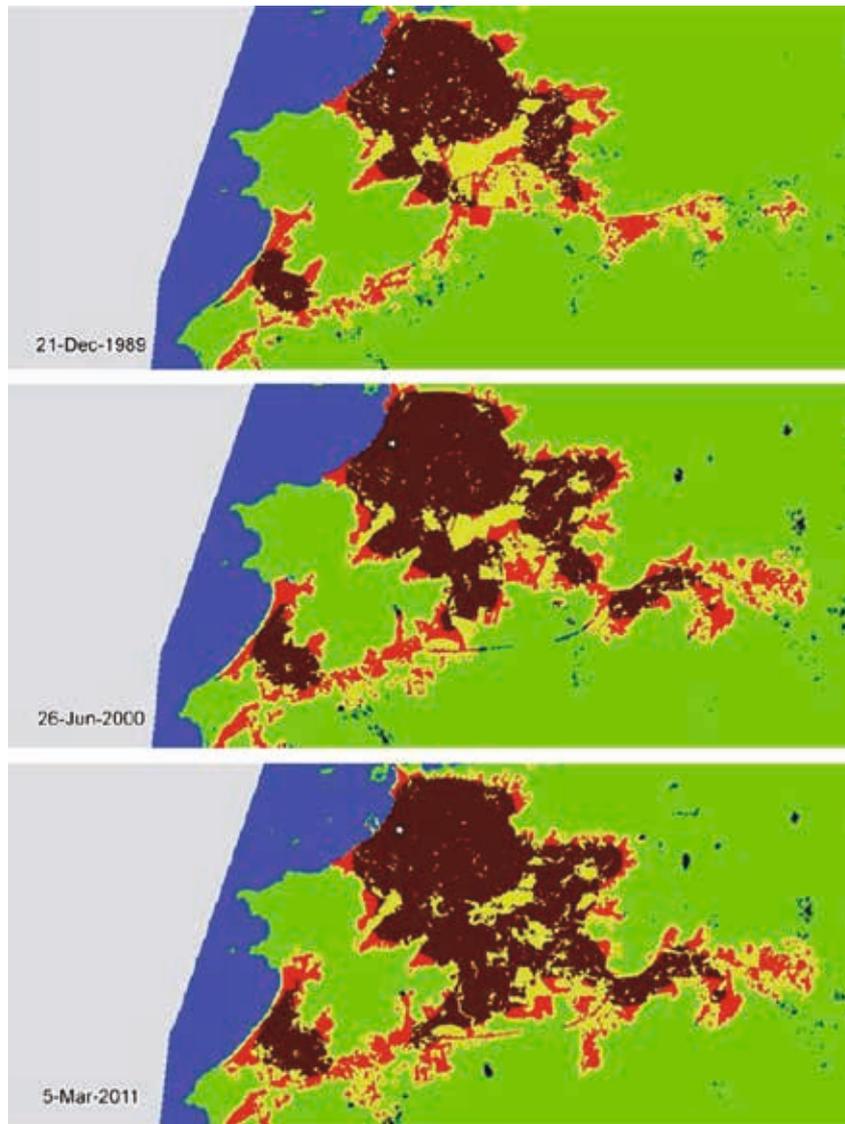
A pesar de esto, en un análisis gráfico de la ampliación del suelo urbano (Figura 3.3) se permite apreciar como entre el año 1989 y 2011 se consolidó una zona urbana sobre suelo suburbano así como una creciente ocupación del Cerro Ziruma.

Por otro lado, la densidad urbana de Santa Marta con base en las proyecciones del DANE a 2012 es de 8.160 habitantes por Km² (hab/km²), por lo que se puede afirmar que la ciudad se encuentra dentro de los rangos de buen desempeño en términos de sostenibilidad de acuerdo con la metodología ICES⁴¹, sin embargo como

se puede observar en el plano de número de personas por hogar, esta distribución no es homogénea en el territorio y en varios sectores las mayores densidades coinciden con el registro de personas no nacidas en la ciudad (en una gran proporción, estas personas serían desplazados, ver Figura 3.5). Al comparar la densidad urbana de Santa Marta con Barranquilla (7.768), Bucaramanga (10.233) y Mar del Plata (4.042), se

41. La metodología ICES evalúa la densidad urbana de acuerdo a unos rangos cuantitativos y posteriormente los clasifica en un semáforo de acuerdo al desempeño. En la categoría roja (bajo desempeño) se encuentra la densidad inferior a los 4.000 hab/km² o superior a los 25.000, en la categoría amarilla (oportunidad de mejora) la densidad entre los 4.000 y 7.000 hab/km² o entre los 20.000 y 25.000 hab/km², y en la categoría verde (desempeño óptimo) la densidad entre los 7.000 y 20.000 hab/km².

Figura 3.2. Expansión Histórica de Santa Marta



Fuente: ONU-Hábitat, Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta, Alcaldía de Santa Marta, 2015

puede concluir que las ciudades colombianas están dentro del rango de buen desempeño ICES mientras que Mar del Plata tiene casi la mitad de habitantes por Km² que Santa Marta

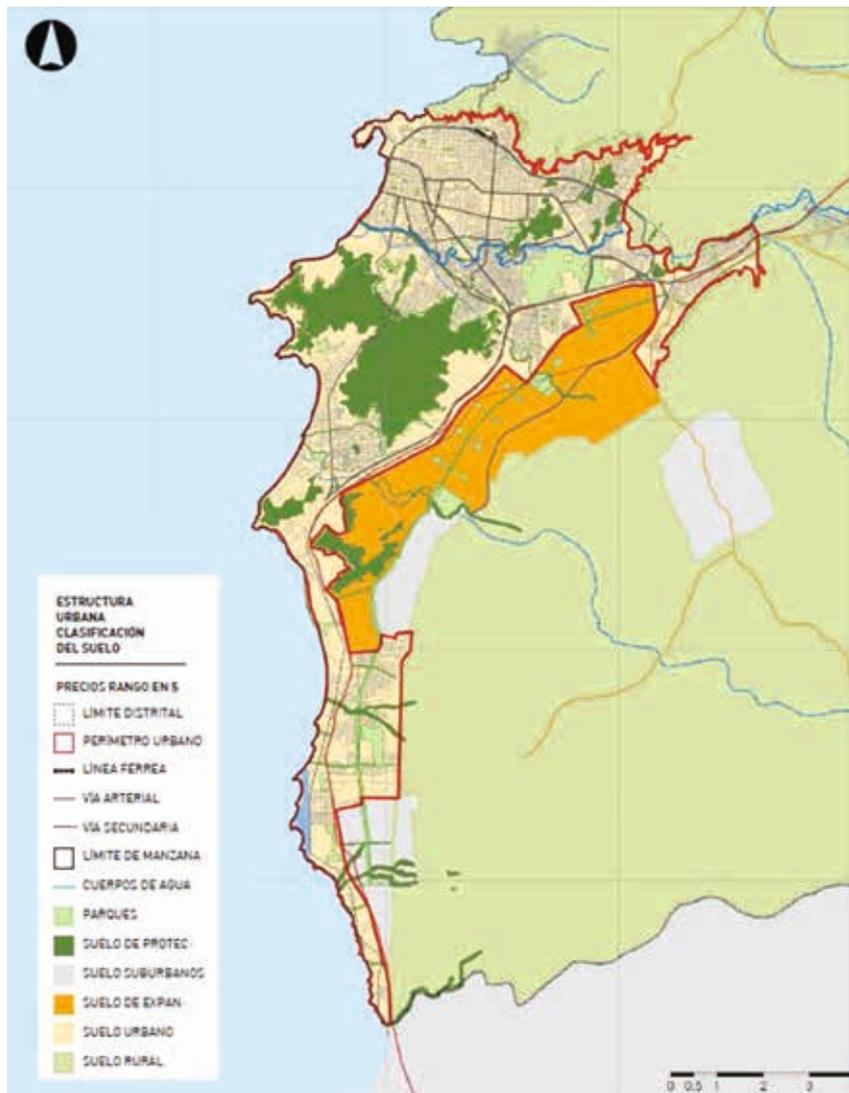
De acuerdo con las proyecciones del DANE, entre 2015 y 2020 la población de Santa Marta aumentará un promedio anual de 40.000 personas, un número similar a la población actual del Municipio de Aracataca. En este contexto, el Plan Estratégico Santa Marta 500 años reconoce como uno de sus principios orientadores que “el crecimiento urbano de alta densidad reduce la expansión urbana y optimiza la eficiencia del suelo”; esto sumado a la necesidad de fortalecer los diferentes centros poblados implica desarrollar un modelo de ordenamiento territorial capaz de articular el eje de núcleos urbanos de litoral conformado por Parque Tayrona, Taganga, Santa Marta/Bonda, El Rodadero, Pozos Colorados, el Aeropuerto Simón Bolívar, Ciénaga y la Ciénaga Grande.

En este sentido, los escenarios de crecimiento propuestos por el estudio de AECOM se formulan bajo la condición de que por la situación ambiental de la ciudad no se debería planificar para más de un millón de habitantes, y que las áreas de expansión “tienen lugar al sur, en límites con Ciénaga y al noro-

riente de la ciudad, dónde está la mayor potencialidad de zonas de expansión” (ver Figura 3.6)

De las tres alternativas propuestas, la consultoría recomienda implementar la opción D, aquella con la que se logra una mejor puntuación general (77/100), gracias a un planteamiento en el que se complementaría el fortalecimiento de los sistemas de soporte (acueducto, alcantarillado, sistema multimodal, estructura ecológica, etc.) con una serie de proyectos ancla, que al implementarse de forma progresiva permitirían generar círculos virtuosos en torno a la eficiencia de las nuevas centralidades y los activos turísticos de la ciudad. Cómo se trata de la propuesta más ambiciosa en cuanto a inversión de infraestructura, la consultoría hace énfasis en la necesidad de alinear políticas públicas y programas con iniciativas privadas para poder realizar los proyectos estratégicos identificados dentro del plan, sin embargo advierte que esto no implica descuidar la inversión en proyectos sociales, de salud y educación.

Figura 3.3. Clasificación del Suelo



Fuente: ONU-Hábitat, Fundación Pro-Sierra Nevada de de Santa Marta, Alcaldía de Santa Marta, 2015



Tabla 3.2. Indicador de Huella Urbana

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
Huella urbana	Promedio de la tasa de crecimiento anual de la huella urbana dentro de los límites oficiales de la ciudad (como mínimo los últimos cinco años o el último periodo de tiempo disponible)	%	<3%	3-5%	> 5%	ND	

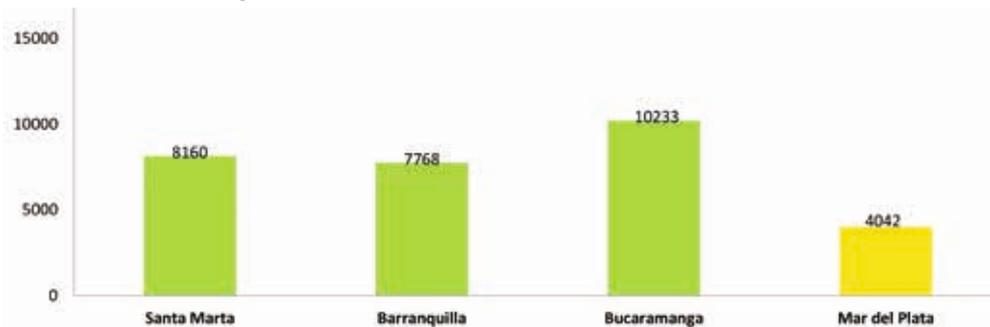
Fuente: Elaboración propia

Tabla 3.3. Indicador de Densidad Urbana

Densidad (neta) de la población urbana	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional			Santa Marta	Fuente
Densidad (neta) de la población urbana	Personas que viven en zona urbanizada dentro de los límites oficiales del municipio, por km2	Km2	7.000-20.000	4.000-7.000 20.000-25.000	<4.000	8160	Área urbana: Secretaria de Planeación, Población: Proyección DANE a 2012 (2005)

Fuente: Elaboración propia

Figura 3.4. Indicador de Densidad Poblacional Urbana



Fuente: Elaboración propia

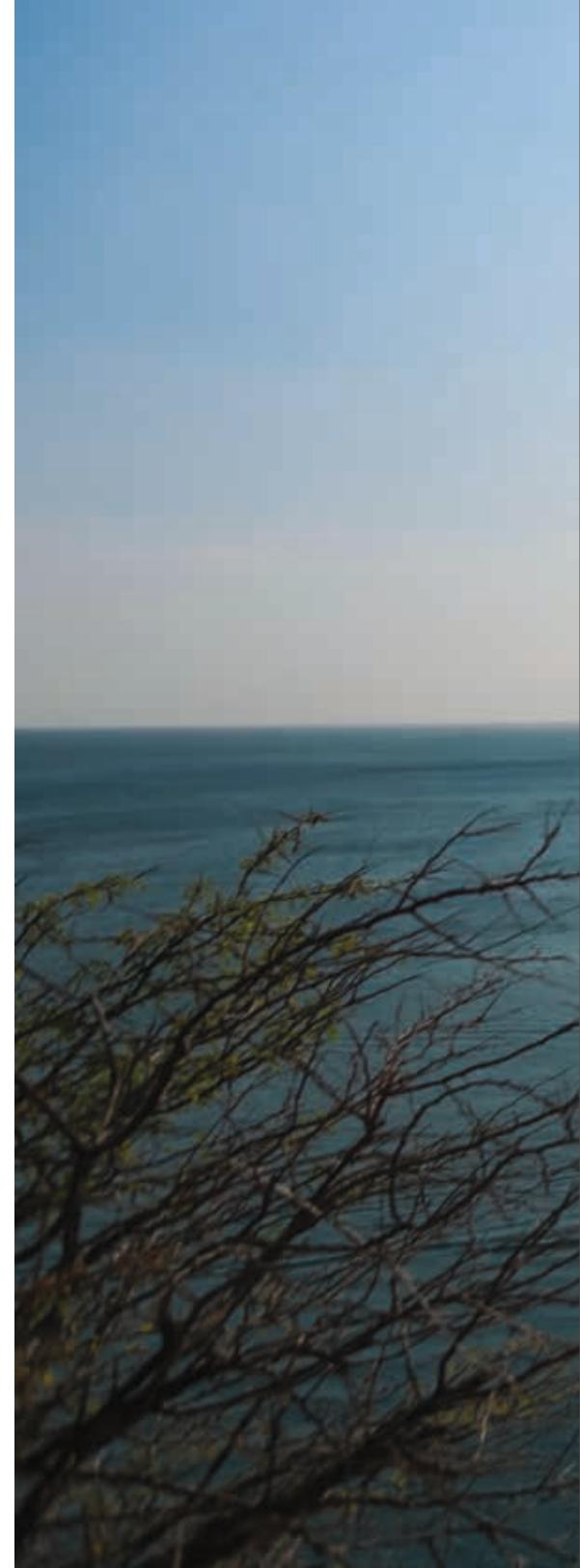




Figura 3.5. Número de Personas por Hogar. Población nacida en otro distrito por manzana. 2005. Densidad y Tejido Urbano

Fuente: ONU-Hábitat, Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta, Alcaldía de Santa Marta, 2015

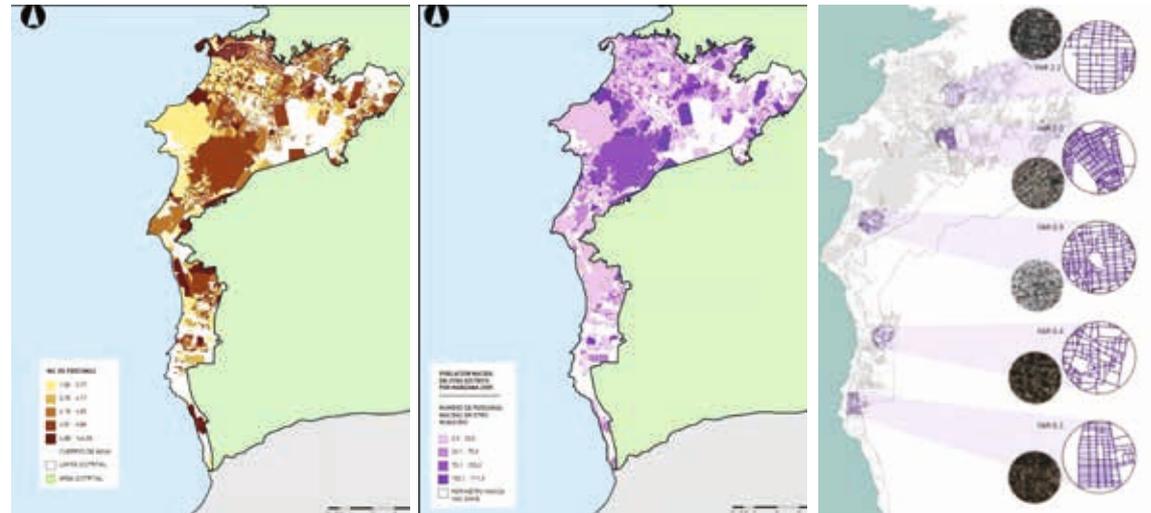


Figura 3.6. Tres Alternativas de Crecimiento Urbano Propuestas por AECOM ⁴²

Alternativa B: Suelo urbano 7583 Ha
[Desarrollado 76%, Protegido 20%, sin desarrollar 4%]

Alternativa C: Suelo urbano 7926 Ha
[Desarrollado 70,2%, Protegido 29,4%, sin desarrollar 0,4%]

Alternativa D: Suelo urbano 7270 Ha
[Desarrollado 75%, Protegido 22,6%, sin desarrollar 2,4%]

⁴². En el estudio realizado por la firma AECOM se establece la Alternativa "A" como aquella que hace referencia a la tendencia que tendría la ciudad con el actual del Plan de Ordenamiento Territorial..





VIVIENDA

Las condiciones de vivienda de los municipios se miden a partir de niveles cuantitativos y cualitativos, entendiendo el déficit cuantitativo como el número de unidades de vivienda que hacen falta para suplir las necesidades del número de hogares existentes, y el déficit cualitativo como las condiciones físicas de la vivienda, en cuanto a la calidad constructiva y estructural de la edificación. Por otro lado, el déficit cualitativo también evalúa si las viviendas se encuentran en zonas de alto riesgo, si cuenta con conexiones a la infraestructura de servicios públicos y si las personas que la habitan se encuentran en condiciones de hacinamiento.

Las mediciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE (2005), muestran en Santa Marta un total de 92.136 unidades de vivienda, de las cuales 85.084 se encuentran en la cabecera municipal y 7.052 en el resto del municipio. Del total, el 75.7% corresponde a la tipología de casa y el 14.1% a bloques o apartamentos según el Boletín DANE Santa Marta 2010, en contraste con la media nacional la cual registra un 69.7% y 24,8% respectivamente (DANE, Boletín Nacional, 2005)

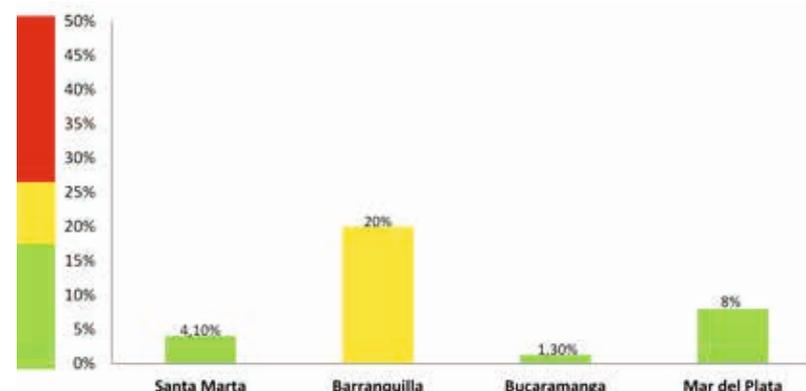
El promedio de personas por hogar es de 4.3, sutilmente por debajo del promedio departamental de 4,5 (DANE, Boletín Santa Marta, 2010)) y según el estudio de AECOM 2015 el espacio habitable por persona tiene un tamaño promedio de 14 m². Por un lado, la presencia de vivienda unifamiliar-bifamiliar en Santa Marta es ligeramente alta en relación a la media nacional, pero por el otro, resulta más baja que la media departamental (83,4%).

En el caso particular de la ciudad de Santa Marta, existe un conjunto de situaciones sociales que han afectado el tema de la vivienda. Una de las más importantes es el alto número de población en condición de desplazamiento que ha llegado a la ciudad huyendo del conflicto armado o damnificados por desastres naturales. Existen alrededor de unas 60.000 personas (AECOM, 2015) en condición de desplazamiento que no

tienen acceso a tenencia del suelo o a vivienda económica. La baja oferta de vivienda accesible junto con la ausencia de aplicación de las normas reguladoras de las áreas ambientalmente sensibles, ha llevado a que se conformen una serie de asentamientos informales en zonas ambientalmente insostenibles.

La situación actual de informalidad en las viviendas de Santa Marta es uno de los mayores retos que enfrenta la ciudad. Aunque no se ha podido tener una cifra estimada de cuántas viviendas informales existen en el territorio, se utilizó únicamente el indicador de viviendas que están en riesgo mitigables (inundaciones, erupción volcánica, remoción de masas), dejando por fuera aquellos asentamientos que no tienen titulación de los predios. Basados sólo en este indicador, Santa Marta se encuentra en el escalafón verde del sistema de semaforización en cuanto

Figura 3.7. Porcentaje de Viviendas ubicadas en asentamientos informales



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de Urban Dashboard y ONU-Habitat

a viviendas en asentamientos informales (4.1%). De las cuatro ciudades Bucaramanga es la del menos viviendas ubicadas en asentamientos informales con 1.8%, mientras Barranquilla (20%) tiene casi cinco veces más que Santa Marta (Figura 3.7). No obstante, mientras que el indicador muestra una cifra baja, este componente siempre ha sido un

inconveniente en la ciudad en donde varios barrios se encuentran ubicados en las orillas de los ríos, en las zonas de los cerros de protección ambiental y forestal o en predios de propiedad privada.

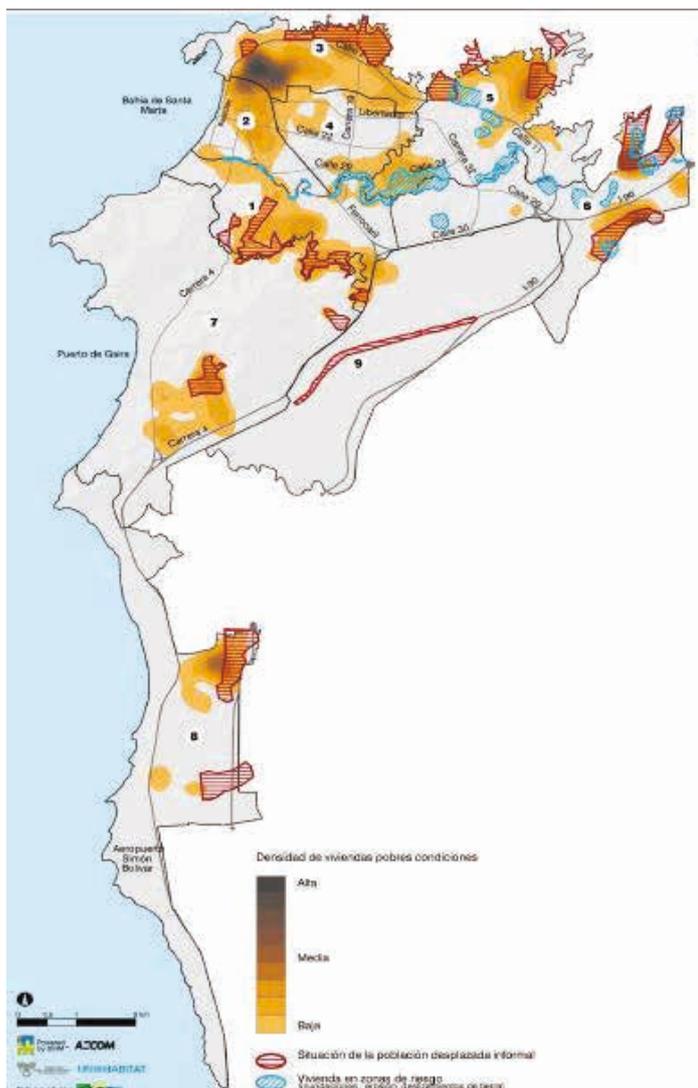
En respuesta a esta crisis, el Plan de Desarrollo 2012-2015 contempló la dignificación de los Barrios estableciendo componentes prioritarios para el plan: vivienda, infraestructura social y servicios públicos. Éste se entiende como la transformación de “los elementos urbanos que soportan el acceso y la garantía de derechos (...) la comprensión integral de las carencias de la vida en comunidad, el barrio y su entorno y por último significa alcanzar los mejores

Tabla 3.4. Indicador de Viviendas en Asentamientos Informales

Porcentaje de Viviendas Ubicadas en Asentamientos Informales	Porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos informales	%	<20%	20-30%	>30%	4,1%	Expediente Distrital-ONU-HABITAT

Fuente: Elaboración propia

Figura 3.8. Vivienda Precaria y en Situación de Riesgo



Fuente: OAECON

niveles de prestación de servicios públicos y sociales en las zonas priorizadas a partir de las condiciones actuales de marginalidad, que por lo general padecen de situaciones de inseguridad.” (Alcaldía, 2012)

El componente se dividió en tres líneas de acción: Vivienda con Equidad, Desarrollo Urbano Barrial, y Servicios Públicos y Sociales Barriales. La legalización de los barrios se constituyó como una herramienta para alcanzar el desarrollo urbano barrial. Aunque muchos de los barrios han entrado en procesos de legalización, varios de los asentamientos están en tierras privadas o en zonas de riesgo no mitigable o sus lotes o construcciones superan las medidas establecidas de la vivienda de interés social⁴³, ya existen sesenta y tres barrios legalizados. No obstante, la discusión de la legalidad barrial va más allá del tema de titulación de predios y necesita responder también a la adecuación de servicios públicos y sociales y al derecho a la vivienda digna. Es por eso que el plan de gobierno 2016-2019 tiene como objetivo seguir con este programa además de iniciar mejoramiento de las viviendas de los barrios ya legalizados y empezar procesos masivos de titulación de predios.

Déficit Cualitativo

Aproximadamente una tercera parte de las viviendas en Santa Marta se encuentran en déficit cualitativo. La baja calidad en los materiales, la precariedad de sus sistemas constructivos traducida en la implementación de procesos de autoconstrucción sin adecuada asesoría técnica, y la ocupación de lotes de manera ilegal, generalmente ubicados en zonas de alto riesgo, propician esta situación altamente negativa.

Según mediciones del DANE 2005, Santa Marta registró un 30,48% de hogares en déficit equivalente a 29.138 hogares. Esto resulta mayor en comparación con el déficit nacional en el cuál el porcentaje de hogares en déficit cualitativo es de 23,84% según censo de 2005. Al comparar el déficit cualitativo de Santa Marta con otras capitales como Cartagena (24,48%), Barranquilla (12,28%), Bu-

43. Se entiende como legalización el “proceso mediante el cual la administración distrital reconoce la existencia de un asentamiento humano constituido por viviendas de interés social, desarrollado y consolidado antes del 27 de junio de 2003, se adelanta la incorporación al perímetro urbano, se aprueban los planos urbanísticos, y se regularizan los usos del suelo y se expide la reglamentación urbanística. Legalización de Barrios, Tomado el 26 de enero de 2016: <http://www.santamarta.gov.co/portal/index.php/alcaldia/programas-y-proyectos/legalizacion-de-barrios.html>

caramanga (4.92%) y Mar del Plata (17%) el déficit cualitativo en la capital del Magdalena es sustancialmente más alto que las otras ciudades latinoamericanas (Figura 3.8).

Actualmente, el 9% del total de la población (32.500 hab.) vive en viviendas que presentan altas condiciones de precariedad (AECOM, 2015). Esta población se encuentra en condición de pobreza o pobreza extrema y en viviendas construidas con materiales de mala calidad, débiles estructuralmente y, en la mayoría de los casos, sin conexión a servicios públicos. Además, alrededor del 7% de la población de Santa Marta (25.000 hab.)

Tabla 3.5. Indicador de Déficit de Vivienda Cualitativo

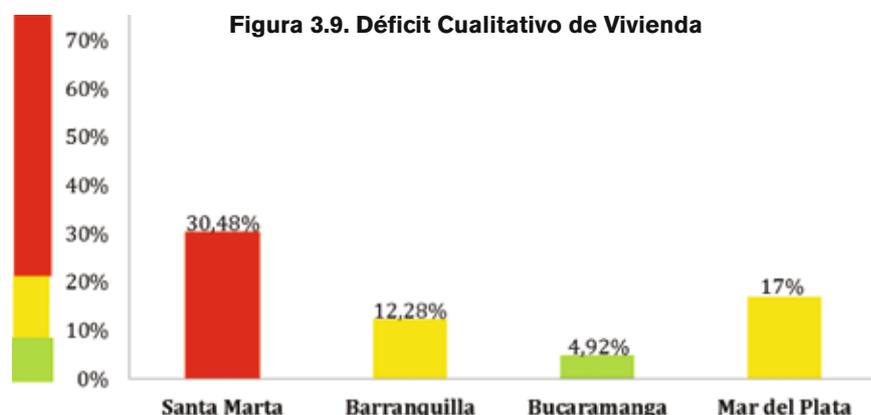
Déficit de Vivienda Cualitativo	Proporción de unidades de vivienda en condiciones inferiores a los estándares de habitabilidad definidos por el país	%	< 10%	10 - 25%	>25%	30.48%	DANE 2005

Fuente: Elaboración propia

Tabla 3.6. Indicador de Déficit de Vivienda Cuantitativo

Déficit de Vivienda Cuantitativo	Es la diferencia entre la cantidad de hogares y la cantidad de unidades de vivienda, expresada como el porcentaje de la cantidad total de hogares	%	<10%	10-20%	>20%	13,42%	DANE 2005

Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de DANE 2005 y Urban Dashboard



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de DANE 2005 y Urban Dashboard

vive en zonas de alto riesgo no mitigable (AECOM, 2015).

La ciudad se encuentra, tal como se mencionó anteriormente, en medio de un proceso de revisión del POT “Jate Matuna”. Aquí la ciudad le apuesta a un nuevo modelo de ordenamiento territorial en el cual la vivienda ocupa un lugar importante. Una de las preocupaciones que se verán reflejadas en el nuevo POT, es la de qué hacer con aquellos asentamientos informales que se encuentren en zonas ambientalmente sensibles que representen un riesgo para sus habitantes. Las estrategias planteadas para enfrentar este problema son dos. La primera, consiste en reubicar a aquellas comunidades que se encuentren en zonas de riesgo no mitigable, en donde controlar la amenaza y disminuir la vulnerabilidad ya no es una opción. Por otro lado, se propone consolidar aquellos asentamientos en los cuales el riesgo se pueda mitigar.

La figura a continuación muestra que la mayor parte de la población que se encuentra en zonas de riesgo es aquella que habita sobre los bordes del Río Manzanares y sus planos inundables. Reubicar a esta población representa un beneficio tanto para ellos como para la ciudad

en la medida en que las zonas recuperadas son zonas ambientalmente sensibles. Por otro lado, tal como lo ha identificado y propuesto el Plan Maestro Santa Marta 500 Años, y ha sido mencionado aquí, los bordes del Río Manzanares tienen el potencial de convertirse en un espacio público importante de la ciudad.

Déficit Cuantitativo- Ciudad Equidad

Con 13,42% de déficit cuantitativo, la ciudad de Santa Marta se ubica en el escalafón medio de la semaforización. En comparación con la media nacional de 12,37% (DANE, 2005)), la ciudad de Santa Marta no presenta una diferencia significativa ya que este porcentaje también quedaría ubicado en un nivel medio. Igualmente, en comparación con Cartagena, ciudad cercana que presenta un déficit cuantitativo de 13,37%, Santa Marta no presenta grandes diferencias, mientras que en comparación con Barranquilla (15,16%) y Bucaramanga (17.89%) si se encuentra en mejor condición. Comparando Santa Marta con Mar del Plata (9%), Santa Marta se encuentra en peor condición con una diferencia de 4.42% (Figura 3.10).

Con esto en mente, en el año 2012 el gobierno nacional lanzó el Programa

de 100.000 Viviendas Gratis, esquema de inversión sobre lotes privados que buscaba reducir el déficit de vivienda en el territorio colombiano, reubicando las familias que se encontraran en zonas de alto riesgo y a las familias desplazadas. Igualmente, se lanzó el programa para adquisición de vivienda llamado Programa de Vivienda para Ahorradores – Casa Ahorro (VIPA), con el ánimo de fomentar la compra de vivienda por parte de familias que ganan hasta dos (2) salarios mínimos mensuales.

En lo que concierne al departamento del Magdalena, Santa Marta ha sido la más beneficiada. De las 5.553 viviendas que se han contratado para construcción en el marco del Programa de 100.000 Viviendas Gratis, al mes de septiembre del 2015 la capital ha recibido 4.000 mientras que municipios como Salamina, Fundación y Pivijay se han visto menos favorecidos con 308, 989 y 256 cupos respectivamente. Por otro lado, el programa Vivienda para Ahorradores – Casa Ahorro (VIPA) ha contratado la construcción de 2.110 viviendas en el departamento de las cuales 2.010 son para la ciudad de Santa Marta.

Ciudad Equidad ubicada en Bureche es el proyecto en el cual se concentran los 4.000 cupos de vivienda







contratados para la construcción en el marco del Programa 100.000 Mil Viviendas Gratis. Este megaproyecto permitió subsanar parte del déficit cuantitativo de vivienda en la ciudad e iniciar el desarrollo en una de las zonas proyectadas para la futura expansión de la urbe. Compuesto por 12 manzanas, el proyecto cuenta con algunos equipamientos como hospital de segundo nivel y centro de desarrollo infantil y colegio. El colegio y el centro infantil empezaron la ejecución de estudios, diseño, construcción y puesta en funcionamiento el 24 de septiembre de 2015 a través del empréstito de Findeter. Tres parques recreo-deportivos dentro de Ciudad Equidad también han sido adjudicados por Findeter y deben empezar el proceso de legalización pronto. Sin embargo, en la medida en que sus nuevos habitantes han comenzado a vivir allí, se han presentado problemáticas generalizadas como servicios públicos deficientes, dificultades de convivencia, insuficiencia de los equipamientos e inseguridad.

Esta situación muestra que no es suficiente construir viviendas en masa para subsanar el déficit de vivienda en la ciudad, sino que se debe plantear un desarrollo urbano integral que contemple la oferta necesaria de equi-

pamientos y servicios públicos para la demanda de sus habitantes, así como unas condiciones de accesibilidad adecuadas para sus residentes.

El plan de gobierno 2016-2019 sigue con la misma línea de ideas y pasa subsanar el tema de vivienda cuantitativa y va a crear un banco inmobiliario además de seguir con la construcción de vivienda de interés social (VIS) y vivienda de interés prioritario (VIP) con subsidios para los mismos.

Segunda Vivienda

La segunda vivienda⁴⁴ en Colombia representa un potencial de inversión extranjera en el país. Ciudades costeras como Cartagena y Santa Marta representan un gran atractivo para esta modalidad de vivienda dadas sus condiciones climáticas y su cer-

⁴⁴. La Segunda Vivienda es un proyecto de la Ley 3 de 2011, en la cual se decreta "una normatividad tributaria y aduanera especial en materia de inversión, crea las Zonas Libres para Segunda Vivienda en Colombia destinadas a fomentar la localización en el país de personas físicas nacionales o extranjeras no residentes en Colombia, pensionadas en el exterior y/o rentistas de capital en el exterior, con el objeto de establecer un instrumento efectivo de recepción de esta modalidad de inversión y su integración en la economía nacional con fines de generación de empleo, desarrollo de las áreas geográficas en las cuales se establezcan, mejoramiento de la infraestructura, demanda de bienes y servicios en el territorio colombiano y en general contribuir al desarrollo económico y social del país."

canía al mar. Este proyecto resulta interesante para personas no residentes en el país interesadas en adquirir una segunda vivienda con una serie de beneficios tributarios que incentivan su inversión.

Santa Marta es una de las ciudades más atractivas para este tipo de inversión y cuenta con una ocupación del 11% del territorio entre segunda vivienda y complejos hoteleros según AECOM. Aunque a la fecha el proyecto de ley no ha sido presentado nue-

vamente luego de su desaprobación por parte del ente competente, este fenómeno ya tiene un efecto fuerte en la composición urbana y social de la ciudad.

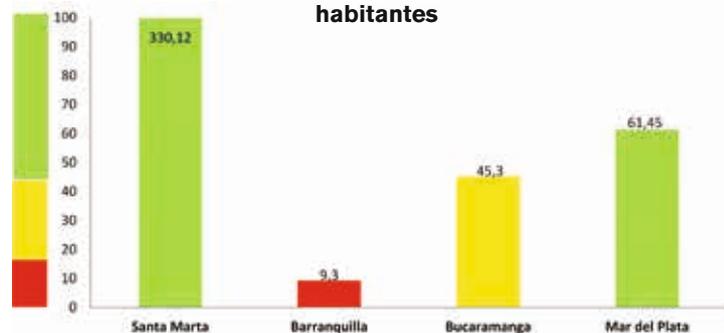
Se ha experimentado un boom inmobiliario de proyectos pensados para ser segunda vivienda para extranjeros y colombianos no residentes en el país. Este desarrollo se ha dado sobre todo en el área de Pozo Colorado al sur occidente del casco urbano vía al aeropuerto. Si bien,

Santa Marta se quiere posesionar dentro de los destinos atractivos de segunda vivienda necesita invertir en infraestructura de movilidad, seguridad, telecomunicaciones y salud, además del acceso a los servicios públicos en especial el agua que se encuentra como una de las problemáticas más cruciales de la ciudad. Sin embargo, a nivel urbano, este fenómeno no siempre resulta beneficioso. Junto a sus efectos positivos, suele pasar que grandes zonas turísticas de la ciudad se encuentren desocupadas durante la mayor parte del año y, en contraste, en los pocos meses de temporada alta representan una sobrecarga poblacional, afectando la capacidad de carga de la ciudad que se ve reflejada en ineficiencia en movilidad y afectación de la infraestructura de servicios públicos. Igualmente, en Santa Marta los proyectos de segunda vivienda se

han construidos en el borde costero creando una cantidad de conjuntos privados que impiden el acceso a la playa, considerado uno de los espacios públicos más importantes de la ciudad y bien nacional.

Si bien el fenómeno de la segunda vivienda es importante y beneficioso tanto para la ciudad como para la nación en cuanto representa una inversión, la demanda de vivienda por parte de las poblaciones vulnerables y de bajos recursos representa una necesidad mucho más urgente. Los altos índices de desplazamiento han creado varios asentamientos ubicado en zonas de riesgo no mitigables y en condiciones habitacionales de bajo déficit cualitativo. Aunque existen varias iniciativas y propuestas por parte del gobierno local y nacional para mitigar esta situación, proyectos como Ciudad Equidad demuestran que es necesario un acompañamiento y un entendimiento más profundo de la población y su perspectiva en lo que significa calidad de vida.

Figura 3.11. Espacio públicos de recreación por cada cien mil habitantes



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de ONU-Hábitat, Fundación Pro-Sierra Nevada de de Santa Marta, Alcaldía de Santa Marta, 2015, Proyección DANE y Urban Dashboard

Tabla 3.7. Áreas Verdes por Cada Cien Mil Habitantes

Áreas Verdes por cada 100.000 Habitantes	Hectáreas de espacios verdes permanentes por cada 100.000 habitantes de la ciudad	Hac.	>50	20-50	< 20	330,121	Expediente Distrital-ONU-HABITAT, Proyección DANE

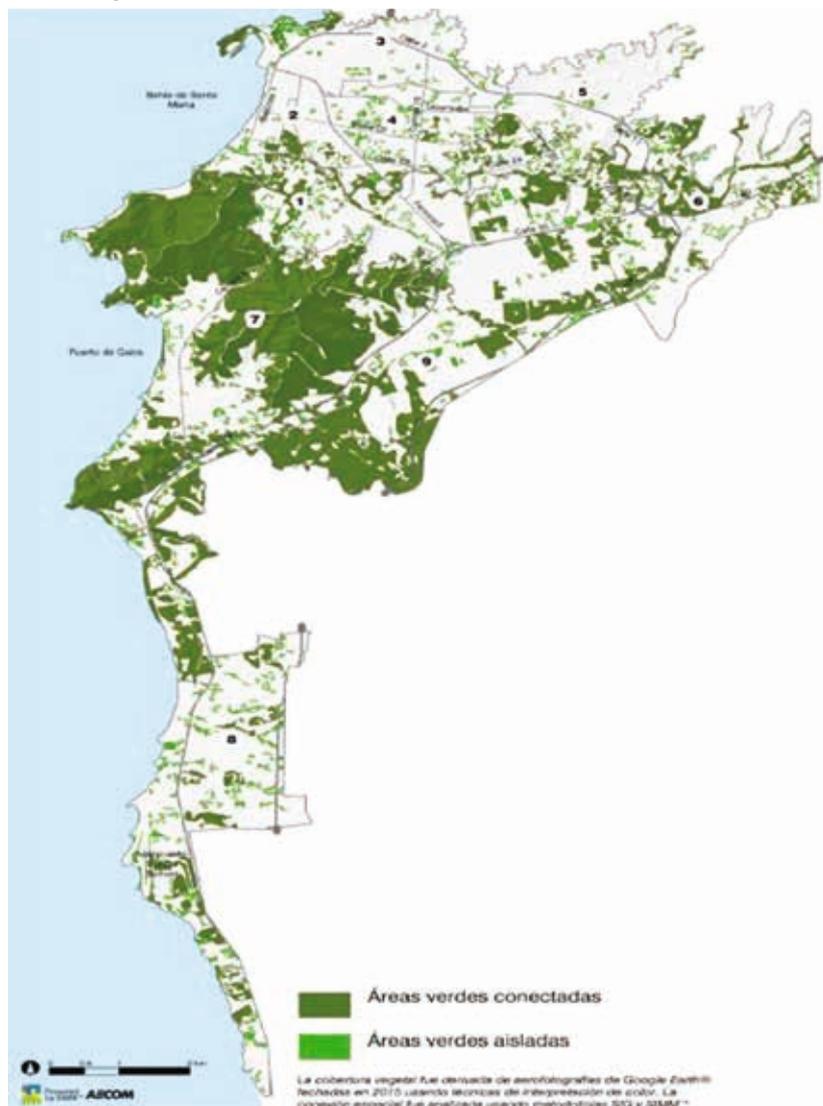
Fuente: Elaboración propia

ESPACIO PUBLICO

Zonas Verdes

El indicador de las zonas verdes incluye parques, áreas de recreación, áreas naturales permanentes tanto

Figura 3.12. Áreas verdes en el casco urbano de Santa Marta



Fuente: OAECON

privadas como públicas. Santa Marta tiene 330 hectáreas por cada 100,000 habitantes, ubicándola en el escalafón verde de la semaforización. Este indicador es sustancialmente más alto que en el de Barranquilla (9.3 ha), Bucaramanga (45.3 ha) y Mar del Plata (61.45 ha). La disparidad entre Barranquilla y Santa Marta ejemplifica los atributos del Distrito samario como uno de sus fortalezas dentro del eje caribeño (Figura 3.11). Muchas de estas áreas verdes dentro del casco urbano son áreas de protección y reserva forestal como el cerro Ziruma el cerro La Gloria (Figura 3.12). Este atributo ambiental es de gran potencial para impulsar varios proyectos que generen lugares de socialización y enseñanza en cuanto a la convivencia con la naturaleza.

Según AECOM, 2015 hay un 39% de tierra con cobertura vegetal y 30% de superficie impermeable (aquellas superficies que son impenetrables). Existe una disparidad entre las comunas, mientras una puede tener 67% de área verde otras pueden tener tan sólo el 18%. No obstante, en los espacios con menor capa vegetal existen más parques y zonas públicas habilitadas (AECOM, 2015). Esto explica una de las diferencias entre los espacios públicos efectivos y las

zonas verdes de la ciudad, puesto que mientras un indicador contempla el área vegetal existente, el otro indicador tiene en cuenta los espacios de ocio y recreación (más no su accesibilidad o usos).

Espacio Público Efectivo

La medición de los índices de espacio público por habitante resulta determinante a la hora de planificar el territorio. Si bien los índices son una forma de entender qué tanto espacio público hay en una ciudad, en ellos no necesariamente vemos reflejada la calidad de estos. Lo anterior, es un aspecto clave al hablar de espacio público ya que este no se puede entender como todo aquello que se encuentra sin ocupar dentro del tejido urbano de la ciudad, sino que se debe tener en cuenta la calidad y accesibilidad que permitan su uso y disfrute permanentes. Bajo este orden de ideas, se debe tener claro qué se está midiendo cuando interpretamos los indicadores de espacio público, ya que los aspectos cualitativos de este son tan importantes como los cuantitativos.

El Decreto No. 15 1504 de 1998, 1998 por el cual reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial define al espacio público como “el conjunto de

inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.” Esta definición es bastante amplia y abarca desde las áreas de protección natural, parque y plazas, hasta las esquinas, andenes y perfiles viales, incluyendo todo el mobiliario y señalización entre otros. Con el fin de garantizar unas áreas mínimas de espacio público por habitante el decreto especifica qué se debe considerar a la hora de entender la situación actual de cada lugar. Para esto el déficit cualitativo contempla sólo los espacios públicos de carácter permanente como las zonas verdes, los parques plazas y las plazoletas y enfatiza en el acceso y seguridad de cada espacio. Este déficit se calcula teniendo en cuenta la población permanente de cada lugar, en el caso de Santa Marta como territorio turístico se debe tener en cuenta la incidencia de la población flotante.

El Artículo 14 del decreto estableciendo que el índice ideal de espacio público debe ser de 15 m2 por habitante. Del mismo modo, como referencia internacional, se encuentran

los estándares de la Organización Mundial de la Salud (OMS), que establecen un índice mínimo de espacio público por habitante de 10 m2 y un índice deseable de 15 m2. En relación con los índices de áreas mínimas de espacio público por habitante, Santa Marta presenta un déficit cuantitativo alto. Mediciones de ONU-Hábitat reflejan que el índice de m2 de espacio público efectivo en la ciudad es de 2.80m2 por habitante. Si bien esta cifra ubica a la ciudad de Santa Marta por debajo de los estándares internacionales, dentro del contexto regional es una de las ciudades que mejor posicionada se encuentra en cuanto a m2 de espacio público efectivo por habitante. Santa Marta se encuentra por encima del promedio regional de 2.6m2/hab mientras que ciudades como Barranquilla y Cartagena se encuentran por debajo del mismo.

Figura 3.13. Espacios públicos de recreación por cada 100.000 habitantes



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de ONU-Hábitat, Fundación Pro-Sierra Nevada de de Santa Marta, Alcaldía de Santa Marta, 2015, Proyección DANEW

Tabla 3.8. Espacio Público de Recreación por cada 100.000 Habitantes

Índice	Color
>10	Verde
7-10	Amarillo
<7	Rojo

Índice	Color	Valor	Referencia
>10	Verde	199,55	Expediente Distrital-ONU-HABITAT, Proyección DANE

Fuente: Elaboración propia

Mientras existe un déficit de espacios públicos según las mediaciones de ONU-Hábitat, el acceso al mismo no es tan preocupante. El 68% de la población está a 5 minutos de un parque y el 70% de la población urbana está cerca de un equipamiento deportivo (AECOM, 2015), no obstante este indicador muestra cercanía más no usos permanentes o calidad de estos espacios. Según la Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana (ECSC) del DANE 2013, el 33.7% de la población samaria mayor a 15 años percibe los parques públicos, espacios recreativos o deportivos como espacios inseguros. Santa Marta tiene un total de 199,55 hectáreas por cada 100.000 habitantes, comparado a Barranquilla (23.43), Bucaramanga (42.5) y Mar del Plata (70.56), Santa Marta se encuentra potencialmente en mejores condiciones que el resto de las ciudades mencionadas, si bien todas las ciudades se encuentran en el eslabón verde de la semaforización (Figura 3.13). Es importante recalcar, que este indicador de espacio público no especifica si las áreas deportivas como la Villa Olímpica están contempladas o si sólo hace referencia a los parques urbanos. En la ciudad existe la Villa Olímpica de 22 Ha. dedicadas al deporte que no se encuentra en las mejores condiciones. No obstante, debido a los Juegos Bo-

livarianos 2017 que se tendrán lugar en Santa Marta varias edificaciones deportivas se están restaurando y construyendo.

Si bien Santa Marta cuenta con un déficit cuantitativo de espacio público, posee un gran potencial para generar nuevos espacios de alta calidad y para recuperar aquellos perdidos y desaprovechados. Uno de los problemas que enfrenta la ciudad en el espacio público existente es el conflicto de usos que se presenta en ellos. La informalidad es uno de los problemas más graves que acecha la ciudad en el aspecto social, que supera las fronteras del ámbito socio-económico. Por otro lado, existe un uso inadecuado generalizado de los andenes y zonas libres como estacionamientos de automóviles que imposibilitan el paso de los peatones. Es por eso que la recuperación del espacio público fue uno de las prioridades de la alcaldía 2012-2015. El Teatro de Santa Marta (1.800 m²), Malecón de Rodadero (4.000 m²), Parque Acuático (4.600 m²) y el Mercado de Santa Marta (25.000 m² de espacio público entre calles, andenes, y edificaciones) fueron uno de los proyectos realizados para recuperar el espacio público. La alcaldía ha reubicado a 680 vendedores estacionarios, ha creado 537 puestos de

trabajo de alimentos en el mercado, donde sigue la expansión para albergar 450 puestos de trabajo más con otro tipo de servicios como juguetería, ropa, accesorios, ferretería y demás.

Igualmente, en la capital del Magdalena ha existido una tendencia recurrente de ocupar zonas ambientalmente sensibles. Los activos ambientales representan uno de los atractivos más importantes de la ciudad, sin embargo, debido a la falta de control y cuidado sobre estos, se han ido ocupando de manera inadecuada. El Plan Maestro Santa Marta 500 Años, guía para el desarrollo futuro de la ciudad, ha identificado estas problemáticas y ha propuesto una serie de proyectos estratégicos para abordarlas. Entre ellos se encuentran la recuperación del centro histórico de la ciudad y de sus espacios públicos que resultan emblemáticos, pero que desafortunadamente son algunos de los más afectados por la informalidad y el conflicto de usos. Además, el Plan Maestro propone recuperar zonas ambientalmente sensibles que han sido ocupadas indebidamente como el Río Manzanares, el Cerro Ziruma y la playa de la Bahía Santa Marta. Para ello, el plan de gobierno 2016-2019 contempla la importancia de las cuencas hídricas

y parte de su plan de gobierno es la adquisición de los lotes para la conservación de éstas, además busca crear parques ecológicos que permitan el disfrute de los ciudadanos de estas zonas y que al mismo tiempo permita protegerlos como activos ambientales importantes de la ciudad.

El Parque Río Manzanares, “un espacio de encuentro” es uno de los proyectos que se ejecutará en el gobierno actual 2016-2019. A través de un sistema de parques y recuperación ambiental y estabilización

Figura 3.14. Propuesta de Conectividad Ecológica



Fuente: OAECON

del cauce del río (1050 m), con varios equipamientos públicos, de sistemas de conectividad a través de tres puentes, senderos peatonales y ecológicos (1105 m²), ciclo rutas y vías (3980 m²) se piensa recuperar el paisaje del río. El parque busca contrarrestar el deterioro ambiental, la invisibilidad del espacio público, unir varios barrios que están divididos por fronteras físicas y sociales y crear espacios pedagógicos lúdicos y deportivos para la habitabilidad de los samarios. Además de este parque lineal varios de los parques y proyectos de la alcaldía pasada seguirán vigentes en el nuevo gobierno: la Megabiblioteca, los Centros de Referenciación, el Parque de las Aguas, los megaparques (Gaira, Cantilito, Concepción y Pescadito), los parques lineales (los Trupillos, Bastidas y Avenida del Río), la Arena de Eventos y la Villa Bolivariana creando continuidad en el proceso y creación de mejores espacios públicos.

A diferencia de otras ciudades costeras de Colombia, Santa Marta cuenta con playas urbanas que hoy en día funcionan como espacios públicos incluyentes. Esta característica de la ciudad es inseparable de la vida de los ciudadanos y se convierte en uno de los espacios públicos más importantes y relevantes para la ciudad. Si

bien las playas de Santa Marta juegan un papel importante en la socialización y recreación de la población samaria, estas no se contemplan en los indicadores de espacios públicos de recreación.

Varios de los proyectos a futuro contemplan la importancia de la costa como un espacio de desarrollo; proyectos como los embarcaderos que le darán conectividad a la ciudad por el mar van a crear flujos de gente y usos permanentes de la playa que tendrán un impacto alto en la playa como espacio público. No obstante, la ocupación del suelo suburbano en dirección a Ciénaga se hace con vivienda dispersa para estratos medio y alto en donde la ausencia de mecanismos adecuados para la regulación de este tipo de desarrollos ha facilitado un modelo de ciudad segregado, con conflictos de usos del suelo, altos costos de adecuación de infraestructura de redes y problemas de movilidad.

Paralelamente a esto, la ciudad se ha comprometido con un nuevo modelo de ordenamiento territorial para lo cual se ha puesto el POT "Jate Matuna" bajo revisión. Los estudios realizados para este fin han identificado el espacio público como uno de los temas prioritarios. Dentro

de la nueva alternativa que ha escogido la ciudad para su futuro desarrollo, se propone un gran sistema de espacio público compuesto por parques y corredores ecológicos que permitan interconectar los distintos componentes de la estructura ecológica principal de Santa Marta. Por un lado, se conectaría la Sierra Nevada de Santa Marta con las playas del Mar Caribe por medio de parques lineales como los propuestos en las rondas de los ríos Manzanares y Gaira (Figura 3.14). Por otro, se proponen parques transversales en las zonas de Gaira y Pozos Colorados junto con senderos peatonales en el Cerro Ziruma. Estas iniciativas son de gran importancia para conectar las zonas verdes y espacios públicos de recreación con todos las áreas de protección que existen en la en Santa Marta, y que crean ese carácter único dentro de las ciudades colombianas del Caribe.

Zonas de Protección

Las zonas de protección ambiental equivalen al 15% del territorio (AECOM, 2015). Como se mencionó anteriormente, la complejidad del territorio de Santa Marta existe en cuanto convergen varias formas de entender el entorno y en donde existe una estrecha relación de la naturale-



za y la ciudad. El resguardo indígena Kogui-Malayo-Arhuaco equivalente al 44,86% área total del Distrito y las áreas de protección de los Parques Nacionales Tayrona y Sierra Nevada de Santa Marta han permitido la conservación de estos espacios, no obstante esto no impide a que otras

áreas tengan la misma validez en temas de protección y conservación y se deban tener en cuenta para que siga existiendo una amortiguación ambiental en la ciudad.

Por lo tanto, los espacios existentes protegidos no se deben entender

como un espacios contenidos dentro de una frontera político sino dentro de todo un sistema ecológico en el cual la importancia de los ríos, el Mar Caribe y su entorno son esenciales para la conservación del mismo. Es por eso que es de alta importancia generar instrumentos de protección

que salvaguarden esos recursos naturales teniendo en cuenta las diferentes perspectivas e ideas que se tienen de los espacios y los flujos actuales de migración, puesto que varias de estas áreas están siendo afectadas por un crecimiento informal.

Tabla 3.9. Indicadores de Existencia de Plan de Usos de Suelos y Plan Maestro

Indicador	Descripción	Unidad de medida	Benchmark Teórico - Nacional		Santa Marta	Fuente	
Existencia e Implementación Activa de un Plan de Uso del Suelo	La ciudad tiene un plan de uso de suelo que incluye zonificación con zonas de protección ambiental y de preservación, y está implementado activamente		La ciudad tiene un único plan maestro con componentes ecológicos y lo implementa de forma activa	La ciudad tiene un plan maestro pero sin componentes ecológicos; no se toman medidas para su implementación	La ciudad no tiene un plan maestro o el plan tiene más de 10 años de antigüedad	La ciudad no tiene un plan maestro o el plan tiene más de 10 años de antigüedad	Secretaría de Planeación, 2015
Plan Maestro Actualizado y Vinculante Legalmente (Plan de Ordenamiento Territorial)	Existencia e implementación activa de un Plan de Ordenamiento completo, con componentes ecológicos y de gestión del riesgo, creado o actualizado durante los últimos diez años		La ciudad tiene un Plan de Ordenamiento Territorial que ha sido actualizado en los últimos 10 años, y lo implementa de forma activa	O bien: i) la ciudad tiene un Plan de Ordenamiento Territorial pero no ha sido actualizado en los últimos 10 años; o ii) la ciudad tiene un plan maestro que ha sido actualizado en los últimos 10 años pero que no es legalmente vinculante	La ciudad tiene un Plan de Ordenamiento Territorial pero no es implementado de forma activa y no cuenta con componentes ecológicos ni de gestión del riesgo	O bien: i) la ciudad tiene un Plan de Ordenamiento Territorial pero no ha sido actualizado en los últimos 10 años; o ii) la ciudad tiene un plan maestro que ha sido	Secretaría de Planeación, 2015

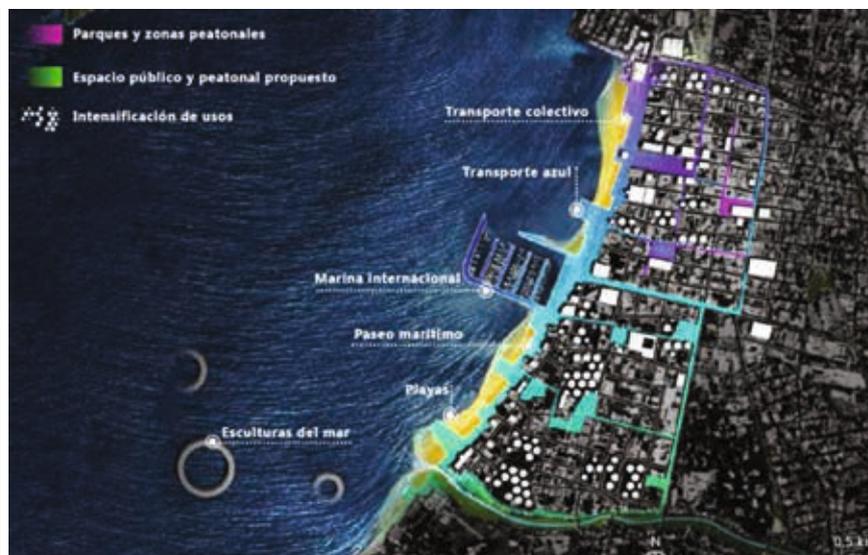
Fuente: Elaboración propia

Figura 3.15. Segunda Fase de Re-activación Incluyente del Centro Histórico

Fuente: (Alcaldía de Santa Marta, ONU-Hábitat, 2013)

Figura 3.16. Centro Histórico dentro de los Proyectos Estratégicos del Diamante Caribe. Red de Espacio Público dentro de los Proyectos Estratégicos del Diamante Caribe

Fuente: FINDETER, 2014



PLANIFICACIÓN DEL USO DEL SUELO

Actualmente el Distrito de Santa Marta se encuentra en proceso de revisión del Plan de Ordenamiento Territorial vigente (Acuerdo 5 del año 2000) y de aprobaciones por parte de las entidades competentes. Esto ubica al Distrito por fuera de los rangos de buen desempeño, pues la situación ideal implica una actualización cada tres periodos de gobierno, es decir se cumple al año 2016 casi un periodo administrativo de retraso para su actualización.

No obstante, durante la anterior administración se dio inicio a su revisión, siguiendo un proceso de planificación que incluyó la asesoría de entidades de gran reconocimiento en la construcción de modelos de crecimiento sostenible como ONU-Hábitat y AECOM y se ha avanzado en la implementación de diferentes instrumentos de planificación con el objetivo de impulsar proyectos de gran importancia para la consolidación de la estructura urbana de la ciudad, entre los cuales se destacan:

Plan Maestro de Espacio Público (PMEP) Centro Histórico.

El centro histórico de la ciudad de Santa Marta se encuentra localizado entre la Carrera Primera, la Avenida Santa

Rita y la Avenida del Ferrocarril. Dentro de su perímetro se encuentra un gran número de inmuebles de carácter patrimonial así como una gran concentración de servicios administrativos, gubernamentales, financieros, comerciales y educativos (ver figura 3.15). Esta concentración funcional se ha desarrollado y complejizado en función de la proximidad del principal puerto de carga del Distrito, y de la circulación a través de la ciudad de medios de transporte de carga con destino al puerto.

Por su condición patrimonial en el año 2005 se adoptó el Plan Especial de Protección del Centro Histórico del Distrito (PEP), que incluye una serie de tratamientos urbanísticos y acciones puntuales para la recuperación del conjunto patrimonial, buscando la consolidación turística y residencial del sector. Entre las obras que se ejecutaron como parte de la primera fase del plan (entre 2007 y 2009) se destacan las intervenciones en los parques de Bolívar, Los Novios y San Miguel, las plazas de San Francisco y de la Catedral y la peatonalización de tramos en las carreras 3 y 4, la calle 19 y el Callejón del Correo.

El Plan Estratégico 500 años busca impulsar la segunda etapa como parte del eje estratégico de sostenibilidad económica, que comprende acciones clave

para la adecuación y uso del espacio público, el control de la informalidad, la regulación del tráfico motorizado tanto público como privado, la cultura cívica en el centro histórico a través de la apropiación por locales y turistas, y otras iniciativas que permitan atender la obsolescencia de las estructuras físicas y detener la demolición de edificaciones con valor patrimonial.

Por su parte, dentro de una visión a largo plazo, el Programa del Diamante Caribe propone entender las posibilidades del centro histórico más allá del casco tradicional, de forma que la red de espacio público permita ampliar la oferta de actividades de servicios hasta el Parque Lineal del Río Manzanares, aprovechando el frente marino para el uso de las playas urbanas y estimulando procesos de renovación urbana hacia el interior (ver figura 3.16).

Plan Parcial para la Expansión del Puerto.

La condición portuaria de Santa Marta es uno de los mayores dinamizadores de la economía local, no sólo por su aporte en el PIB gracias a su rol fundamental en el comercio exterior de la Nación, sino por la cadena de actividades y servicios que se desarrollan en relación a su funcionamiento.

Por esta razón, la Sociedad Portuaria ha expresado la necesidad de aumentar el volumen de carga con el fin de aumentar su competitividad a nivel regional, lo que implica a su vez aumentar el área terrestre y marítima del área portuaria para dar cabida a un mayor número de buques y una zona de almacenamiento más amplia. Alrededor de ambas necesidades se ha generado una discusión sobre las posibilidades de proyectar el puerto dentro de una visión integral de ciudad, que contemple la integración de la actividad turística como una de las apuestas de competitividad.

El Plan 500 años identifica este conflicto y formula acciones estratégicas en torno a su potencial turístico, antecedidas por la necesidad de un diálogo técnico con las autoridades portuarias que permitan establecer los mecanismos mediante los cuales se podría habilitar un puerto multimodal de pasajeros y cruceros. De acuerdo a estos principios, la ciudad formuló un plan parcial promovido por la Sociedad Portuaria de Santa Marta y Prourbana SAS, que contempla una serie de acciones en el perímetro de 55.000 m² que comprende San Martín, Barrio Norte, Zona Franca y el Puerto Existente, con influencia en el centro histórico, el barrio de Pescaito y el Frente marino (ver figura 3.17).





Figura 3.17. Zonas de Intervención Contempladas en el Plan Parcial. Plan Parcial Puerto de Santa Marta.

Fuente: (Alcaldía de Santa Marta, ONU-Hábitat, 2013)



Figura 3.18. Propuesta de Expansión del Puerto. Diseño Conceptual Puerto-Ciudad

Fuentes: AECOM y Diamante Caribe

Las estimaciones del plan parcial apuntan a una ejecución a través de 4 etapas durante un período de 6 años, con una inversión global de COP\$ 500 mil millones y COP\$ 100 mil millones en obras de urbanismo; así mismo, calcula una serie de impactos positivos tras la ejecución del proyecto como el aumento del PIB anual de la ciudad (por inversión en un 2,6% y por operación en un 1,6%), generación de empleo temporal y permanente, reasentamiento de 778 familias que actualmente ocupan el barrio San Martín clasificado como zona de riesgo, mejoramiento del abastecimiento de agua en el centro histórico y solución a los problemas de inundaciones del barrio Pescaíto.

Los diferentes estudios que abordan la relación del puerto y la ciudad, identifican una serie de estrategias en el marco de una visión a mediano y largo plazo. En este sentido, el estudio de AECOM propone la expansión del plan parcial más allá del perímetro inicial, para incluir infraestructura de soporte como una estación multimodal BR-T+LRT que permita integrar el puerto con el aeropuerto, proyectos de vivienda de mediana densidad que permitan integrar el tejido urbano del puerto con el barrio Pescaíto, un museo del fútbol y una serie de senderos peatonales con riel elevado (ver figura 3.18).

Por su parte el Diamante Caribe aporta una hipótesis conceptual enmarcada en una visión a largo plazo en la que la consolidación de la actividad turística impulsa la transformación del sector en torno a la oferta de servicios avanzados, industrias creativas y centros del conocimiento en un entorno urbano con una gran calidad ambiental y nuevos equipamientos urbanos en función del ocio y la cultura (ver figura 3.18).

Transformación del Barrio Pescaíto.

El Programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas, en línea con el Plan Santa Marta 500 años, los documentos de la revisión actual del POT y el Plan de Gobierno de la actual administración, pone en evidencia el potencial cultural, ambiental e histórico de la ciudad como mecanismos para estimular la competitividad y gobernabilidad a través de sus valores locales. En este sentido, se ha definido una serie de programas y proyectos enfocados en apoyar las actividades culturales, el fomento a la creación artística y la generación de nuevos centros culturales o mejoramiento de equipamientos recreo-deportivos, entre estos el proyecto para la transformación del Barrio Pescaíto.

El Barrio Pescaíto se concibe como uno de los lugares emblemáticos de la ciudad. Su identidad y relevancia está directamente relacionada con las dinámicas que han determinado la transformación urbana y cultural de la ciudad. El barrio, conocido originalmente como Olaya Herrera, surge a principios del siglo XX en la zona periurbana de la ciudad, en el camino hacia Taganga, tradicional pueblo de pescadores. En este contexto, se busca generar una intervención para cualificar y generar un espacio público en común que de valor a la memoria y tradiciones del barrio, armonizando herramientas antropológicas y análisis urbanísticos y arquitectónicos.

Actualmente se adelanta la ejecución del proyecto, y su objeto es realizar los estudios de caracterización socio-cultural del Barrio Pescaíto que permitan definir con la comunidad la estrategia urbana y la propuesta arquitectónica a nivel de diseño conceptual (concept design) para el centro cultural en el área de influencia de la cancha de fútbol la Castellana.

Plan Parcial de Bureche y Juegos Bolivarianos.

Con la elección de Santa Marta por la Odebo como sede oficial de los Juegos Bolivarianos, los cuales se rea-







lizarán en noviembre de 2017, se dio inicio a un proceso de planificación en torno a lo que estas representan para la revitalización del centro y la expansión organizada del sector de Bureche. Para este efecto, el gobierno local contrató con la firma AECOM el diseño del Plan Maestro de los Juegos Bolivarianos que contempla dos intervenciones. La primera es la adecuación de la actual Villa Olímpica en la Villa Deportiva Bolivariana mediante la inclusión de nuevos usos e infraestructura; y la segunda es el desarrollo del Parque Bolivariano con la construcción del nuevo estadio Eduardo Santos y otras sedes deportivas que se acompañaría de desarrollos inmobiliarios de mediana densidad y uso mixto, conectados a través del sistema multimodal que fue planteado como parte de la opción D dentro de la consultoría de AECOM (sistema de buses BRT, tren ligero y cable aéreo).

Actualmente el proyecto se encuentra en trámite de aprobación por parte de Coldeportes, cuenta con la documentación del lote de 34 hectáreas en Bureche, los requisitos de instrumentos públicos de los escenarios de la Villa Olímpica cedidos por la Gobernación del Magdalena y los diseños de los escenarios deportivos contratados a

la firma Mazzanti-Echeverri. El municipio tiene la aprobación de un empréstito con FINDETER para la financiación de las obras.

Los juegos se convierten en una oportunidad histórica para que la ciudad se proyecte entre los países de la región como un centro urbano moderno con la capacidad suficiente para llevar a cabo unas justas de esta dimensión, sin mencionar la gran oportunidad para la modernización de sus espacios deportivos, la construcción de un tejido social robusto en torno a esta apuesta, y la oportunidad de crecimiento económico particularmente en los sectores turístico y comercial.





MOVILIDAD Y TRANSPORTE

CONECTIVIDAD REGIONAL, NACIONAL E INTERNACIONAL

La historia de fundación de Santa Marta en el año 1525, vista como reflejo de la decisión de los conquistadores de ingresar al territorio colombiano, es un claro indicador de la posición estratégica que ocupa. En adición del interés por la compra de esclavos provenientes de la Sierra Nevada y sus estribaciones, la bahía de Santa Marta y su funcional estructura para el arribo de los barcos de los colonizadores, constituyó uno de los motivos principales que condujeron a su escogencia como la primera ciudad fundada en el país (Semana, 2005).

Santa Marta hace parte de la región Caribe, que según la división que propone el Sistema General de Regalías (SGR) se compone de cuatro zonas: la primera de ellas es el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y las siguientes tres son las Costas Caribe Nororiental, Central y Suroccidental (Transporte M. d., Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura del Transporte (PEIIT) Informe 1, 2012). Santa Marta se encuentra en la región Costa Caribe Central siendo

con Cartagena y Barranquilla las principales ciudades con tres de los puertos más significativos para la competitividad de la zona y el país.

En adición, la ciudad hace parte del Sistema de Ciudades, red que expone las relaciones entre las principales zonas urbanas del país, con el objeto de fortalecer su conectividad y relaciones, en el entendido que tres cuartas partes de la población nacional viven en estos territorios, y que la competitividad se hace urgente para el desarrollo de los mismos. El documento expone como premisa que “Una mayor conectividad reduciría la distancia económica entre las regiones, mejoraría la eficiencia y permitiría un mayor grado de especialización de las terminales, nodos logísticos y de la infraestructura dispuesta” (BID D. , 2012).

Conectividad terrestre con el país y la región

A nivel de conectividad terrestre, la región es atravesada por cuatro corredores principales que se proponen como corredores estratégicos en el Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de Transporte (PEIIT) que son: la Troncal del Magdalena que atraviesa de Norte a Sur el País llegando hasta

Ciénaga y Santa Marta; la Transversal del Cesar que conecta de Occidente a Oriente a Carmen de Bolívar con Valledupar; la Transversal de las Américas que bordea la costa Atlántica conectando también de Occidente a Oriente las tres regiones del Caribe y por ende a Montería, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Riohacha y Maicao y la Transversal Costa Caribe Suroccidental Cúcuta que en el mismo sentido conecta a Sincelejo con Corozal, Cúcuta y la frontera con Venezuela. Santa Marta se encuentra en la intersección entre la Troncal del Magdalena y la Transversal de las Américas, siendo estos los corredores de impacto para la ciudad (Transporte M. d., Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte (PEIIT) Informe 2, 2012).

El primero de ellos, la transversal de las Américas, es un corredor que permite transportar carga y pasajeros a través de la costa Caribe del país. Cuenta con aproximadamente 1.153 kilómetros de longitud, de los cuales el 5% son en calzada doble. Los viajes de pasajeros totales generados y atraídos en el corredor son de 10.457 viajes diarios y en 2010 se movilizaron 19 millones de toneladas. A lo largo de su recorrido, presenta en su mayoría niveles

Figura 3.19. Región Costa Caribe Central y su infraestructura funcional

Fuente: Fuente: Elaboración propia con base en información Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de Transporte - PEIIT, 2012

de servicio D y F en los tramos Cruz del Viso – Cartagena - Barranquilla – Santa Marta, por lo que se presentan retos para mejorar las condiciones de funcionamiento de sus vías (Transporte M. d., Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte (PEIIT) Informe 2, 2012).

Con los proyectos en ejecución y en estructuración que el Gobierno Nacional tiene planteados hasta la fecha, en el escenario futuro, el corredor tendrá un 21% de su totalidad en doble calzada. Dentro de los proyectos de Cuarta Generación que ejecuta y administra la ANI divididos en cuatro grupos según la localización geográfica del tramo, se propone la intervención del corredor Cartagena - Barranquilla - Ye de Ciénaga - Santa Marta de 121 km perteneciente al Grupo Norte de concesiones de 1487 km de longitud (Transporte M. d., Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura del Transporte (PEIIT) Informe 1, 2012).

El segundo corredor denominado Troncal del Magdalena, atraviesa el país longitudinalmente, desde San Miguel en la frontera con Ecuador, hasta Santa Marta. Se trata de un corredor por el que pasa la mayor parte del tráfico de carga (carbón, cementos, maíz, petróleo) entre

áreas de producción y distribución, tales como la frontera con Ecuador, Mocoa, Neiva, Ibagué, Bogotá, Puerto Berrío, Barrancabermeja, Chiriquaná y los puertos marítimos de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena. Cuenta con aproximadamente 1.450 kilómetros de longitud a través de diferentes tipos de terrenos, que generan dificultades topográficas sobre su recorrido. De su extensión el 8% se encuentra construido en doble calzada y el 16% se encuentra sin pavimentar. El Tráfico Promedio Diario - TPD oscila entre 100.000 y 150.000 vehículos, excediendo la capacidad de la infraestructura presentando en algunos tramos, bajos niveles de servicio. Los viajes de pasajeros totales generados y atraídos en el corredor son de 28.784 viajes diarios y en 2010 se movilizaron 56 millones de toneladas (Transporte M. d., Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura del Transporte (PEIIT) Informe 1, 2012).

En los planes del Gobierno Nacional está el hacer que el corredor cuente con el 28% de su longitud en doble calzada. Para suplir las deficiencias en su conectividad, se adelanta el proyecto "Autopista Ruta del Sol" cuyo objetivo alterno es mejorar la infraestructura vial e incrementar la competitividad del país. La Au-

topista es el proyecto de infraestructura nacional más importante de Colombia actualmente, que se extiende a lo largo del río Magdalena atravesando 39 municipios en 8 departamentos. El proyecto conectará en doble calzada la costa caribe con el centro del país en un tramo de 1.071 km, con una inversión cercana a los \$6 billones de pesos.

Transporte aéreo

En cuanto a la infraestructura de transporte aéreo la ciudad cuenta con el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Santa Marta (863.651 pasajeros en 2011), a media hora del centro de la ciudad, que junto con el de Barrancabermeja hacen parte de la concesión Nororient. El equipamiento fue construido hace 50 años. Se encuentra a menos de dos horas del aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla, a menos de cuatro horas del aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena y a 20 minutos de Ciénaga.

La demanda del tráfico aéreo hacia el caribe, se reparte en consecuencia entre estas tres terminales. Por su parte a Cartagena llegan 2.1 millones de pasajeros anuales y a Barranquilla aproximadamente 1.7, recibiendo entre ambos mayoritariamente la demanda de esta zona. Para



volver más competitiva la terminal de Santa Marta, actualmente, se encuentran en ejecución obras de mejoramiento y ampliación de su pista y terminal, propuestas en el Plan Maestro del Aeropuerto (Civil, 2007).

Su área de Influencia directa abarca las poblaciones vecinas como el Rodadero, Pozos Colorados, Gaira, entre otros, caracterizados por ser receptores del turismo nacional e internacional. Mientras que en su influencia indirecta, los pasajeros que llegan a esta terminal aérea se dirigen en su mayoría como destino final a lugares turísticos como: Resguardos indígenas, parques nacionales Tayrona y Sierra Nevada, zonas como los Boquerones, La Estrella, Quebrada Libre, Calabozo, Mendiguaca, La Sierra, Rumichaca, Guancha y Don Diego (Civil, 2007).

En adición a las intervenciones mencionadas, se propone en el Plan Maestro para la terminal como obras complementarias el traslado de la vía férrea que pasa circundante a sus instalaciones y el traslado del cerramiento que cumpla con las distancias mínimas entre el eje de la pista y éste y que se acople con el desplazamiento de la vía de acceso a la terminal (Civil, 2007).

Conectividad Férrea

En materia de infraestructura férrea, luego de Barranquilla- Puerto Colombia, la línea férrea Santa Marta-Ciénaga-Aracataca-Fundación es la segunda en antigüedad en el país (1881-1906). Hoy en día su trazado se extiende hasta Bogotá alcanzando los 1.493 Km, de los cuales 245 Km operan de forma parcial y corresponden al tramo que conecta la zona portuaria de Santa Marta con la de Ciénaga y la zona carbonífera de Chiriguana (ver Figura 14). Este tramo se denomina Red Férrea del Atlántico concesionada a Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A - FENOCO desde 1999, cuyo grupo accionario está compuesto por compañías carboneras que han concentrado sus esfuerzos en maximizar la eficiencia de la explotación de dicho mineral. Su longitud se divide de la siguiente forma:

En 2011 movilizó alrededor de 39,5 millones de toneladas, principalmente carbón proveniente del Cesar. Esta línea cuenta con un tramo de 135 Km en doble línea, y en la alineación con las políticas del orden Nacional como el documento CONPES 3394, se ha proyectado una serie de intervenciones encaminadas a aumentar la productividad del

corredor, como por ejemplo la construcción de una segunda línea de 190 km entre Chiriguana y Santa Marta (Transporte M. d., Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte (PEIT) Informe 2, 2012).

A través de esta segunda línea férrea se espera aumentar el volumen de carga transportada a 45 millones de toneladas, con la expectativa de lograr un acuerdo con la ANI para conectar con el interior del país y transportar carbón desde las minas de los Santanderes, Boyacá y Cundinamarca.

A pesar de que esta segunda línea permitirá aumentar considerablemente la competitividad de la industria carbonífera en el país, existen impactos sociales y ambientales que aún no han sido atendidos en los municipios, que actualmente cruza la línea férrea y que podrían incrementarse de forma considerable con la operación de un segundo trayecto (Correa, 2013). En

consecuencia, la ANI se encuentra analizando la mejor alternativa para propiciar la convivencia entre el paso del tren y las comunidades, a través de acciones específicas. Por ejemplo, en Aracataca se ha puesto a consideración la idea de pasar el tramo correspondiente de la segunda línea por fuera del área urbana (Concesión FENOCO S.A., 2015).

En el caso particular de Santa Marta, este conflicto se traslada a la zona urbana de la ciudad ante la disyuntiva de aprobar la entrada del tren carbonífero hasta la Sociedad Portuaria, a través de un ramal alterno de 18 Km que permitiría aumentar notablemente su especialización y las exportaciones de carbón por este puerto, en contraposición al aumento del impacto ambiental producido durante el cargue de este mineral.

En adición a la anterior potencial intervención, actualmente, se encuentra en estructuración y construcción una nueva línea desde Chiriguana

Tabla 3.10: Caracterización Red Férrea del Atlántico- FENOCO, 2012

Tramo Férreo	Longitud (km)	Producto principal
Chiriguana- La Loma- Ciénaga	210	Carbón
Ciénaga Santa Marta	35	Carbón

Fuente: Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de Transporte- PEIT 2012

Figura 3.20. Corredores férreos que se dirigen al Caribe



Fuente: Elaboración propia con base en información Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de Transporte – PEIIT, 2012

hasta Dibulla en La Guajira, atravesando San Juan del Cesar; y una conexión de 8 kilómetros desde las minas del cerrejón con esta línea. Esta nueva línea férrea, junto con la actividad de nuevos puertos carboníferos, pretende ser una alternativa de paso de mercancía férrea por la Red Atlántica, puesto que los puertos atlánticos están al límite de su capacidad (Concesión FENOCO S.A., 2015)

Asimismo, en cuanto a la integración de los sistemas ferroviarios, se encuentra en estructuración la rehabilitación del tramo La Dorada – Chiriguaná, y el Gobierno Nacional plantea la posibilidad de hacer compatibles las infraestructuras férreas actuales de trocha yárdica y estándar mediante la implantación de sistemas de trocha dual, que permitirían aprovechar las ventajas económicas de este modo frente al carretero (Concesión FENOCO S.A., 2015).

Aunque en este contexto el transporte de pasajeros no entra como prioridad para el desarrollo de infraestructura ferroviaria, la visión a largo plazo de las ciudades del litoral Caribe (Cartagena, Barranquilla y Santa Marta) y su potencial como eje urbano para el desarrollo de economías más especializadas, así como su potencial turístico, pone

en evidencia la necesidad de desarrollar conexiones que faciliten la movilidad de personas y otro tipo de mercancías; en respuesta a esto, desde el sector privado se planteó la idea de construir el corredor férreo multipropósito del Caribe. El Diamante Caribe aporta una hipótesis alrededor de esta discusión mediante la formulación de una visión a mediano-largo plazo, en la que el transporte de carbón se trasladaría de forma exclusiva a Puerto Bolívar en la Guajira, permitiendo cambiar la vocación del puerto de Santa Marta hacia una actividad urbana y turística de pasajeros (FINDETER, 2014).

Por último, se deberán poner a consideración las alternativas de interconexión de las Redes Pacífica y Atlántica, de modo que sea posible la conexión férrea interoceánica.

La actividad portuaria y carbonífera

En el contexto marítimo y portuario, el país cuenta con diez zonas portuarias, de las cuales ocho se localizan en el Caribe. Entre estas, la zona portuaria de Santa Marta junto con la de Cartagena y Barranquilla, constituyen los principales puertos de la región, conformando una oferta diversificada, tanto en

terminales públicos como en privados que compiten entre sí y con puertos de otros países. De las ocho zonas portuarias del Caribe, Ciénaga, Golfo de Morrosquillo, Guajira y Santa Marta son los principales transportadores de Carbón, mientras que Cartagena y Barranquilla son puertos multipropósito (Transporte M. d., Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura del Transporte (PEIIT) Informe 1, 2012).

La condición portuaria del Puerto de Santa Marta representa una de las mayores ventajas para la competitividad y desarrollo de la ciudad, no solo por su aporte a la economía nacional y local, sino por la cadena de actividades y servicios que se desarrollan en relación a su funcionamiento. Las bajas condiciones de humedad, salinidad y la profundidad de su bahía, hacen de la zona portuaria de Santa Marta un nodo atractivo para la importación de determinadas cargas como por ejemplo las provenientes de la industria de vehículos y el ingreso de buques Panamax y Postpanamax.

Su actividad se da en cuatro grandes sociedades portuarias: las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta- SPSM o Puerto de Santa Marta, el Puerto de Ecopetrol, el Puerto Nuevo de Prode-

co y el Puerto Drummond en Ciénaga. En 2014 el movimiento de carga de las cuatro sociedades alcanzó los casi 50 millones de toneladas de graneles líquidos y sólidos como el carbón y los granos, de los cuales el 8% (4 millones) correspondió a mercancías transportada por la SPSM.

Las Sociedades Portuarias surgen con la liquidación de Colpuertos en 1991 y la entrada en funcionamiento de la Superintendencia General de Puertos y Transporte a través de la acción de modificación del esquema administrativo y de funcionamiento de los puertos en Colombia con el objetivo de aumentar la competitividad del sector y la internacionalización de la economía del país, facilitando el acceso desde y hacia los mercados globales. Las Sociedades Portuarias son entidades de carácter regional que funcionan bajo el modelo de concesión que utilizan y mantienen la infraestructura que inicialmente fue de Colpuertos.

De acuerdo con la norma, su objeto es la inversión, construcción, mantenimiento y administración del puerto, e inclusive la prestación de servicios de operación bajo un modelo en el cual el Estado es dueño de terrenos, playas y la superestructura, pero no de los equipos ni la maquinaria.

La SPSM fue fundada en 1993 bajo el modelo de economía mixta conformada por Estado, Ministerio de Transporte, Distrito de Santa Marta, y Agentes privados (Operlog, Colbosan, Terlinca, Smitco) (González L. E., 2013).

Cuenta con un muelle de aguas profundas dotado de instalaciones que permiten movimiento portuario durante 24 horas, todos los días del año. Es el único puerto de la Costa Atlántica con servicio de ferrocarril, ofreciendo la posibilidad de efectuar cargues y descargues directos en los muelles. Cuenta con 7 muelles de carga con una longitud de 1.638 metros lineales y ancho promedio de 27 metros. Tiene 3 terminales: de graneles, terminal de contenedores y terminal de carbón. Con las recientes inversiones en equipos, el terminal de contenedores pasó de una rata de 11 TEU/hora a movilizar 25 TEU/hora, lo cual lo sitúa según indicadores de eficiencia en un nivel óptimo. Dentro de los logros de la SPSM se destaca la obtención de las certificaciones Ports Environmental Review System (Pers) y Ecoport, que la distinguen en términos ambientales (Transporte M. d., Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura del Transporte (PEIIT) Informe 1, 2012).

Figura 3.21. Sociedades Portuarias Santa Marta



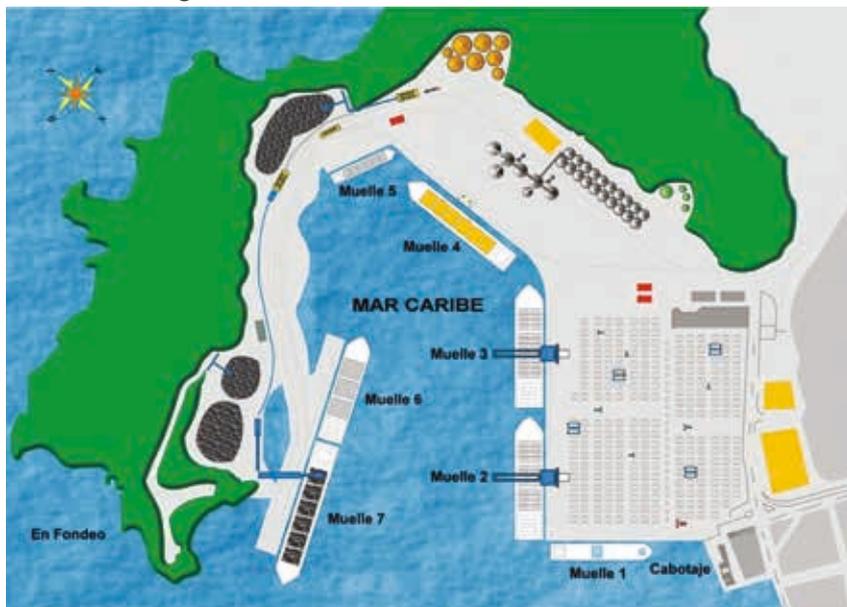
Fuente: Diamante Caribe y Santanderes, Las ciudades de los Departamentos del Diamante, 2014

De acuerdo con el informe de la Superintendencia de Puertos y Transporte, durante el 2014 se movieron por los puertos de Colombia 184,7 millones de toneladas de carga, de este total las sociedades portuarias públicas movilizaron 94,2 millones de toneladas que corresponde al 51% de la carga (Transporte S. P., 2014).

Para el caso específico de Santa Marta se estima que la SPSM movilizó 3.999.000 toneladas, de las cuales el 49% fueron exportaciones mientras el 51% fueron importaciones. Dentro de los bienes de exportación destaca el maíz con un 39.4% (0.82 millones de toneladas), mientras que de los productos importados el principal es el carbón con un 55.4% (1.04 millones de toneladas), actividad para la que el puerto dispone de una capacidad de carga de 24 toneladas por día y un almacenaje anual de 7 millones de toneladas. (Logística, 2012)

El granel sólido y el carbón son los productos que priman en el transporte de carga de la SPR, para los cuales como se mencionó, se crearon las terminales especializadas. De los 4 millones de toneladas que movilizó en 2014 el 62% corresponde a estos productos. Su actividad ha venido disminuyendo con el

Figura 3.22. Sociedades Portuarias Santa Marta



Fuente: Diamante Caribe y Santanderes, Las ciudades de los Departamentos del Diamante, 2014

paso de los años, de 2013 a 2014 pasó a un 25% influenciado mayoritariamente por el transporte de carbón y el granel líquido. En términos generales, en los últimos 3 años se puede observar una caída en las exportaciones de carbón al granel, debido a la entrada en funcionamiento de Puerto Nuevo S.A de la Drummon, instalación portuaria especializada en la exportación de carbón (Transporte S. P., 2014).

De acuerdo con la ANDI el 43% de la carga transportada en los puertos colombianos durante 2014 fue carbón. De esta proporción, la mayor parte (41.8 millones de toneladas) se movieron por la zona portuaria de Ciénaga dónde operan la Drummond y Prodeco (ANDI, 2015), principales empresas privadas que exportan este mineral desde las minas del César, utilizando la conexión ferroviaria que actualmente opera de forma exclusiva para tal fin.

Este puerto de carácter privado y que se dedica de forma exclusiva a movilizar el carbón proveniente del César, ha generado graves problemáticas ambientales por el mecanismo de barcazas que utiliza para movilizar la carga entre el puerto y las embarcaciones que lo transportan. En 2014 el Ministerio

de Ambiente interpuso una sanción de \$ 6.965 millones a las firmas que operan en el puerto luego de que una barcaza con aproximadamente 3 mil toneladas de carbón sufriera una avería dejando caer la mayoría de su carga al mar.

Potencial del Puerto como conexión logística de Santa Marta con el resto del Mundo

Cómo se observa en el mapa, la situación de los puertos del Caribe colombiano es ventajosa en comparación con la mayoría de los países de Suramérica dado que su ubicación geográfica implica menores distancias con los puertos europeos y norteamericanos, y la carga que tiene como origen y/o destino el país no debe cruzar el Canal de Panamá para llegar al Pacífico, pues Colom-

Tabla 3.11: Carga movilizada por producto, Sociedad Portuaria Regional Santa Marta 2014

TIPO DE CARGA	2014	PART % 2014	2013	PART % 2013	2012	PART % 2012	% VAR 2014-2013	% VAR 2013-2012
GRANEL SOLIDO	1.443.127	36%	1.662.404	34%	1.390.512	21%	-13%	20%
CARBON AL GRANEL	1.043.053	26%	1.818.364	37%	3.744.036	56%	-43%	-51%
CONTENEDORES	926.265	23%	669.312	14%	646.577	10%	38%	4%
GENERAL	425.738	11%	537.025	11%	628.172	9%	-21%	-15%
GRANEL LIQUIDO	161.334	4%	263.933	5%	227.625	3%	-39%	16%
Total general	3.999.517	100%	4.951.038	100%	6.636.922	100%	-19%	-25%

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte, Boletín Anual 2014- Tráfico portuario por zonas portuarias.

Figura 3.23. Tipo de carga por terminal de servicio público



Fuente: ANDI, 2015

Figura 3.24. Rutas que salen desde los puertos de Barranquilla, Buenaventura, Cartagena y Santa Marta.



* La información toma en cuenta las rutas que salen desde los puertos de Barranquilla, Buenaventura, Cartagena y Santa Marta. Fuente: Bujes y Tarjés. Horarios para el Ecuador Colombiano. Procesados por Dincomod Colombia.

Fuente: Gráfica. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. 2012. Informe TLC e Infraestructura 2012.

bia también cuenta con puertos en esta costa. A una escala regional, la presencia del Canal de Panamá y la confluencia de flujos de barcos en los trayectos norte-sur y oriente-occidente han estimulado la aparición de unos puertos de transbordo que gestionan tráficos más regionales en la cuenca del Caribe, que ante las proyecciones de aumento en los volúmenes de carga con la ampliación del Canal de Panamá permiten proyectar los puertos del Caribe como centros logísticos que, aprovechando su proximidad e infraestructura, entren a competir con puertos como San Juan, Kingston y Freeport (FINDETER, 2014).

Específicamente el puerto de Santa Marta cuenta con condiciones naturales que le dan ventajas competitivas sobre otros puertos: la profundidad natural de su calado que permite el acceso de buques de gran tamaño (tipo post panamax) y que implica una eficiencia económica pues no se requiere hacer dragado como si sucede en los puertos de Barranquilla y Cartagena, y por otro lado ser la única ciudad colombiana con infraestructura férrea hacia la capital del país.

Con la expedición del documento CONPES 3342 en el año 2005, el Gobierno Nacional establece una

serie de retos y estrategias con miras a consolidar los puertos de la Costa Caribe y la Costa Pacífica como motores de crecimiento económico para la Nación ante la entrada en vigencia de los Tratados de Libre Comercio, ligando sus resultados a las posibilidades de aumentar su capacidad logística.

Para Santa Marta el CONPES 3342 identifica tres acciones concretas: a) Incentivar la diversificación de productos de carga general, los movimientos y almacenamiento de graneles secos, y la terminal de contenedores de la zona portuaria. b) Completar la construcción de la vía alterna interna a Santa Marta, y propiciar acceso ferroviario. c) Facilitar la expansión marginal del terminal de uso público y fomentar la creación de Zonas de Actividades Logísticas ZAL.

Expansión de la SPSM y su integración a la zona urbana

Con la renegociación del contrato de concesión de la SPR que se extendió por 20 años más, se adquirieron compromisos de inversión por US\$ 127 millones, de los cuales US\$ 25 millones están destinados para adquisición de equipos y US\$ 102 millones para la expansión de su infraestructura. Hasta la fecha, para

el uso de estos recursos existen cuatro propuestas de alternativas de expansión, de las cuales una está en ejecución. El primer proyecto es la terminal multipropósito de Puerto Brisa, en el municipio de Dibulla (Guajira), localizado sobre la vía Santa Marta – Riohacha, a 30 minutos antes de la capital de la Guajira. Este proyecto portuario responde básicamente a la exportación de los carbones de San Juan del Cesar (con reservas probadas de 680 millones de toneladas). El mineral se conducirá hasta el puerto empleando una línea férrea de 150 km. Una primera etapa de su construcción acaba de entrar en operación (Transporte M. d., Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte (PEIIT) Informe 2, 2012).

La segunda iniciativa consiste en la construcción de una terminal portuaria de uso público para el cargue y descargue de graneles líquidos, con un muelle de 187 m de longitud, para atender buques tipo Handy, que conectará con un viaducto. Esta terminal se localizará en la bahía de Taganga en el sector de los cerros de Ancón y Boquerón, cerca de Punta Voladero. El terminal movilizará un volumen aproximado de 250.000 toneladas por año. Hace parte de una concesión de 20

años otorgada por la ANI al grupo DABON y la terminal TERLICA (Terminal de graneles líquidos del Caribe), que cuenta con aprobación del Ministerio de Ambiente y su respectiva licencia ambiental (ANI, 2015).

Asimismo en esta zona el CONPES 3611/09, de acuerdo con las prioridades identificadas el mejoramiento del área portuaria de Santa Marta, destinó \$32.807 millones para la rehabilitación calzada existente y construcción de la segunda calzada entre Yé de Ciénaga y Santa Marta (Intersección Mamatoco).

La tercera de las iniciativas consiste en un proyecto para la construcción de un puerto multimodal en el río Magdalena, mediante una alianza creada por la SPSM y la compañía Operador Logístico (OPL, que se encarga de prestar servicios de logística, operación portuaria y almacenamiento de carga a los clientes), con el propósito de transportar la carga de exportación entre el interior del país y el puerto de Santa Marta, así como de recibir mercancías importadas con destino a las demás ciudades de Colombia (Legiscomex, 2015).

Finalmente, la cuarta iniciativa surge como parte de esta necesidad de

expansión del área de la SPSM que produzca un aumento de la competitividad regional y del volumen de carga que sus instalaciones pueden recibir. No se tiene una definición exacta de la iniciativa pues existe una discusión sobre como estructurarla dentro de una visión integral de ciudad, que contemple la integración de la actividad turística como una de las apuestas de competitividad.

Externalidades negativas de la actividad portuaria

La consolidación de la exportación carbonífera como una de las principales actividades económicas de la ciudad ha generado un fuerte debate frente a las externalidades ambientales que se generan en torno a su operación y que afectan a otros sectores de gran importancia como el turismo.

No obstante los avances que quiere llevar a cabo la SPR y los proyectos de expansión, su actividad ha producido externalidades importantes. Sus instalaciones detuvieron su operación en el año 2002 por la contaminación producida en el lecho marino debido al derrame de carbón generado por el transporte de carbón por medio de barcazas al aire libre, o fondeo. A partir

de esto el puerto implementó una serie de acciones que le permitieron mejorar los mecanismos de carga de forma tal que hoy en día es el único puerto fuera de Europa que cuenta con dos certificaciones por buenas prácticas ambientales.

Por otra parte, en 2014 el puerto de Drummond presentó inconvenientes con las exportaciones de carbón ya que su terminal portuaria, propiedad de la empresa de origen estadounidense American Port Company INC., una de las principales productoras de este mineral en el país, tuvo que suspender las operaciones de cargue debido a que mantiene una forma de exportar carbón obsoleta, a través de barcazas, lo que ha provocado la contaminación de la bahía de Santa Marta. La suspensión fue impuesta por la Ministra de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Luz Helena Sarmiento, quien, mediante un comunicado, anunció el cese inmediato de operaciones de cargue de carbón por medio de barcazas a la empresa Drummond hasta que no implementara el sistema de cargue directo en Ciénaga, Magdalena.

La ministra Sarmiento sostuvo que esta empresa estaba incumpliendo con la ley aprobada por el Gobierno colombiano en la que exige que





las empresas que se dediquen a la extracción y transporte de carbón deben construir en sus puertos instalaciones de carga directa que incluyan cintas transportadoras para el cargue directo del carbón a los buques, y de esta manera, reducir la contaminación relacionada con el uso de las barcazas. Frente a estas afirmaciones. A raíz de esto, la exportación de carbón redujo sus suministros a Europa en casi un 10% en el 2013, mercado que está caracterizado por comprar cerca de 50 millones de toneladas de este mineral.

Por otro lado, se pueden identificar algunos impactos y riesgos comunes para todos los puertos como la introducción de especies extrañas por el ingreso de aguas lastradas de los buques, lo que puede afectar los ecosistemas y generar pérdidas de biodiversidad, los derrames accidentales o premeditados de residuos oleosos o combustibles fósiles utilizados en la operación de las embarcaciones, y otros riesgos específicos que surgen en relación a su ubicación o la carga que se moviliza a través de sus instalaciones.

Frente a las externalidades ambientales cada uno de los puertos localizados en el área de influencia de la ciudad ha tenido

problemáticas particulares; a continuación se describen algunas.

Además, el gobierno nacional de acuerdo con lo determinado por la Ley 1450 del 2011 (PND 2010 – 2014), definió que el cargue de carbón en los puertos marítimos y fluviales, deberá realizarse en lo sucesivo a través de un sistema de cargue directo, con lo cual se soluciona en parte el problema de la contaminación atmosférica que provoca esta actividad en la ciudad.

En adición a estos hechos, su condición de enclave cerrado en proximidad a la zona histórica de la ciudad, genera una serie de externalidades negativas que representan riesgos para los recursos naturales que soportan la estructura ambiental de la ciudad y la competitividad de otros sectores de la economía de gran importancia como el turismo.

Entre estas externalidades se encuentra la contaminación del aire por el tamaño de las partículas que se desprenden durante el cargue y descargue de carbón; el impacto visual y escénico sobre el paisaje ocasionado por el muro perimetral que lo aísla urbanísticamente de la ciudad; los conflictos de uso del suelo en los barrios aledaños, que progresivamente acogen sin ningún tipo de

planificación actividades de soporte del puerto que generan alto impacto en el entorno; el trazado vial discontinuo que genera problemas de accesibilidad a nivel urbano y la presencia de asentamientos informales en la zona de riesgo adyacente a Punta Betín, uno de los muelles que se encuentra dentro del área de la SPR.

Bajo este contexto, las políticas de desarrollo urbano que se diseñen en el marco del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad, deberán resolver entre otros, los siguientes problemas: i) cambios de uso del suelo en los barrios aledaños al Puerto, sin ningún tipo de planificación o capacidad de mitigar el impacto generado sobre el desarrollo urbano de la ciudad; ii) deterioro del centro histórico y pérdida de elementos de valor en el conjunto patrimonial ; iii) déficit cuantitativo y cualitativo del espacio público; iv) ocupación del suelo suburbano con vivienda dispersa para estratos medio y alto, sin mecanismos adecuados para la regulación de este tipo de desarrollos, lo cual aumentará los problemas de movilidad y demandará grandes inversiones por parte del gobierno Distrital para la provisión de redes y servicios públicos; y v) la situación de movilidad en el casco urbano de la ciudad.

INFRAESTRUCTURA URBANA

La ausencia de la descripción de la infraestructura vial en cuanto a cifras e indicadores de su estado en el presente documento, se ve supeditada a la tenencia del Plan de Movilidad de Santa Marta, como documento soporte para el diagnóstico. Se presenta una descripción sistémica del impacto de la infraestructura en consecuencia.

En la actualidad la situación de conectividad regional-urbana de la ciudad se da a través de la conexión metropolitana de Santa Marta en la Ruta del Sol que tiene como principal punto articulador el sector conocido como "La Y", a partir del cual los flujos se dividen hacia Barranquilla atravesando el Municipio de Ciénaga o hacia Santa Marta por la troncal del Caribe o por la vía a Minca.

Es así que la vía nacional atraviesa la ciudad convirtiéndose en el principal eje metropolitano, mientras que la vía alterna al Aeropuerto que se desprende de la troncal del Caribe funciona como vía perimetral hasta que desemboca en el sector de Mamatoco, desde dónde permite el ingreso a la zona portuaria del centro de la ciudad o hacia La Guajira.

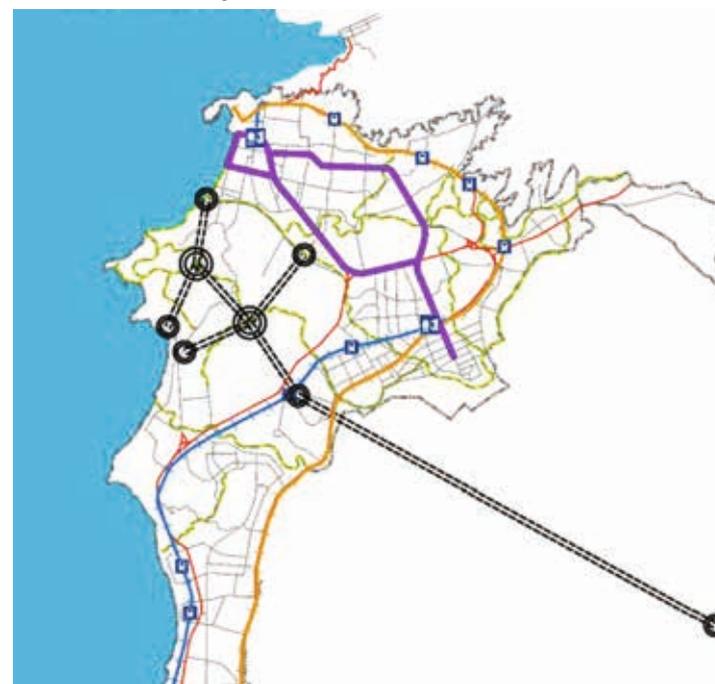
Esta situación representa para la ciudad una debilidad ya que en estas vías se junta el tráfico liviano y el tráfico pesado, facilitando la aparición de conflictos de movilidad en los accesos y al interior de la ciudad. De igual forma y cómo identifica el Plan Santa Marta 500 años, la ciudad carece de un sistema de transporte multimodal que permita otras alternativas de movilidad a nivel urbano-regional.

En un principio el desarrollo de la estructura vial de la ciudad, según el estudio elaborado por AECOM, tiene su origen en la construcción de cuatro corredores de integración: la proyección de la cuadrícula del Centro Histórico, hacia el exterior por la Avenida Libertador y por la Calle 30, originando sobre estos ejes una expansión y un desarrollo lineal urbanístico; la Carretera Troncal del Caribe, que articula la ciudad con los desarrollos turísticos de la zona sur y los desarrollos poblacionales de estratos bajos hacia el nororiente; la Vía Santa Marta - Rodadero, que comunica el sector turístico - residencial y el centro de prestación de servicios y la Avenida del Ferrocarril, que relaciona el Puerto de Santa Marta con la Troncal del Caribe. (AECOM, Modelación del ordenamiento territorial actual basado en herramientas tecnológicasd especializadas, 2015).

Santa Marta cuenta con una red de infraestructura vial de aproximadamente 708 Km, aglomerada alrededor de las grandes centralidades o nodos de desarrollo urbano (AECOM, Sistema de Indicadores para Santa Marta, 2015). Estos 708 Km se traducen en 2267 Km/carril, por ende 448 Km/carril por cada

100.000 habitantes, haciendo que la ciudad cuente con una alta extensión de la red vial, que aunque promueve accesibilidad al territorio urbano, induce a un desequilibrio entre el uso de los modos de transporte sostenibles y no sostenibles, además de la segregación que propicia en algunas zonas.

Figura 3.25. Red viaria Santa Marta. Sistema multimodal de transporte Plan Santa Marta 500 años.



Fuente: Alcaldía de Santa Marta, ONU-Hábitat, 2013

En comparación con Bucaramanga, Santa Marta presenta un índice de superior en un 60% en cuanto a infraestructura vial construida, haciendo evidente que es una de las capitales del país a las que mayor inversión en este ámbito urbano y logístico se le ha asignado. Bucaramanga presenta desarrollos aún sostenibles en su infraestructura que no están volcados a la promoción de los modos motorizados y productores de externalidades.

En el análisis sistémico de la ciudad, la zona con mayor densidad vial es la que integra la vía Alternativa (corredor de carga), la Av. El Libertador y la Av. del Ferrocarril que se interconectan a través de la Calle 30. El mapa a continuación evidencia la acumulación de conectores viales de la red primaria, secundaria y terciaria.

La imagen evidencia como el ingreso por la Troncal del Caribe, en el sentido Sur Norte, recorriendo las inmediaciones del aeropuerto, ha generado desarrollos urbanos debido a la competitividad de este y de los puertos que allí se encuentran.

Dentro de las comunas que cuentan con importantes aglomeraciones de infraestructura se encuentran la Comuna 2, correspondiente a la zona centro y la unión entre las Comunas 1, 6 y 9, lugar donde se

localizan las zonas francas de la ciudad, siendo un claro indicador del desarrollo de infraestructura logística y de accesibilidad de la carga que potencia la productividad.

Observar el territorio urbano, teniendo en consideración las características de la red vial desde el punto de vista de la accesibilidad de la carga y de la población, permite evidenciar qué tan equitativo es el desarrollo que se propicia en sus zonas a nivel de infraestructura, para la población que en ellas reside.

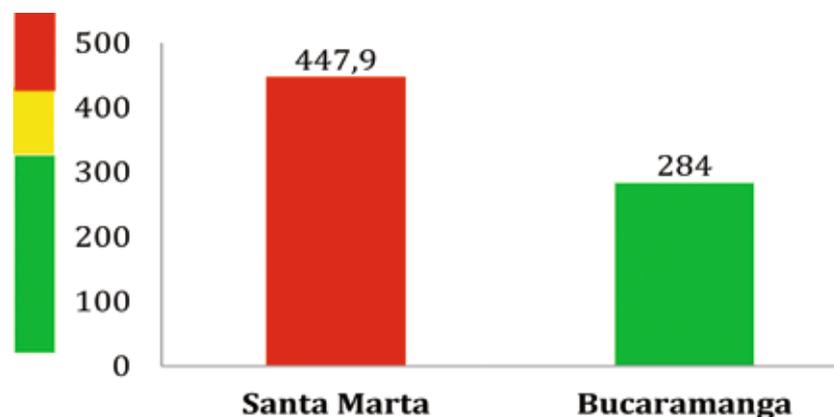
El anterior mapa indica de forma inversa a sus convenciones, que la zona centro es la comuna que cuenta con mayor cantidad de kilómetros de vías por habitante, por ser el nodo donde se concentran las actividades principales y de desarrollo de la población activa de la ciudad y la principal área en desarrollarse en términos urbanos. Asimismo, esta zona requiere de gran accesibilidad para permitir que la carga del puerto, aunque férrea y carbonera, ingrese y salga de él. Por su parte las comunas como la 7 que presentan una gran extensión y abarcan zonas de protección, cuentan

con una mayor densidad de personas por cada kilómetro construido.

En términos de infraestructura para peatones, Santa Marta cuenta con 448 Km de andenes por cada 100.000 habitantes. Cifra que se posiciona como un indicador crítico dentro de la metodología de semáforos utilizada para evaluar la ciudad, evidenciando que Santa Marta cuenta con menos de dos veces la longitud de vías que existen en ella.

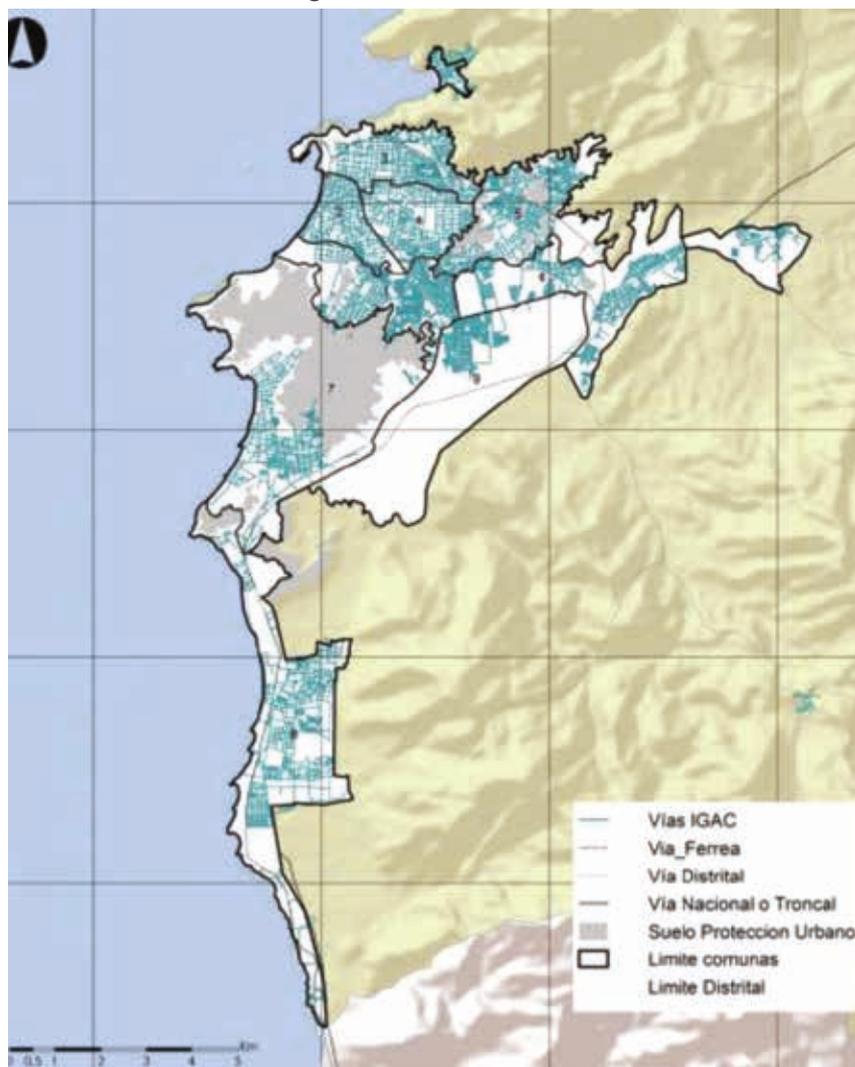
En cuanto a infraestructura para bicicletas, la ciudad reportó a 2012 cero (0) Km de ciclorutas. A pesar de que aproximadamente el 5% de los viajes en la ciudad se realizan en bicicleta (CONPES 3548) a la fecha la ciudad no cuenta con infraestructura exclusiva para este modo de transporte. Sin embargo en el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) se contempla una propuesta para la integración de ciclorutas dentro de las redes del sistema que a su vez se articularía con un circuito de ciclorutas del centro histórico, configurando en total 11,2 Km. De forma paralela el Plan Maestro Quinto Centenario plantea una serie de senderos peatonales y para bicicletas que se denominan el “sendero del mar a la Sierra”, la “Ciudad equidad hacia la costa” y la “Ciudad equidad hasta Bonda”.

Figura 3.26. Kilómetros de vías cada 1000.000 habitantes



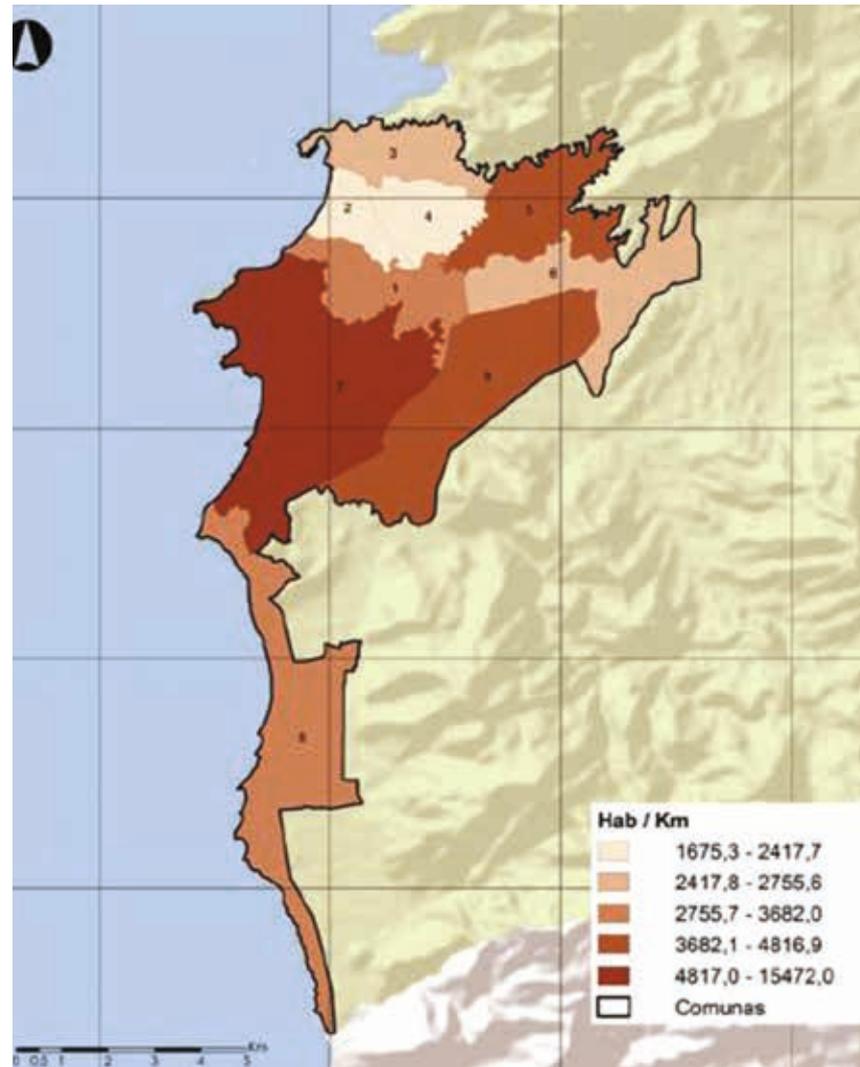
Fuente: Elaboración Propia con base en datos [BID, 2013] y [BONUS, Informe 4 , 2015] Fuente: Elaboración Propia con base en datos [BID, 2013] y [BONUS, Informe 4 , 2015]

Figura 3.27. Densidad Vial



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

Figura 3.28. Número de habitantes por Kilómetros de Vía



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

Finalmente, en cuanto a la infraestructura exclusiva de transporte público, Santa Marta no cuenta aún con carriles exclusivos a comparación de Bucaramanga y Barranquilla. Sin embargo se proyecta que con la estructuración del SETP se implementen alrededor de 60 kilómetros de vías preferenciales.

La situación de movilidad en el casco urbano de la ciudad presenta problemáticas asociadas a las deficiencias de planificación para dar respuestas efectivas a dos condiciones análogas: el fenómeno de expansión urbana lineal sobre el litoral, y la dependencia funcional y saturación en el centro histórico.

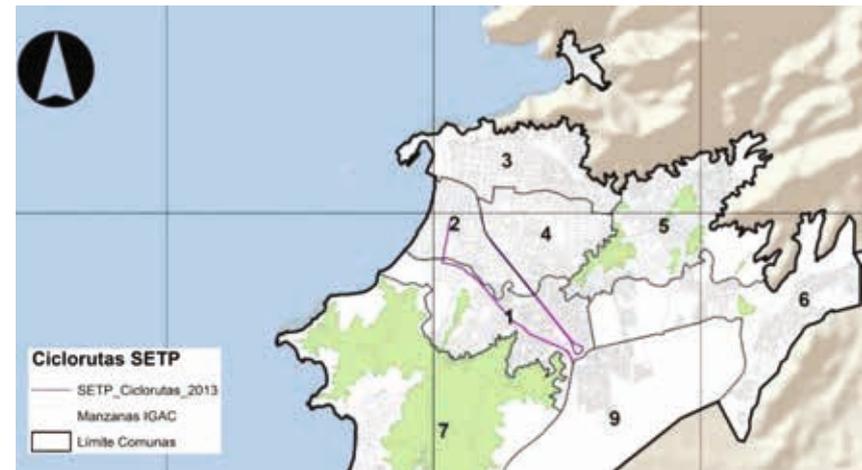
Ambas condiciones, acompañadas de una escasa inversión en infraestructura han sido objeto de atención por parte del Gobierno nacional y los gobiernos locales, que con la expedición del documento CONPES 3548 (DNP, 2009) en 2008 dieron inicio a una de las principales transformaciones de la ciudad con la implementación del SETP.

De acuerdo con el Plan Maestro Santa Marta 500 años se espera que para el año 2007 el SETP ya se encuentre en funcionamiento con la finalización de las obras de in-

fraestructura, entre las que se destacan la construcción de ciclorutas como se hizo mención, la ampliación de andenes, el mejoramiento del espacio público, la construcción y rehabilitación de 6 puentes, y la rehabilitación de 74 Km de vías.

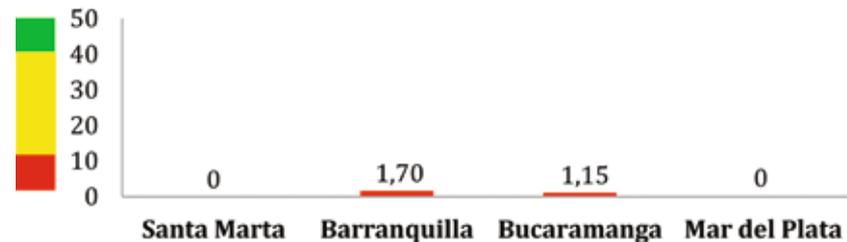
Si bien el SETP es un avance para organizar el transporte de pasajeros en la ciudad, es necesario proyectar otras obras de infraestructura que complementen el sistema y permitan consolidar la estrategia de centralidades en la ciudad, dentro de las que se destaca el sector del Rodadero y su vía de conexión, ya que por este canal se desplazan los grandes flujos turísticos de la región y a su alrededor se ubican las principales industrias samaritanas. Mejorar la circulación entre el sector de El Rodadero, el centro histórico y los diferentes atractivos ambientales es una apuesta de competitividad para la ciudad, por lo tanto los diferentes estudios plantean el desarrollo de un sistema multimodal que incluya un tren ligero que conecte el puerto con el aeropuerto a través del centro histórico, así como una red de cables aéreos con un ramal que permita conectar el sector de El Rodadero con los sectores de mayor atractivo turístico de la ciudad.

Figura 3.29. Ciclo-rutas SETP



Fuente: [AECOM, Sistema de Indicadores para Santa Marta, 2015]

Figura 3.30. Kilómetros de vías exclusivas del transporte público por cada 100.000 habitantes



Fuente: Elaboración Propia con base en datos (BID, 2013)

CARACTERIZACIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR

La presente caracterización del tráfico vehicular no cuenta con la caracterización de los flujos de vehículos por la red vial hasta la fecha. El estudio para la estructuración Técnica, legal y financiera del SETP que se encuentra desarrollando la consultora Bonus, expondrá con su culminación el análisis de esta información.

Dentro de las cifras con las que se cuenta respecto a los flujos vehiculares por la red vial, se encuentra la velocidad promedio en los corredores viales. En este caso este indicador es de 20.5 Km/h para la ciudad. A comparación con las otras ciudades, en Santa Marta los flujos vehiculares recargan en mayor proporción la capacidad de la infraestructura vial, haciendo que los costos de movilizarse y los tiempos de viaje sean superiores. Por su parte las ciudades con las que se contrastan los indicadores en el presente diagnóstico, revelan un indicador sostenible, de velocidad de flujo libre adecuada.

El parque automotor de Santa Marta está compuesto por vehículos de carácter privado, de carácter público y de otros servicios como el transporte de carga. A continuación se presen-

ta una descripción para cada tipo.

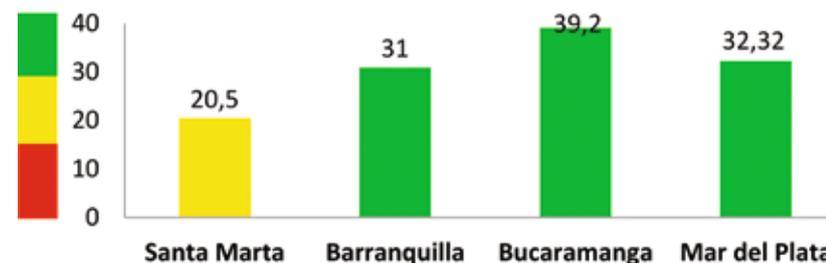
Los vehículos de carácter privado registrados para Santa Marta en el año 2015 alcanzaron una cifra total de 46.560, compuestos por una proporción de 42% vehículos (autos, camionetas y camperos), 57% motos y 1 % oficiales (para uso exclusivo) (Transporte U. d., 2012-2015).

En los tres años consolidados en la gráfica se evidencia el crecimiento superior que ha tenido el parque automotor de motos con una cifra de casi un 13% promedio anual. Por su parte el parque automotor de vehículos ha crecido tan solo casi un 11%.

Al comparar estas cifras con la cantidad de automóviles per cápita de Bucaramanga, Barranquilla y Mar del Plata (ciudad costera en Argentina con población y extensión similar a la de Santa Marta), se evidencia que Santa Marta tiene el potencial de controlar el crecimiento de su parque automotor para evitar la congestión de la red vial.

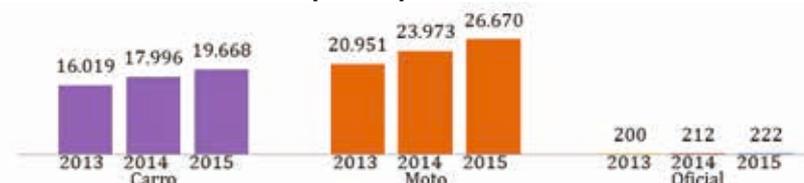
Las motos se han convertido en una alternativa de transporte para los habitantes en todo el país, por la facilidad de adquisición de los vehículos y porque dan mayor flexibilidad de transporte a los usuarios.

Figura 3.31. Velocidad promedio de viaje en la vía Pública principal durante la hora pico



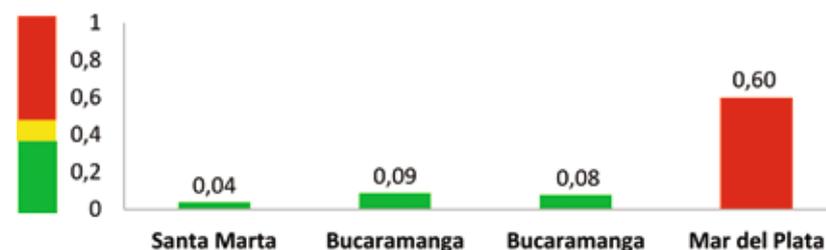
Fuente: Elaboración Propia con base en datos (BID, 2013)

Figura 3.32. Composición del parque automotor privado para Santa Marta para el periodo 2013-2015



Fuente: Elaboración propia con base en (Transporte U. d., 2012-2015)

Figura 3.33. Cantidad de automóviles per cápita 2015



Fuente: Elaboración Propia con base en datos (BID, 2013)

Así mismo, la moto está siendo utilizada como medio de trabajo, incluido el transporte de personas (mototaxismo).

Del total de motos registradas, la tabla anterior indica que alrededor del 40% se usa para efectos de transporte informal de pasajeros o mototaxismo. Esta situación resulta preocupante pues de los 8.510 casos de mototaxismo registrados, los propietarios aseguran que existe una preferencia por cambiar de oficio, el 46% de ellos están motivados a conseguir un empleo formal y el 47% de continuar con sus estudios. Hay que tener presente que la tasa de desempleo para la región caribe en el año 2012 alcanzó el 10.4% según el DANE, convirtiendo al mototaxismo en una opción de empleo para muchas personas (Transporte U. d., 2012-2015).

El 48% de los mototaxistas en Santa Marta llevan realizando esta tarea menos de un año, justificando el crecimiento del parque automotor de motos, como consecuencia de las condiciones económicas y de empleo que se mencionan para la región. Adicional a esto, la labor del mototaxismo se convirtió en la opción laboral para personas jóvenes entre los 21 y 40 años, pues el 60% de los mototaxistas pertenecen a estos grupos etarios.

Tabla 3.12: Motos registradas en Santa Marta y clasificación según su actividad

Clasificación según actividad de los conductores			
ACTIVIDAD	CANTIDAD	PORCENTAJE	TOTAL
Mototaxismo	8510	38,72%	21978
Trabajo	2223	10,12%	21978
Medio de Transporte	11245	51,16%	21978

Fuente: Elaboración propia con base en (Transporte U. d., 2012-2015)

También existen diferencias entre el propietario de la moto y el poseedor de la misma, lo que refleja una falta de traspaso de la propiedad de la moto hacia el poseedor. El 53% de las motos que se registraron no han realizado el traspaso de la tarjeta de propiedad a su nuevo poseedor. Esta cifra alarmante de traspasos pendientes por realizar le representa al municipio importantes ingresos, ya que con un costo por traspaso de \$102.600 representa cerca de \$1.200 millones de pesos que no han sido recaudados a través de estas prácticas y que eventualmente podrían financiar proyectos en esta materia (Transporte U. d., 2012-2015).

En Santa Marta además les atribuyen a las motos y a los autos buena parte de los conflictos de tránsito, razón por la que se tiene el “día sin moto” y el “pico y placa” como alternativas de gestión del tránsito en la ciudad.

Los usuarios que utilizan mototaxi para iniciar o completar el viaje expresaron que lo hacen porque: (i) No hay ruta para donde van (52%); (ii) El transporte público les queda lejos (33%); y (iii) Por rapidez (15%) (Sostenible F. M., 2011). Este fenómeno se ha convertido en un problema de difícil control para las autoridades, siendo una tendencia que no solo ocurre en la capital del departamento. Según la composición del parque automotor del Magdalena, la proporción de motos matriculadas abarca la mitad.

Por otra parte, la cantidad de taxis, es de alrededor de 4.000 vehículos y la de vehículos de transporte público es de 1676 a corte de 2015.

El crecimiento de la flota tanto de taxis como de vehículos de transporte público colectivo se ha venido estabilizando en los últimos años, indicando que la oferta de unidades de servicio se ha venido ajustando a la demanda de pasajeros de transporte público, en oposición al fenómeno de sobreoferta que de no ser gestionado podría comenzar a ocurrir en la ciudad.

Por su parte en cuanto al transporte de carga y otros servicios industriales, la ciudad cuenta en total con 660 camiones y volquetas registradas y 213 de maquinaria industrial y de construcción a corte de 2015.

DEMANDA DE TRANSPORTE

La demanda de transporte de Santa Marta abarca alrededor de 760.000 viajes, de los cuales el 27% se ejecutan mediante un modo no motorizado; el 39.0% se realizan en transporte público colectivo incluyendo el transporte en taxi; un 24% se movilizan en transporte motorizado privado, para este caso en automóvil y en moto y alrededor de un 9% en transporte informal, destacando el

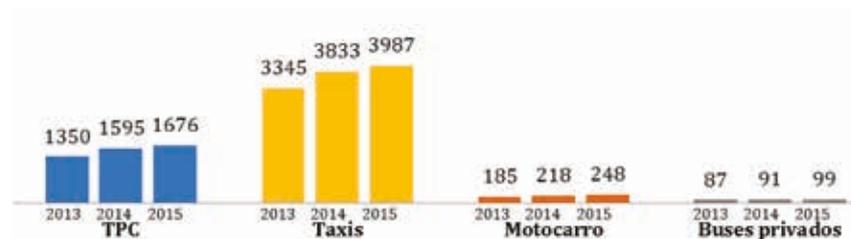
mototaxismo como modo primordial para esta práctica (BONUS, Estructuración Técnica, Legal y Financiera del SETP de Santa Marta, 2016). En términos generales, el 57% de los viajes se ejecutan mediante un transporte o modo sostenible (a pie, bicicleta y transporte público), cuya operación resulta más amigable con el ambiente y genera menos impacto en las externalidades como la congestión y la accidentalidad.

Respecto a los motivos de viaje, la población que se moviliza en edad activa de la ciudad indica que el fin último de su viaje en hora pico (6:00- 9:00 nam) es en un 45% hacia el trabajo y en un 17% hacia el hogar (Sostenible F. M., 2011).

tro es el nodo predominante para la terminación de los viajes, debido a su condición de zona prestadora de servicios. El corredor sobre el cual se descargan la mayoría de los viajes es la Avenida El Libertador, puesto que sobre esta se localiza una importante actividad de comercio y empresarial. En adición, cerca de la zona logística, la urbanización del Parque y la Ciudadela 29 de Julio constituyen otros puntos focales, diferenciándose de los anteriores en que son puntos origen fundamentados en el marcado uso del suelo residencial que allí se da.

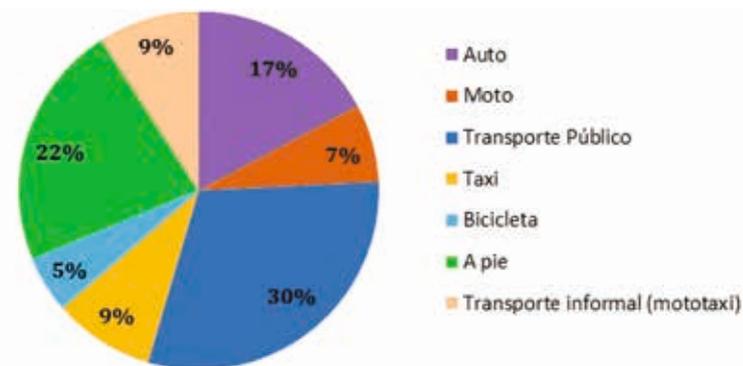
Figura 1: Orígenes – Destinos de los viajes en transporte público realizados en Santa Marta

Figura 3.34. Composición del parque automotor de vehículos de servicio público para los periodos 2013-2015



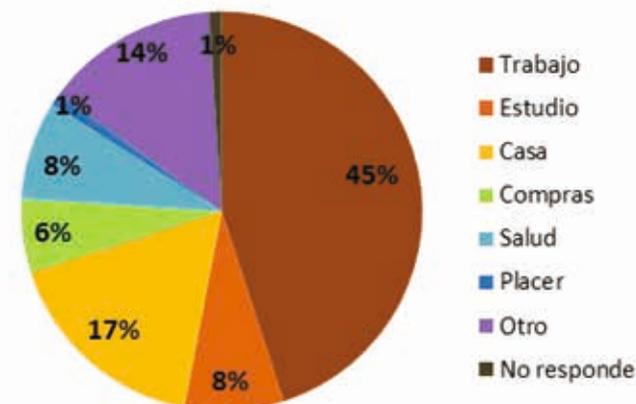
Fuente: Elaboración propia con base en (Transporte U. d., 2012-2015)

Figura 3.35. Partición modal de Santa Marta



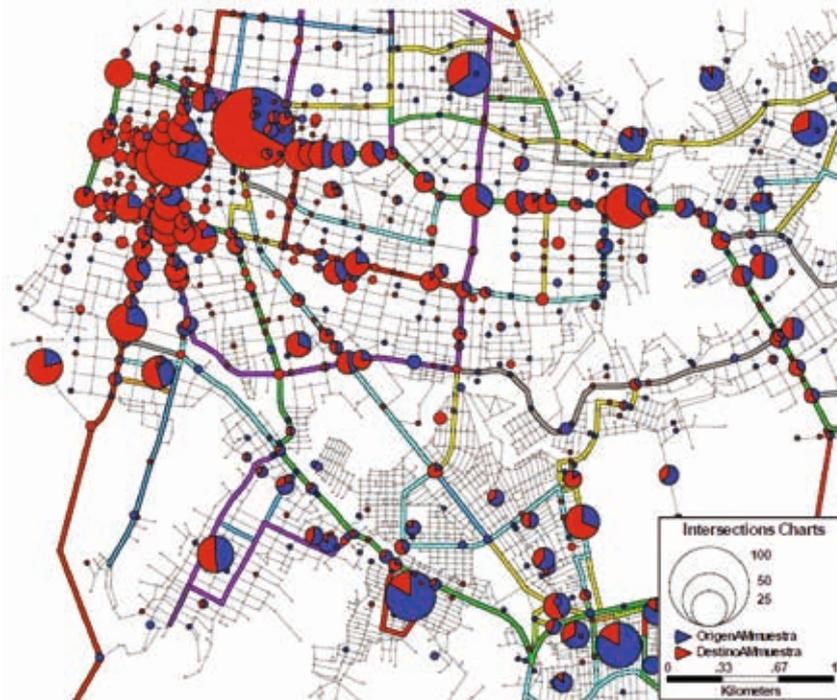
Fuente: Elaboración Propia con base en datos (BONUS, Informe 4 , 2015)
Respecto a los motivos de viaje, la población que se moviliza en edad activa de la ciudad indica que el fin último de su viaje en hora pico (6:00- 9:00 nam) es en un 45% hacia el trabajo y en un 17% hacia el hogar (Sostenible F. M., 2011).

Figura 3.36. Motivos del viaje



Fuente: Elaboración propia con base en (Sostenible F. M., 2011)

Figura 3.37. Orígenes – Destinos de los viajes en transporte público realizados en Santa Marta



Fuente: Elaboración propia con base en [Sostenible F. M., 2011]

Con respecto a la distribución de los viajes durante un día laboral típico, el estudio para la elaboración del Plan Vial de la ciudad [Smith, 2016-2013] del año 2006 encontró que se presentaban tres periodos de mayor cantidad de viajes, “horas pico”: Entre 5:30AM y 7:30AM, entre 11:30AM y la 12:30PM y entre 17:15PM y 18:00PM. También resalta un periodo de mayor concentración de viajes al mediodía, hecho que se explica por el alto grado de desplazamiento de la población hacia su hogar a la hora del almuerzo.

Haciendo una aproximación analítica a los modos en los que se desenvuelven los viajes, comenzando por aquellos no motorizados y sostenibles, la proporción de los viajes en bicicleta, resalta respecto a otras ciudades como Barranquilla, Bucaramanga y Mar del Plata. Este porcentaje indica que una buena cantidad de personas aún escogen la bicicleta como modo aceptable para movilizarse. Esto puede deberse a las zonas que cuentan con arborización en la ciudad presentando condiciones de entorno y ambiente apropiadas.

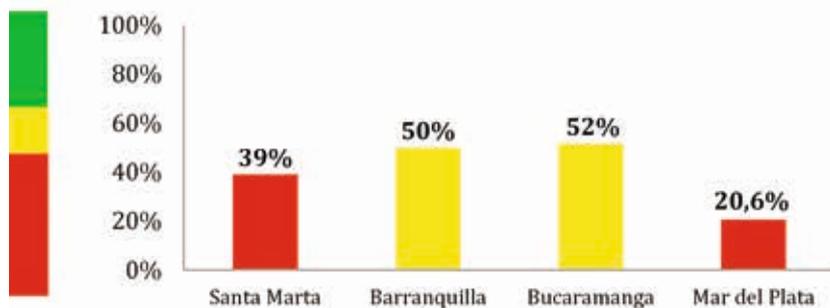
Por su parte, los viajes a pie superan un índice apropiado para la cantidad de recorridos en caminata que deberían ejecutarse en las ciudades.

Santa Marta es la ciudad, dentro de las cuatro comparadas, que cuenta con mayor cantidad de viajes en este modo incluso superando a Mar del Plata, indicando potencialmente inequidad e inaccesibilidad al transporte público colectivo u otras alternativas de modos motorizados. Proporciones como el 22% de viajes a pie, suelen encontrarse en municipios o ciudades del país aún en desarrollo de su infraestructura y en consolidación del tejido urbano.

Al comparar sin embargo la partición modal de transporte público de Santa Marta con las otras ciudades, se evidencia que Santa Marta no cuenta con un índice aceptable, al igual que Mar del Plata, para el uso del transporte público. Por su parte alrededor del 50% de los viajes que se hacen en Barranquilla y Bucaramanga se llevan a cabo en estos modos, haciendo óptimos los movimientos y flujos en la ciudad, gracias a la alta ocupación de pasajeros que permite la flota de transporte público.

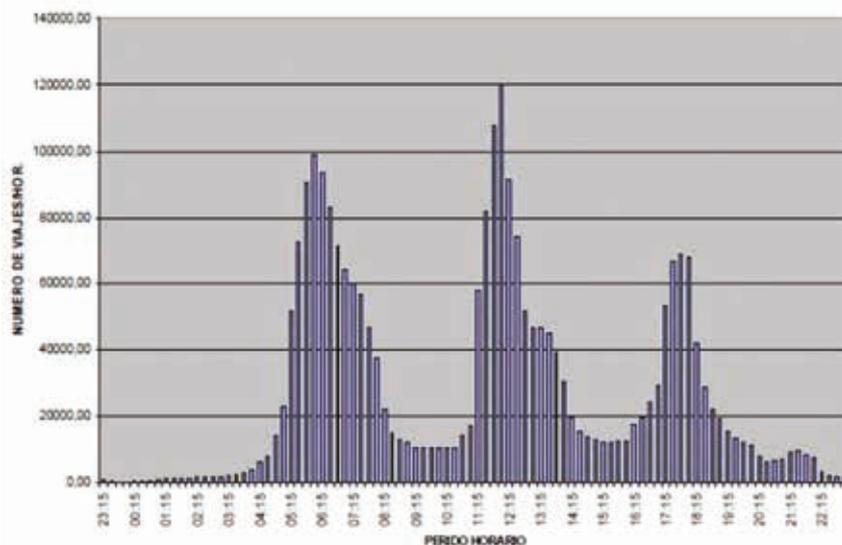
Pasando a analizar el transporte motorizado, la cantidad de vehículos inscritos en Santa Marta, se analiza el uso del vehículo privado en los viajes realizados en este modo y los viajes en moto. Respecto al vehículo privado, Santa Marta

Figura 3.38. Comparación de la partición modal de Santa Marta para transporte público



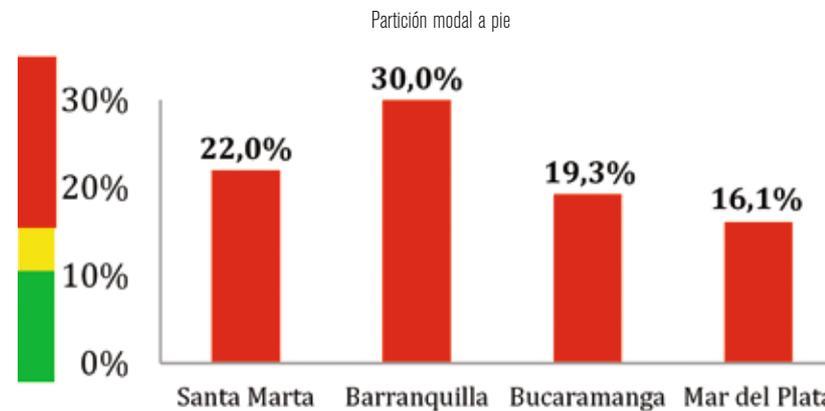
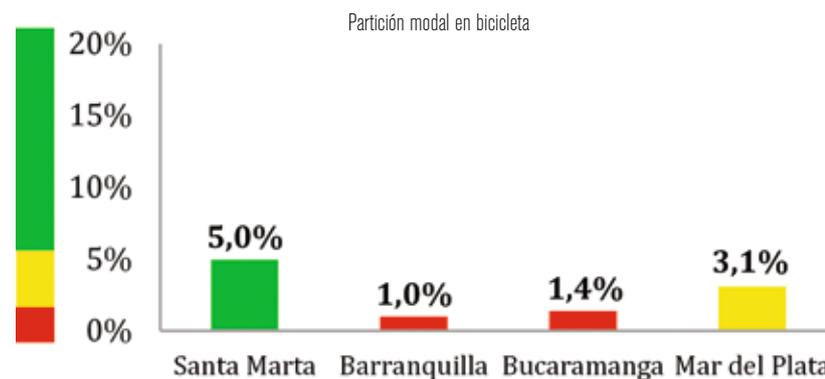
Fuente: Elaboración Propia con base en datos (BID, 2013) y (BONUS, Informe 4 , 2015)

Figura 3.39. Perfil horario de la demanda



Fuente: Elaboración propia con base en (Smith, 2016-2013)

Figura 3.40. Comparación de la partición modal de Santa Marta en bicicleta y a pie



Fuente: Elaboración Propia con base en datos (BID, 2013) y (BONUS, Informe 4 , 2015)

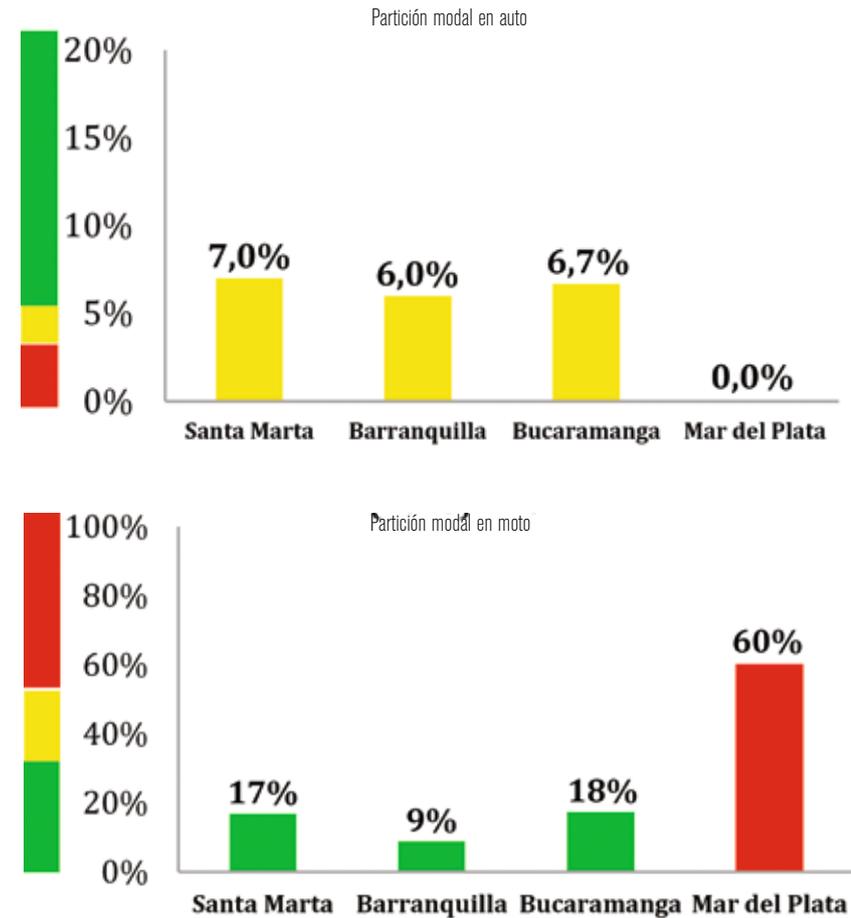


aún cuenta con un indicador apropiado respecto a la metodología de indicadores usada y respecto a las ciudades con las que se compara en el presente documento. Por otra parte, el índice de motos refleja que no solo este vehículo se ha visto accesible para el transporte informal. La moto de uso personal o de trabajo ha sido adquirida en mayor proporción por la población Samaria en los últimos tres años.

Se debe tomar en cuenta que Santa Marta es una ciudad turística del Caribe Colombiano y en épocas de vacaciones (temporada alta) se incrementa la población de visitantes y por tanto la demanda de servicios en la ciudad. Las autoridades consideran que algunos servicios, como el de transporte público colectivo, en poca de temporada alta no son suficientes (Sostenible M. , 2011).

Para finales de 2015 y comienzos de 2016 se estimó que a la ciudad llegaron alrededor de 60.000 pasajeros diarios de población flotante. Poniendo a consideración el manejo especial que a ciudades como esta y Cartagena deben darle las estrategias de planeación y gestión en términos del uso del espacio público y la movilidad.

Figura 3.41. Comparación de la partición modal de Santa Marta en auto y moto



Fuente: Elaboración Propia con base en datos (BID, 2013) y (BONUS, Informe 4 , 2015)

OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Rutas y Operadores

Las rutas de transporte público colectivo de Santa Marta están asignadas a 4 empresas: Transportes Bastidas, Cotransmag, Rodamar y Rodaturs. En el estudio de actualización de la demanda del año 2011 se encontraron 57 rutas en operación con algunas en operación irregular, es decir, haciendo recorridos ocasionalmente en el día.

Al igual que en otras ciudades, como se muestra en el mapa a continuación, en Santa Marta no se hizo una planificación del transporte y muchas de las rutas tienen trazados ineficientes operacionalmente, cuya estructura busca absorber la demanda de las zonas más activas, sobreponiéndose en consecuencia unas con otras (Sostenible M. , 2011).

El esquema de operador por zona aunque propuesto para el futuro SETP, no se aplica en la actualidad. Cada empresa de las anteriormente mencionadas cuenta con flota operando en las mismas rutas. Aproximadamente el 65% de los trazados de ida o vuelta se sobreponen en distancias de recorrido superiores o iguales al 80% del

total del desplazamiento. La mayoría de las sobreposiciones ocurren en el Centro Histórico. Los problemas que acarrea este tipo de planificación del transporte público se reducen a una mala calidad en la prestación del servicio y a generar una competencia incesante denominada guerra del centavo (Sostenible M. , 2011).

Cada ruta tiene en promedio una frecuencia de despacho de tres (3) minutos y un recorrido de 39 kilómetros que es un porcentaje alto cuando se compara con el promedio nacional que está en 23 kilómetros (DNP, 2009).

Los recorridos tienen un bajo nivel de ocupación (50 pasajeros por recorrido, 400 pasajeros por recorrido sería el óptimo), con un promedio de 1,10 pasajeros transportados por kilómetro recorrido (IPK), cuando lo deseable es que sea superior a 3,0. Se estima que en la ciudad hay una sobreoferta que alcanza el 60%.

Pese a la calidad del servicio y la falta de planificación, la cobertura geográfica de las rutas en la ciudad en general es bastante buena. En casos de expansión urbana de la ciudad o nuevos asentamientos, este fenómeno de planificación de las rutas se condiciona al estado de la infraestructura vial. Si este es bueno, las

rutas pasarán por él, de lo contrario, los nuevos asentamientos se quedarán sin servicio (Sostenible M. , 2011).

Flota

En la ciudad de Santa Marta se presta el servicio de transporte público colectivo en general con vehículos de baja capacidad (buses, microbuses). El registro de la flota le corresponde a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Marta y lo hace a través de la concesión del SIET. Sin embargo, al igual que en otras ciudades no se cuenta con el control real de la flota en operación.

La base de datos del SIET indicó que para 2011 se tenía un registro total de 876 vehículos de transporte público con tarjeta de operación y una capacidad de 14.800 puestos. El promedio de edad de la flota para

este mismo año era de 13.4, indicando lo obsoleto del material rodante del sistema (Sostenible M. , 2011).

En los últimos años la implantación del TUS (Transporte Urbano Samario) no permitió la renovación de la flota. Los transportadores y el TUS en respuesta a un fallo jurídico acordaron un plan de entrada temporal de flota en 2011.

Demanda

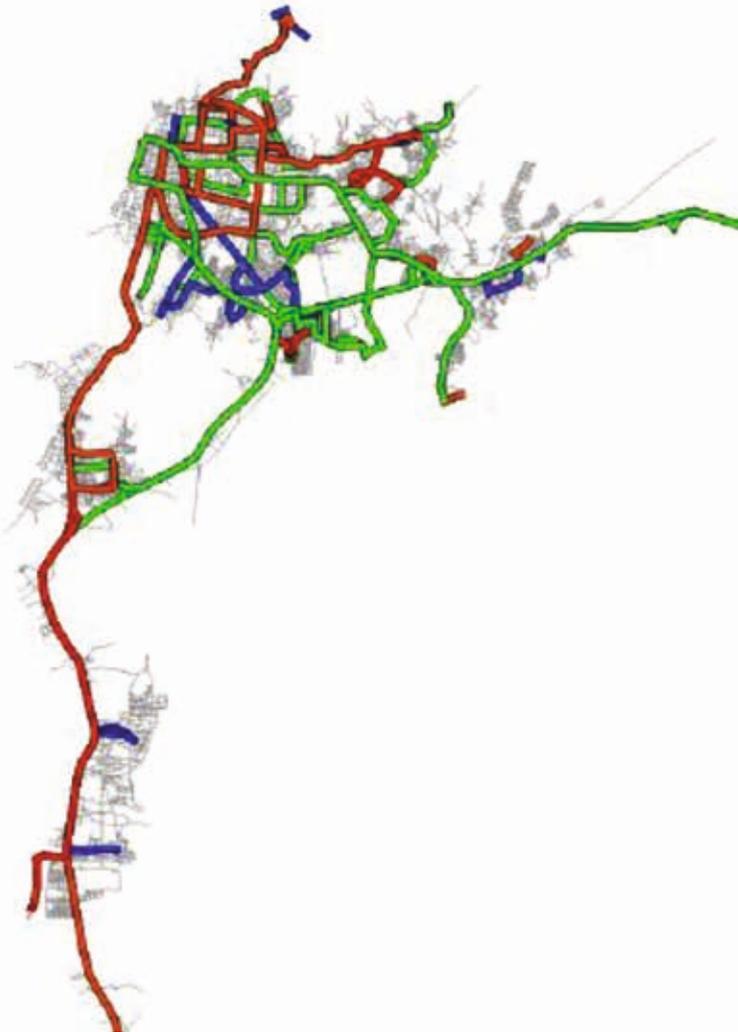
Se estimó que la demanda del transporte público colectivo de Santa Marta en un día hábil es de aproximadamente 208,345 pasajeros por día, de los cuales el 2.8% de los usuarios realizan transbordo para llegar al destino. Estas cifras corresponden a lo analizado por la asistencia técnica de la Consultora Movilidad Sostenible al TUS, que difieren de las obtenidas del estudio de Ivarsson y Asocia-

Tabla 3.13: Flota de transporte público colectivo por empresa

Empresa	BUS	BUSETA	MICROBUS	Total
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL MAGDALENA LTDA	4	31	257	292
EMPRESA DE TRANSPORTES COLECTIVO URBANO RODAMAR		6	283	289
RODATURS S.A.	1	56	109	166
TRANSPORTES BASTIDAS, BOLAÑO, CASTILLO CUELLO CIA	1	17	111	129
Total	6	110	760	876

Fuente: (Sostenible M. , 2011)

Figura 3.42. Recorridos de las rutas de Transporte Público actualesmoto



Fuente: (Sostenible M. , 2011)

dos. La gráfica a continuación presenta la variación de la demanda de transporte público hasta el año 2010.

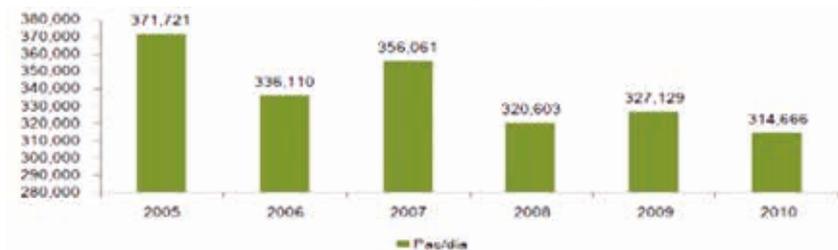
Se ha registrado según el DANE una disminución de la demanda movilizada por el sistema de transporte público colectivo. Entre el año 2005 y 2010 la reducción de pasajeros movilizadas es de aproximadamente el 15%. Las empresas de transporte también han disminuido la oferta de flota en el servicio según los registros del DANE. La reducción de oferta de lugares en el servicio ha sido de aproximadamente el 9% entre el año 2005 y 2010.

En adición, se observó para el año del estudio en los días hábiles, un período

pico en la mañana y un período pico en la tarde. La Av. El Libertador, Carrera 4 y Calle 30 aparecen como los principales corredores de transporte público colectivo donde se evidencia esta tendencia (Sostenible M. , 2011). Se presenta el perfil horario para la Av. Libertador, donde el estudio de referencia midió los flujos que allí se movilizaban.

En la Av. El Libertador la carga llega en la hora pico de la mañana a 3,300 pas/hr/sentido (hacia el centro) y en la Carrera 4 que proviene del Rodadero alcanza los 2,150 pas/hr/sentido. Por su parte, la calle 30 alcanza los 1,700 pas/hr/sentido y la Av. El Ferrocarril con la configuración actual de rutas solo alcanza los 300 pas/hr/sentido.

Figura 3.43. Datos Históricos de demanda de transporte público colectivo de Santa Marta. Pasajeros por año



Fuente: (Sostenible M. , 2011)

Esquema de operación

El esquema institucional que opera en el transporte urbano en el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta no es el más adecuado, ya que la responsabilidad de la operación se diluye entre las empresas afiliadoras, los conductores y los propietarios.

Las empresas son intermediarias entre la autoridad y los propietarios que en general, son un gran número, debido a la dispersión de la propiedad del parque automotor. Los propietarios son inversionistas que ven en el vehículo un negocio independiente, juegan un papel fundamental en la operación, en la calidad del servicio que se presta al usuario y son los principales responsables del recaudo del sistema (Sostenible M. , 2011).

En cuanto a la gestión pública se presenta una gran debilidad técnica, económica y humana, con pocas posibilidades de planificar, regular y proteger al usuario, o de establecer criterios técnicos para la definición de tarifas y por ende para fiscalizar el cumplimiento de la normatividad.

No se cuenta con infraestructura ni equipamientos que reúnan las condiciones técnicas para la operación del transporte como son: áreas de espe-

ra y de abordaje para los pasajeros, sistemas de información al usuario, integración de rutas, y el 45% de las vías por donde circula el transporte público de la ciudad se encuentran en mal o regular estado (DNP, 2009).

Los anteriores factores han hecho que el transporte público de pasajeros en el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta sea: i) ineficiente: debido a que genera un alto costo social por el consumo innecesario de recursos y una tarifa elevada en relación con la calidad de servicio ofrecido; ii) inseguro: debido a que genera altos índices de accidentalidad; iii) informal: porque no cumple con la normatividad y

regulación establecida; iv) no confiable: ya que el sistema no ofrece cumplimiento, calidad e información en la movilización de pasajeros y v) ambientalmente no viable: por el volumen de emisiones de gases contaminantes y elevados niveles de ruido que genera su operación (DNP, 2009).

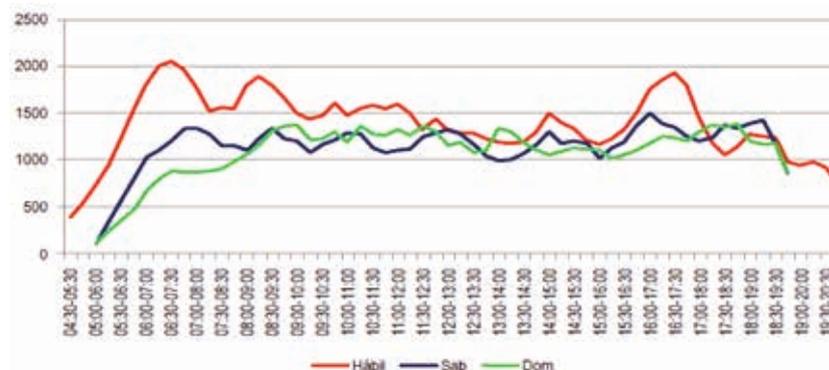
El Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP

El SETP del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta, es un sistema integrado que busca la inclusión y accesibilidad de la población que involucra al sector privado y el público desde dos paquetes de funciones que corresponden a la operación, dotación y mante-

nimiento, y a la inversión en infraestructura, regulación y el control del sistema, respectivamente. Se plantean para su ejecución tres tipos de acciones. La primera de ellas son acciones operacionales que hacen referencia a un reordenamiento de la totalidad de las rutas, proponiendo niveles jerárquicos acordes con la demanda, comprendiendo rutas estratégicas por carriles segregados, alimentadoras en los extremos de los corredores y rutas intrabarriales (DNP, 2009). En la siguiente imagen se muestran sus trazados:

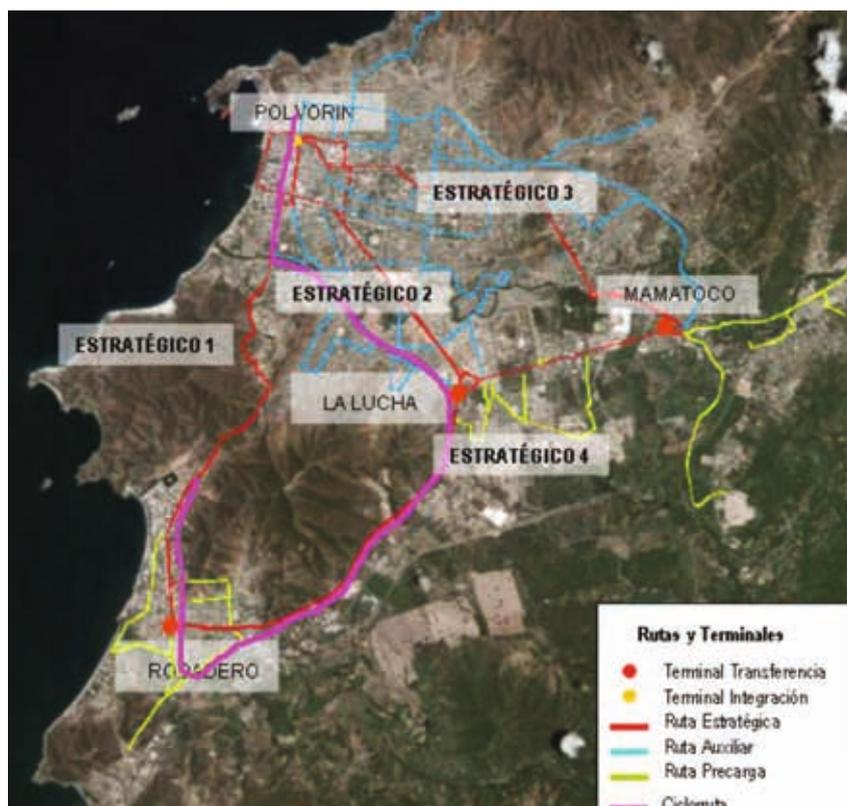
En cuanto a la flota, se emplearán tres tipologías de vehículos limpios y con dispositivos de comunicación, control de gestión e ingreso: 76 buses con capacidad de 80 pasajeros, 76 buses con capacidad para 40 pasajeros y 41 microbuses, disminuyendo significativamente la flota actual de vehículos, evidenciando la chatarrización del parque automotor de transporte público, cuya edad promedio es de 9.4 años a 2015. Por su parte para el recaudo se requiere de la instalación de validadores en todos los buses, en las zonas prepago, en las terminales y en puntos externos de recarga. Su control, programación y planeación de servicios estará en cabeza de la unidad de Tránsito y Transporte de la Alcaldía o en la instancia que el gobierno distrital designe (DNP, 2009).

Figura 3.44. Perfil horario de la demanda sobre la Av. Libertador



Fuente: (Sostenible M. , 2011)

Figura 3.45. Corredores del Sistema por tipo de ruta



Fuente: Diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte público colectivo de pasajeros urbanos para el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta – Unión temporal Ivarsson y Asociados Ltda. -2007 -2008

El segundo componente, es la infraestructura requerida para desarrollar el sistema: 28,8 Kilómetros de longitud en pavimento de alta resistencia, 57,9 kilómetros de vía con preferencia, 60 Kilómetros de vías intrabarriales, con 26 estaciones prepago, 534 paraderos, tres terminales de transferencia y uno de integración, andenes, tres puentes peatonales, señalización, patios y talleres, entre otros componentes.

Finalmente, la institucionalidad que propenderá por generar un vínculo en armonía entre el sector privado y el público, incorporando cuatro nuevos elementos en la operación: i) Sistema de recaudo centralizado, ii) Sistema de gestión y control flota iii) Administrador financiero y iv) Asistente Tecnológico (DNP, 2009).

El costo estimado del sistema es de \$363.202 millones de pesos 2008, de los cuales un 78% son inversión pública destinada a cubrir los costos de infraestructura, control y gestión, y el restante cercano a los \$76.930 millones de pesos de 2008 se destinarán a la compra de vehículos, flota, equipos, software de recaudo, patios y talleres (DNP, 2009).

Los impactos de la implantación del sistema abarcarán desde la reduc-

ción de los costos de operación, la disminución de emisiones de gases y partículas contaminantes, la reducción de la accidentalidad, la generación de empleo, la disminución de tiempos de viaje de los usuarios de transporte público y ahorros en costos de mantenimiento de la infraestructura vial frente a la situación sin proyecto, la recuperación urbana de la ciudad, la recuperación del centro histórico, el aprovechamiento del espacio urbano, la renovación de zonas deprimidas y el mejoramiento en las rentas catastrales que percibe el distrito, entre otros (DNP, 2009).

ACCESIBILIDAD Y COSTOS DE TRANSPORTE

En la actualidad los hogares usuarios del transporte público en el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta destinan en promedio cerca del 20% de su ingreso al gasto en transporte. Asimismo, la tarifa ha crecido a una tasa promedio de 12% anual los últimos años (Sostenible M., 2011). En la encuesta que elaboró la consultoría de Movilidad Sostenible se preguntó a los usuarios el gasto promedio diario en transporte, encontrándose que es de aproximadamente COP \$ 4.426. La figura siguiente muestra la distribución del gasto reportado por los usuarios encuestados para el año del estudio.

En modos como el transporte público, en la actualidad la tarifa es de \$1500 manteniéndose baja respecto a otras ciudades como por ejemplo Montería, que para comienzos de 2016 estableció una cifra de \$2.000 pesos. Por su parte, en taxi la tarifa mínima es de \$5.000 y se maneja según el Decreto 1047 de 2014 que establece tarifas desde el perímetro urbano en horario diurno desde los \$9.600 pesos para recorridos que van hacia el Rodadero, hasta los \$25.400 pesos en horarios nocturnos para recorridos que van hasta las zonas más alejadas, como por ejemplo el Sector Decamerón. Por su parte, la tarifa hacia el aeropuerto es de \$36.000.

Los modos informales imponen una fuerte competencia, pues sirven como servicios de alimentación para las zonas donde el servicio de transporte público no tiene cobertura y donde los nuevos asentamientos urbanos no han sido integrados en términos de accesibilidad. La tarifa para estos modos oscila entre \$1.000 pesos a \$7.000 para ir a lugares como Minca que se encuentran a casi 20 Kilómetros del centro de la ciudad.

Para el SETP, una de las acciones primordiales es integrar la tarifa de los diferentes modos de transporte público colectivo. La integración ta-

rifaria prevista permitirá reducir el porcentaje de transbordos pagos (número de viajes que necesitan efectuar intercambios) a un 18% (DNP, 2009).

TRANSPORTE DE CARGA

Para el año 2005 la ciudad contrató un estudio de transporte de carga, elaborado por Ivarsson y Asociados, quienes presentaron sus análisis diferenciando entre la demanda de comercio exterior y de distribución local. La demanda de comercio exterior es movilizada en vehículos de más de cinco ejes (→C5, Tractomulas) y sólo utiliza los corredores de acceso a los terminales portuarios. La demanda local y de abastecimiento se movilizará en vehículos menores a dos ejes (C2 ← 10 toneladas) y utiliza toda la red urbana de la ciudad y sus conexiones con poblaciones vecinas (Asociados, 2006).

Comercio exterior

El carbón se moviliza por 4 diferentes muelles de la ciudad y representa el 92% de todas las cargas movilizadas por los muelles de Santa Marta. Para 2006 según el estudio en mención, el Muelle de la Drummond, servido por el ferrocarril, movilizaba 21.6 millones de toneladas. La Sociedad Portuaria y Prodeco movizaron

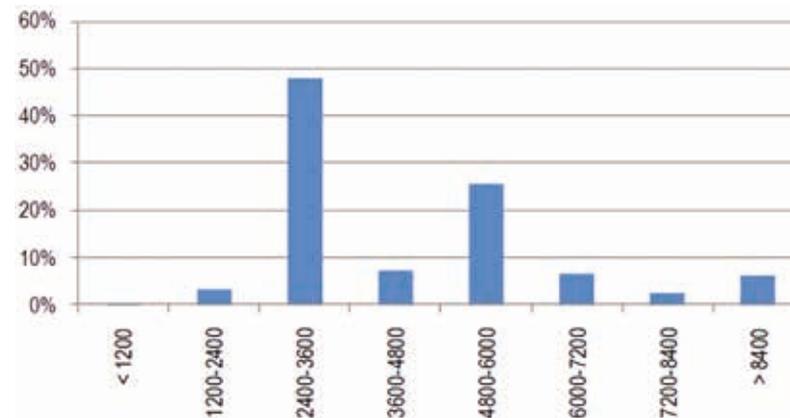
8.54 millones de toneladas de carbón por el modo carretero, utilizando en particular los corredores de la Vía Alternativa y la Troncal del Caribe. Para el caso particular de Prodeco a partir del año 2007 este Terminal empezó a movilizar su carga por el modo férreo (Asociados, 2006).

En este orden de ideas, las zonas de mayor generación y atracción de carga son los terminales marítimos de la ciudad. En términos de origen de la carga, las zonas que generan mayor volumen por modo carretero son la Sociedad Portuaria

con 1.74 millones de toneladas al año y el interior del país que genera hacia Santa Marta 9.09 toneladas de carga al año (Asociados, 2006).

El volumen de carga en Santa Marta por el modo carretero asciende a un total de 11.05 millones de toneladas en el año 2006. Por otra parte las principales zonas de atracción de carga por el modo carretero es el muelle carbonero de Prodeco con 6.25 millones de toneladas atraídas desde el interior del país, continua en importancia la Sociedad Portuaria que atrae 3.02 millones de toneladas.

Figura 3.46 Gasto promedio diario en transporte. Comportamiento del gasto en transporte en la población Samaria



Fuente: (Sostenible M., 2011)

Distribución urbana

Los principales corredores para la distribución de transporte de carga son la Vía Alternativa al puerto, la Avenida Troncal Caribe para los tractocamiones y la red vial de distribución para los camiones C2. De la matriz total es posible observar que el número de camiones C5 en PCU equivalentes que circula por los corredores de carga en

las horas pico de la mañana asciende a sólo 283, mientras que el número de unidades equivalentes para el resto de los modos motorizados comprendidos por motos, taxis, TPC, automóviles particulares, camiones pequeños C2 durante la hora pico de la mañana asciende a 24.227, representando solo los camiones grandes un poco más del 10% del volumen total.

Tabla 3.14: Movimiento de carbón en Santa Marta 2006

PUERTO	CARBON		
	EXPO	IMPO	TOTAL
SPSM	2.304.621	0	2.304.621
POZOS COLORADOS	0	0	0
PRODECO	6.247.080	0	6.247.080
DRUMMOND	21.609.506	0	21.609.506
RIO CORDOBA	20.807	0	20.807
OTROS PUERTOS	0	0	0
Total	30.182.014	0	30.182.014

Fuente: (Asociados, 2006)

Tabla 3.15. Lesionados en accidentes de tránsito

Año	2011	2012	2013	2014	2015
No. De lesionados	329	287	318	297	193*

Fuente: (Transporte U. d., 2012-2015)

Según el estudio base para este análisis, la Vía Alternativa al Terminal de la SPSM presenta en cada uno de sus trayectos nivel de servicio C. Este nivel de servicio corresponde a un flujo estable, con velocidad promedio de 30 Km/hora. Sin embargo para que este corredor permanezca con estas características, es necesario tomar medidas que limiten el uso libre del carro particular a través de este.

Por otra parte, en cuanto a los resultados obtenidos para la Troncal del Caribe, es notorio el comportamiento del flujo vehicular en condiciones cercanas al límite de su capacidad, donde se hace evidente el nivel de servicio E, con una velocidad promedio 14-15 km/hora y con pobre libertad de maniobra para circular, lo que hace extremadamente difícil el comportamiento del tráfico vehicular sobre todo en los tramos contiguos al costado oriental de la Lucha en ambos sentidos y en el costado oriental de Gaira.

ACCIDENTALIDAD VIAL

Para 2015 la accidentalidad en Santa Marta tuvo una tendencia a la alza respecto a años anteriores. Se registraron para este año en total

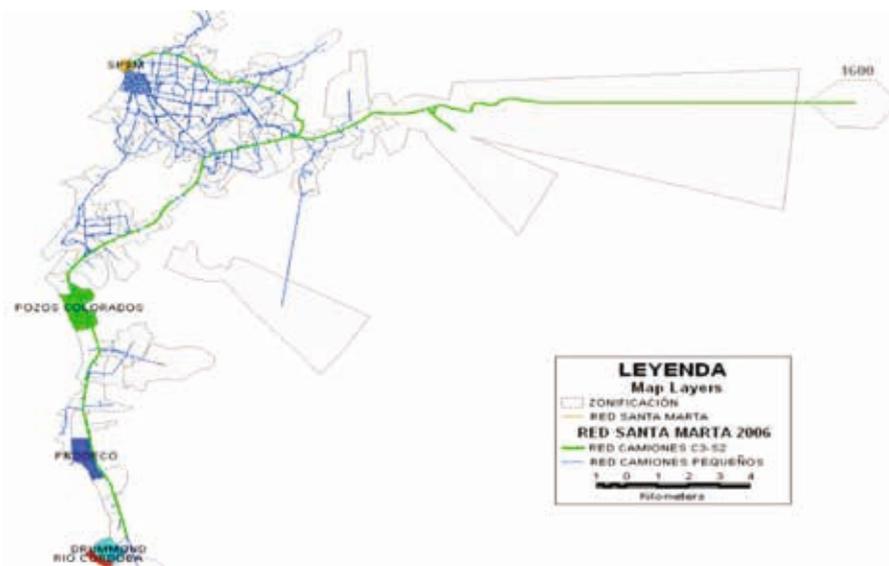
1087 accidentes de tránsito, mientras que en los años predecesores, la cifra había venido disminuyendo de 973 en 2012 a 861 en 2013 y a 925 en 2014 respectivamente. Esto dio como resultado un aumento del 31% en este tipo de hechos.

Los accidentes de tránsito respecto a hechos fatales, a corte de noviembre alcanzaron los 51 casos. La tendencia parece ir a la baja respecto a años anteriores. Se puede observar que en el periodo de análisis, los accidentes en el rango de 20 a 30 años aumentaron significativamente, al igual que la accidentalidad de hechos fatales en mujeres.

En contraste, el número de lesionados por año no ha tenido una tendencia definida y para noviembre de 2015 presentaba una probabilidad de decrecer para el cierre de año.

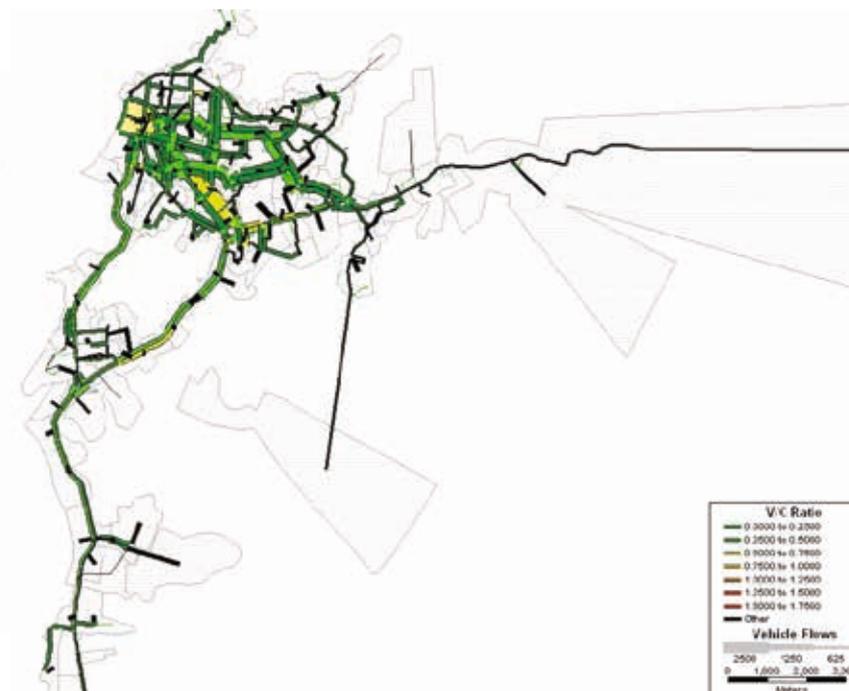
Los vehículos que estuvieron mayoritariamente involucrados en los hechos, fueron en su mayoría automóviles y motocicletas, con una participación de carros de uso privado, motos y microbuses, resultado directamente proporcional a la participación de estos modos en la composición del parque automotor registrado de la ciudad.

Figura 3.47. Red de transporte de carga para distribución urbana



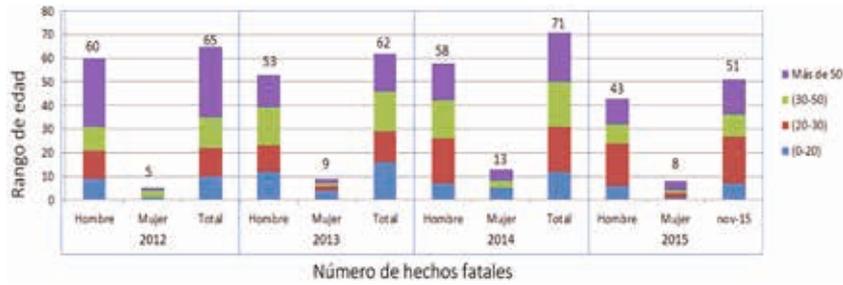
Fuente: (Asociados, 2006)

Figura 3.48. Flujos del transporte de carga en la red vial de Santa Marta



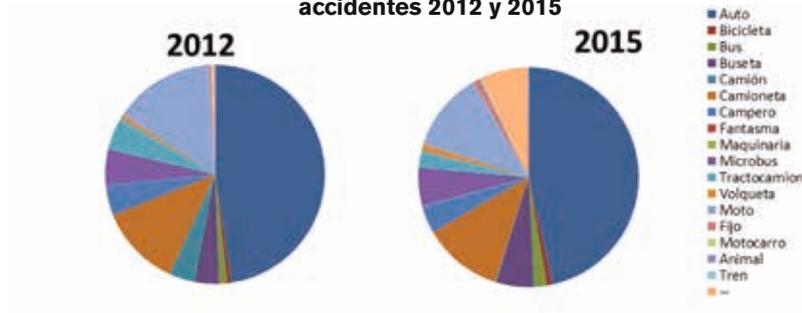
Fuente: (Asociados, 2006)

Figura 3.49. Comportamiento de los accidentes de tránsito de hechos fatales según rango de edad y sexo 2012-2015



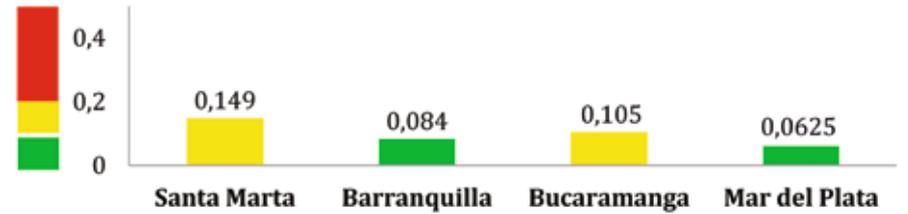
Fuente: (Transporte U. d., 2012-2015)

Figura 3.50. Comparación del tipo de vehículos involucrados en accidentes 2012 y 2015



Fuente: (Transporte U. d., 2012-2015)

Figura 3.51. Víctimas mortales por accidentes de tránsito cada 100.000 habitantes



Fuente: Elaboración Propia con base en datos (BID, 2013) y (Forenses, 2014)

Figura 3.5. Comparación del tipo de vehículos involucrados en accidentes 2012 y 2015



Fuente: (Transporte U. d., 2012-2015)

Del año 2012 al año 2015 la participación de los autos, al igual que de la moto y los camiones disminuyó significativamente. Para aminsonar los impactos del aumento de la accidentalidad, en 2015 se llevaron a cabo acciones que involucraron campañas de capacitación y sensibilización en Seguridad Vial y Cultura Ciudadana. Durante este año se capacitaron:

- 30.000 Personas de diferentes sectores de la comunidad.
- 3.320 Conductores de servicio público
- 4.788 Estudiantes de Colegios Públicos (grados 9, 10 y 11)
- 215 Docentes de Colegios Público

Al comparar la siniestralidad vial de las ciudades en contraste, Santa Marta y Bucaramanga presentan indicadores que requieren de la gestión de la administración, para no alcanzar valores en los años venideros que ingresen en el rango crítico de accidentalidad según la metodología de evaluación del programa CSC. Por su parte, Barranquilla y Mar del Plata presentan un indicador razonable, indiferentemente que sean ciudades donde las dinámicas del transporte son más activas, pudiendo generar mayores

índices en las externalidades, para este caso, en la accidentalidad.

La tendencia de comparendos por su parte, que permiten regular la siniestralidad vial, disminuyó en el municipio. El presente análisis se limita a expresar que este hecho pudo haberse dado en los últimos años debido a falta de fiscalización por parte de agentes de tránsito en las vías, o a que en efecto el comportamiento en seguridad vial y cultura ciudadana, junto con las campañas y esfuerzos elaborados por la administración surtieron efecto, disminuyendo las malas prácticas al volante.

Las infracciones más comunes en los cuatro años de gobierno fueron aquellas que tienen que ver con la violación a los decretos distritales, tales como restricción de pico y placa, día sin moto, estacionar vehículos en sitios prohibidos, conducir vehículos sin portar o sin haber obtenido la licencia de conducción, no tener el seguro obligatorio contra accidentes de tránsito (SOAT), la revisión técnico mecánica, conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el Código de Transito y amonestaciones generales entre otras (Transporte U. d., 2012-2015)



A photograph of two women sitting outdoors under a large, leafy tree. The woman on the left is wearing a black tank top and is smiling broadly, looking towards the woman on the right. The woman on the right is wearing a white top with a black floral pattern and is looking towards the left. In the background, there are white buildings with wooden doors and windows, and a bicycle parked near one of the buildings. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

4
DIMENSIÓN
ECONÒMICA Y
SOCIAL



4 DIMENSIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL

El mejoramiento de las condiciones de vida de la población de las ciudades depende fundamentalmente de la dinámica económica y del grado en el cual esta última permite crear mayores niveles de empleo de manera sostenible como una condición fundamental del bienestar.

Depende igualmente del grado en el cual las políticas sociales están orientadas hacia la promoción de la equidad, en particular a través del fortalecimiento del capital humano en todas las etapas del ciclo de vida. En ese sentido, la sostenibilidad económica y social de las ciudades tiene que ver con la existencia de condiciones adecuadas de educación, salud y seguridad que, acompañadas de altos niveles de productividad y empleo de calidad, generen bienestar social.

El presente análisis describe los resultados de una evaluación rápida de la situación actual de la ciudad en temas económicos y sociales. Para ello se utilizaron las últimas cifras oficiales disponibles de enti-

dades como el DANE, Profamilia y diferentes ministerios (Defensa; Salud y Educación Nacional); así como instituciones internacionales, entre ellas el Banco Mundial. De forma complementaria, se realizaron reuniones tanto individuales como grupales con los responsables de las diferentes instancias del gobierno local y organizaciones representativas de la ciudad, que dieron luces sobre las distintas temáticas aquí planteadas.

EMPLEO

La tasa de desempleo de la ciudad de Santa Marta corresponde al 9% en lo que va corrido del año 2015 (enero-septiembre), cifra que ha venido mejorando y que va en concordancia con el promedio nacional que desde hace unos años se ha fijado la meta de no superar los dos dígitos y que para el 2015 corresponde a 9,2% (enero-septiembre).

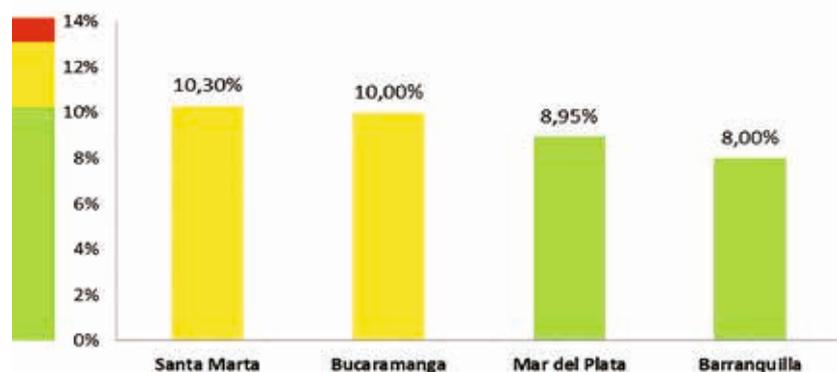
Un alto nivel de desempleo se puede ver traducido en altos niveles de pobreza y desigualdad en la ciudad, lo que sella el círculo de pobreza en Santa Marta. En el 2012, la tasa de desempleo se ubicó en 10%, pasando en el 2013 a 9,9% y subiendo en el 2014 0,4 puntos porcentuales, ubicándose en 10,3% dentro del

rango medio según la metodología. Sin embargo, la ciudad ha concentrado esfuerzos para disminuir el desempleo, al punto que la tasa se ha reducido 1,3 puntos porcentuales en el último año, ubicándose en 9%. Por otro lado, la Tasa Global de Participación (TGP), que refleja la oferta laboral como tal o la fuerza de trabajo, no presenta una variación significativa, pasando en el 2012 de 62,6% a 62,2% en el 2014. De igual forma ha ocurrido con la tasa de ocupación (TO) que expresa el porcentaje de personas ocupadas sobre la población en edad de trabajar, es decir, el conjunto de habitantes económicamente activos, la cual ha disminuido de 56,4% en el 2012 a 55,8% en el 2014. Ambas tasas reflejan el comportamiento de la oferta laboral en la economía de la ciudad.

Dentro de las ciudades a resaltar con modelos similares pero que presentan tasas inferiores a la que presenta Santa Marta a 2014, podemos encontrar a Barranquilla con una tasa de desempleo anual 8% y Bucaramanga con una tasa del 10%; en el caso de Mar del Plata (Argentina), la tasa correspondía a 8,95% anual (Ver Figura 4.1).

Las alianzas público privadas con

Figura 4.1. Tasa de Desempleo. 2014



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

empresas locales han contribuido en la inclusión productiva de la comunidad, que junto a entidades públicas de orden nacional como el SENA, formulan proyectos de capacitación y formalización laboral. En este sentido, en la última década hay dos sectores económicos que sobresalen por su demanda laboral, aunque también son una fuente importante de informalidad, ellos son el sector inmobiliario y la construcción que han crecido debido al desarrollo turístico de la ciudad; y el turismo, especialmente enfocado hacia el ecoturismo. Por su parte, la diversificación económica de la ciudad es escasa, sin embargo Santa Marta a 2011 arrojó fuertes cifras

de exportaciones no tradicionales las cuales crecieron al 46,5%, conformada en gran parte por el sector industrial que a la fecha ocupada el 53,7% de ventas, seguido por el sector agropecuario, de caza y de silvicultura, el cual participo con un 46,2% de las ventas. Las importaciones para el mismo año también se incrementaron en un 32,7% debido a las compras realizadas por el sector industrial el cual tuvo la mayor participación, con un 99%.

En cuanto a la demanda laboral en Santa Marta, se puso en evidencia que para el 2013 las ramas de actividad económica que mayor participación y número de ocupados

fueron: comercio, restaurantes y hoteles (34,8%) que aumentó 3,5% respecto al 2012; servicios comunales, sociales y personales (22,3%) y transporte, almacenamiento y comunicaciones (13,9%). Esto indica que la mayoría de la población ocupada se encuentra trabajando dentro de la ciudad y principalmente en el sector comercio, pues dada la ubicación geográfica de la ciudad y su potencial turístico y logístico-portuario, ésta se convierte en un punto estratégico de logística e intercambio comercial de productos. Adicionalmente, durante el 2013, la ocupación por cuenta propia⁴⁸ tuvo la mayor participación (57%) del total de los empleados en la ciudad, seguido por la categoría de empleado particular (28,9%) (Informe de Coyuntura Económica Regional Magdalena 2013, 2012, pág. 26).

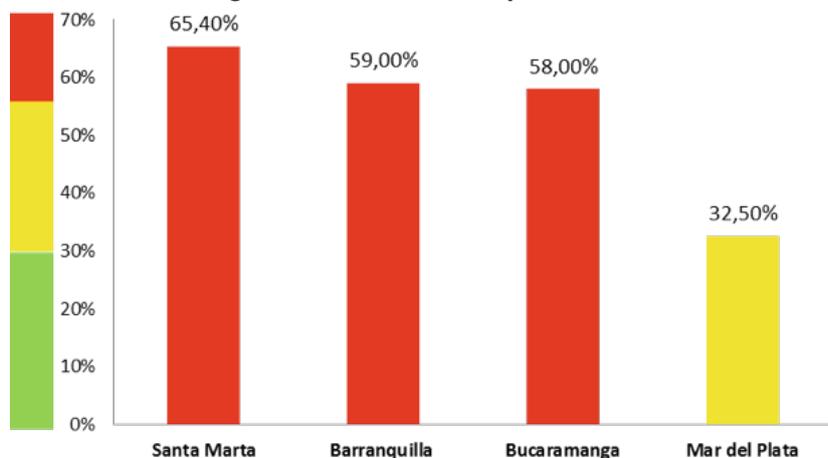
Respecto a la informalidad, la ciudad presenta en el 2015 una tasa de 64,24%, siendo una de las más altas de la Costa Atlántica y ubicándose por encima del rango medio sugerido por la metodología (→55%) junto a Riohacha y Sincelejo. La cifra para el año 2014 fue de 65,4%. En la ciudad, la mayor parte de la economía informal se ubica en el comercio de alimentos (Alcaldía de

Santa Marta, 2012, pág. 23) y en el sector turístico. Este indicador ha crecido como respuesta a la falta de oportunidades laborales formales y de buena calidad que perjudican a los samarios, es por eso, que actividades como el “rebusque” y el mototaxismo se han fortalecido en un ambiente que propicia la informalidad y que no brinda oportunidades reales a los samarios (Pérez & Castañeda, 2011, pág. 69). Dentro de las ciudades a considerar encontramos a Barranquilla, con el 59%, por otro lado, se encuentra Bucaramanga con una tasa de 58% y Mar del Plata con una tasa de 32,5%. (Ver Figura 4.2).

Teniendo en cuenta la importancia que tiene Santa Marta como destino turístico, ecológico y portuario de Colombia, el gobierno nacional viene adelantando una serie de programas para impactar el empleo y la dinámica laboral. En este sentido, se ha creado el Plan de Empleo para el departamento del Magdalena, con énfasis en su capital, que busca

⁴⁸ En particular, el trabajo por cuenta propia puede entenderse como una oportunidad para desarrollar iniciativas propias, o bien como una situación vulnerable, de precariedad que se mantiene a la espera de un trabajo formal, y de última instancia antes de estar desempleado.

Figura 4.2. Tasa de Desempleo Informal



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

solucionar principalmente los “desequilibrios regionales y subregionales de oferta y demanda laboral, la capacidad de absorción de la población joven a las dinámicas de la demanda en el mercado laboral, la calidad del empleo, especialmente, la informalidad y los ingresos insuficientes” (Fundación Panamericana para el Desarrollo, 2014, pág. 7). Otra iniciativa muy importante que se encuentra desarrollándose y que beneficiará a Barranquilla, Cartagena y Santa Marta es el Plan Maestro de Turismo Regional que servirá como apoyo e impulso de este sector en el Caribe Colombiano.

COMPETITIVIDAD

De acuerdo al Foro Económico Mundial (WEF, por sus sigla en inglés), la competitividad es entendida como el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país (World Economic Forum, 2012). Así, la competitividad se encuentra relacionada con la productividad, la cual establece el nivel de prosperidad que puede obtener una economía y con la conectividad territorial, como la capacidad de un territorio para relacionarse con el resto del mundo, expandiendo así el potencial de crecimiento de una economía.

Tabla 4.1 Indicadores de Empleo

Indicador	Unidad de medida	Valores de Referencia			Santa Marta	Fuente
Tasa de desempleo (promedio anual)	%	<10%	10% - 13%	>13%	10.30%	DANE, Medición empleo informal y seguridad social año 2015.
Empleo informal como % del empleo total	%	<30%	30%- 55%	>55%	67.9%	DANE, Medición empleo informal y seguridad social año 2015.

Durante la Sexta Cumbre de las Américas realizada en el año 2012, diferentes líderes latinoamericanos coincidieron en la necesidad que representa el conectar las Américas y al mismo tiempo mantener esta región abierta al mundo, como una forma de incrementar la productividad y competitividad del Continente (WEF, 2013). Adicionalmente, el Índice de Competitividad Global elaborado por el WEF para el 2014-2015 indicó que Colombia ocupa el puesto 66 de 144 países evaluados; este índice se basa en el análisis de 12 pilares fundamentales de la competitividad en ámbitos medio ambientales, eco-

nómicos y sociales, dependiendo de esto los países son ubicados en diferentes etapas de desarrollo competitivo. En el caso de Colombia, el país está en la segunda etapa de desarrollo conocida como Economías Impulsadas por la Eficiencia (Efficiency-driven); en esta etapa el país debe enfocarse en la educación superior, la disponibilidad de tecnologías, el tamaño del mercado, y en la eficiencia de los mercados financiero, laboral, y de bienes y servicios. De igual manera para definir la etapa, el WEF ha determinado dos criterios fundamentales para identificar la etapa de desarrollo: el primero el nivel de PIB



per cápita como proxy para identificar el salario, y segundo la importancia y dependencia en la explotación de recursos naturales.

Teniendo en cuenta que los registros del PIB en Colombia son calculados por departamentos, para obtener un indicador local por ciudades y municipios el DANE proporciona el índice de Importancia Económica Municipal (IEM). En este sentido, el departamento del Magdalena tuvo un IEM de COP \$8.777 miles de millones (USD \$4.696 millones) representando un 1,3% a nivel nacional, y Santa Marta de COP \$3.840 miles de millones (USD \$2.055 millones) aportando el 54.1% a nivel departamental. Del 2012 al 2013 la economía de Santa Marta tuvo un crecimiento del 11%, muy por encima al año anterior que fue solo del 7% mostrando una mejora en la productividad y el bienestar de la sociedad.

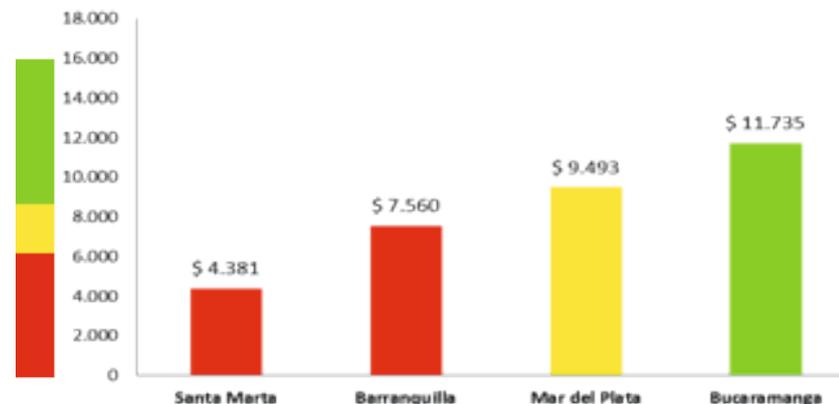
El PIB per cápita (IEM per cápita) de Santa Marta para el 2013 fue de USD \$4.381, posicionándose por debajo del nacional y del de ciudades del caribe colombiano como Cartagena y Barranquilla como se puede observar en la Figura 4.3. Como indicador que estima la riqueza de un territorio, así como la capacidad de consumo y calidad de vida de la sociedad,

un bajo nivel de PIB per cápita puede verse reflejado en pobreza, informalidad, y desempleo entre otros. Por tal motivo, al aplicar la metodología de semaforización según los valores de referencia Santa Marta se ubica en la zona roja al contar con PIB per cápita inferior a los USD \$7.500.

Dentro de las ciudades a considerar encontramos que Santa Marta tiene la cifra más baja para el 2013, seguida por Barranquilla con un PIB per cápita de UDS\$ 5.251, Mar del Plata de UDS \$9.493 y Bucaramanga de UDS \$13.598. Estas cifras muestran un gran contraste con respecto a Santa Marta debido a que las anteriores ciudades han fortalecido sus principales sectores y la atracción de inversión extranjera (Ver Figura 4.3).

Santa Marta cuenta con una distribución del IEM similar a la del departamento del Magdalena para el 2013, donde sus tres principales actividades generadoras de valor son: actividades de servicios sociales y comunales, Comercio, restaurantes, hoteles y reparación, y Agricultura, ganadería y pesca. Para el caso puntual de la capital la tercera actividad de más participación varía siendo la prestación de Servicios financieros, inmobiliarios y empresariales, como se puede observar en la Figura 4.3.

Figura 4.3 PIB Per Cápita Municipal (USD). 2013



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

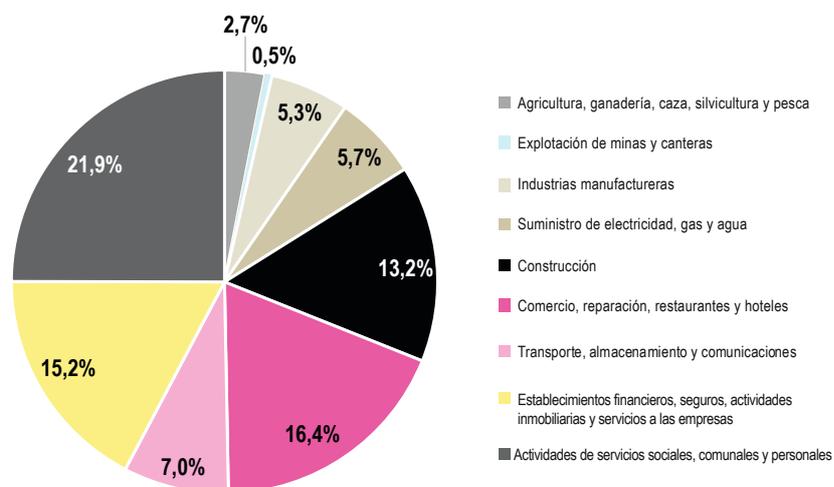
Cabe resaltar que iniciativas de la ciudad buscan fortalecer y potencializar los sectores de turismo, logística y agroindustria donde vemos un potencial de desarrollo puesto que dentro del IEM los dos primeros sectores tienen una participación del 16% y 7% respectivamente, y para la agroindustria el sector agrícola representa un 3% y el sector industrial un 5%.

SECTOR TURÍSTICO

Gracias a los recursos naturales de Santa Marta y su ubicación entre el

mar y las montañas, la ciudad se posiciona como uno de los principales destinos turísticos del caribe colombiano. Este turismo se localiza en diferentes zonas de la ciudad siendo el Centro Histórico, las playas de El Rodadero y Bello Horizonte, y el Parque Tayrona los principales focos. El sector de la hotelería y restaurantes agregaron el 7% de valor al IEM y ocupando a 66.000 personas durante el 2013 (Banco de la República de Colombia, 2014).

Para el 2015, Santa Marta tuvo una ocupación hotelera de 56,3%, una ta-

Figura 4.4 Valor Agregado PIB Santa Marta


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

rifa promedio anual de COP \$221.229, y un ingreso por habitación disponible de COP \$209.488. Estos indicadores para Santa Marta sobrepasan la media nacional y la posicionan como la tercera ciudad, después de San Andrés y Cartagena, más atractiva para turistas e inversionistas en el Caribe de Colombia. Sin embargo, el origen del turismo de Santa Marta es en su mayoría nacional, puesto que el 94% de los huéspedes alojados en los hoteles son colombianos (COTELCO Colombia, 2015).

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

SECTOR PORTUARIO- LOGÍSTICO

La infraestructura portuaria del Departamento del Magdalena se encuentra dividida en dos zonas portuarias; la primera en el centro de la ciudad de Santa Marta y la otra en el municipio de Ciénaga. Cada una cuenta con características distintas, sin embargo las actividades de la zona portuaria de Ciénaga tiene un impacto indirecto en Santa Marta por ser la ciudad más cercana con mayor infraestructura y prestación de servicios requeridos. Por lo anterior, se describen por separado ambas zonas a continuación (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014):

- Zona Portuaria de Santa Marta: Conformada por 4 concesiones portuarias liderada por la Sociedad Portuaria de Santa Marta y la participación internacional de SSA International, cuenta con un terminal multipropósito de uso público donde se ha invertido USD \$90 millones en renovación tecnológica y obras civiles en los últimos años. Para el 2014, se movilizaron más de 7,9 millones de toneladas representando el 4,3% de la carga nacional distribuidas de la siguiente manera:
 - Granel líquido 57%
 - Granel sólido diferente al car-

bón18%

- Carbón a granel 13%
- Contenedores 7%
- Carga General 5%

- Zona Portuaria de Ciénaga: Conformada por dos terminales especializadas en cargue directo y encapsulado de carbón de uso privado de las empresas Drummond (American Port Company S.P.) y Prodeco (Puerto Nuevo S.A.). Estos puertos han generado una inversión privada de más de US \$900 millones durante los últimos años, movilizando en el 2014, 41 millones de toneladas, que representan para Colombia:

- 22,6% del total de toneladas movilizadas
- 32% de las exportaciones totales
- 52% del carbón a granel exportado

SECTOR AGRÍCOLA

Durante el 2014, el departamento del Magdalena participó con el 2% dentro de las exportaciones totales del país. Estas exportaciones se concentraron en bienes agrícolas, pecuarios y agroindustriales como el banano, aceite de palma y café, con una participación en las exportaciones con un 48,4%, 29,8% y 12,7%, respectivamente (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2014).

El sector agrícola de Santa Marta se especializa en dos cultivos: el banano con 1.550 hectáreas y seis productores, y el café (“Distrito cafetero” en la Sierra Nevada de Santa Marta) con 4.450 hectáreas aprox. y 2.000 productores.). Esto resalta el potencial de la ciudad en las actividades de agricultura, y los procesos de agregar valor a estos productos ya sea con transformaciones productivas o mejoras en las técnicas para aumentar su competitividad.

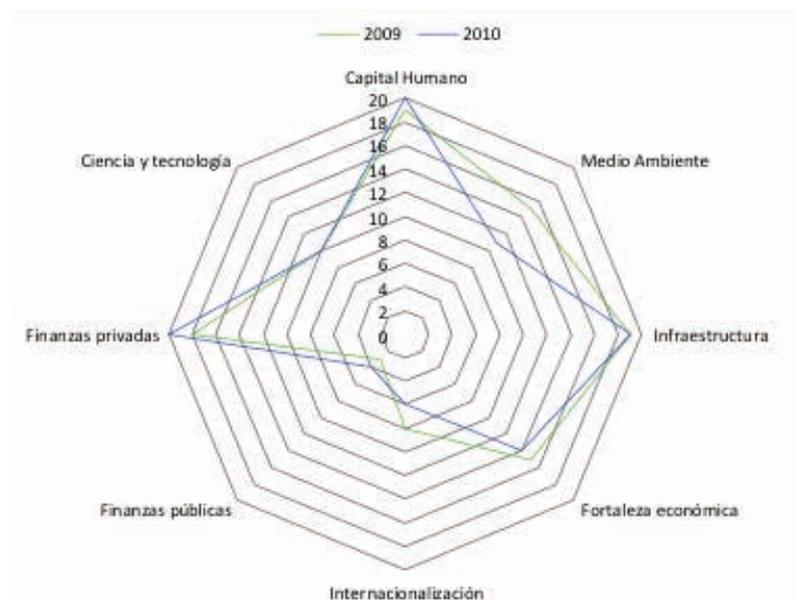
Este sector de la economía samaria, cobra gran importancia en las proyecciones regionales que se identifican en el estudio del Diamante Caribe y los Santanderes (FINDETER, 2014), pues identifica a Santa Marta como ciudad líder del proyecto de la Agrópolis de Ciénaga, que abarca todo el departamento del Magdalena donde los municipios de Zona Bananera, Ciénaga, El Reten y Fundación son los principales jalonadores.

Los proyectos de Agrópolis tienen como objetivo principal fortalecer la relación entre el campo y la ciudad para impulsar el desarrollo económico y social, e incluyen iniciativas de encadenamientos productivos, asociatividad en el campo, internacionalización, y transformación productiva.

Ahora bien, de acuerdo con el Índice Departamental de Competitividad 2014⁴⁹, el departamento de Magdalena ocupa la posición 22 de 24 departamentos. El departamento presentó una debilidad marcada en el factor de condiciones básicas, especialmente en los pilares de instituciones, educación básica y media e infraestructura, mientras que el factor en el que mejor desempeño tuvo fue en el de sofisticación e innovación. Lo anterior destaca la necesidad que tiene el departamento de mejorar la calidad de vida de sus habitantes e impulsar estrategias que fortalezcan el desarrollo económico local.

A nivel municipal y de acuerdo con el Índice Global de Competitividad⁵⁰ del Observatorio del Caribe, para el 2010, Santa Marta ocupó el puesto 14 de 22 ciudades evaluadas, encontrándose en un nivel medio de competitividad, por encima de ciudades como Valledupar pero por debajo de Cartagena y Barranquilla. Además, según el estudio, las principales fortalezas de la ciudad se encuentran en su desempeño en el factor de finanzas públicas y en el de internacionalización de la economía, gracias al puerto de Santa Marta. Por otra parte, los factores en los que la ciudad tuvo una baja calificación fueron capital humano e infraestructura; este último ha tenido

Figura 4.5 Índice Global de Competitividad para Santa Marta. 2010

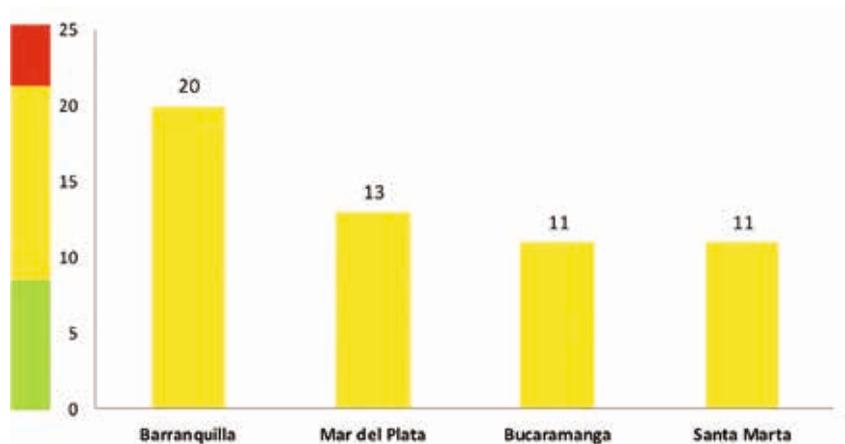


Fuente: Observatorio del Caribe y Cámara de Comercio Cartagena, 2010

⁴⁹ El Índice Departamental de Competitividad (IDC) es una publicación anual realizada por el Consejo Privado de Competitividad la cual tiene el objetivo de medir, de manera robusta, diferentes aspectos que inciden sobre el nivel de competitividad de los departamentos en Colombia. Se mide el desempeño de ciudades capitales en factores como: capital humano, medio ambiente, infraestructura, fortaleza económica, internacionalización, finanzas públicas, finanzas privadas y ciencia y tecnología. Las 22 ciudades que se comparan en el ranking son: Bucaramanga, Medellín, Bogotá, Cali, Pereira, Villavicencio, Ibagué, Montería, Neiva, Pasto, Cartagena, Cúcuta, Tunja, Barranquilla, Popayán, Sincelejo, Armenia, Valledupar, Manizales, Santa Marta, Riohacha y San Andrés.

⁵⁰ El Informe de Competitividad Global analiza la competitividad de 133 naciones, basándose en más de 110 indicadores que incluyen cifras oficiales provenientes de diversas fuentes nacionales e internacionales y la información proveniente de encuestas de opinión realizadas a más de 12 mil líderes empresariales en todos los países. La columna vertebral del informe es el Índice de Competitividad Global (ICG), que captura el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el crecimiento económico sostenible y ayudan a explicar por qué algunos países son más exitosos que otros en elevar, de manera sostenible, su productividad, niveles de ingreso y oportunidades para sus respectivas poblaciones. Se analiza a través de doce variables.

Figura 4.6 Días para abrir un negocio, 2013.



Fuente: Banco Mundial, Doing Business

como consecuencia una desarticulación territorial que ha limitado el acceso a zonas de interés turístico y por tanto ha restringido el desarrollo económico de la ciudad (Ver Figura 4.5).

Por su parte, el Banco Mundial elabora anualmente el ranking Doing Business⁵¹ el cual ubica en el 2014 a Santa Marta en el puesto número 6 en el componente relacionado con la facilidad de hacer negocios⁵² entre las 23 ciudades nacionales evaluadas. Adicionalmente, el tiempo requerido para abrir y operar formalmente un negocio en la ciudad es de 11 días, encontrándose dentro de las ciudades en las cuales la apertura de una nueva empresa es más

eficiente como lo son Bucaramanga, Cali y Armenia. Dentro de la metodología este valor se clasifica en un nivel aceptable el cual está cerca a estar en los niveles óptimos (10-20). Este indicador ilustra la eficiencia de cada ciudad para facilitarle a sus habitantes la apertura de un negocio, por lo cual encontramos que Santa Marta y Bucaramanga cuenta con el mismo tiempo de respuesta (11 días), mejor condición que ciudades como Mar del Plata (13) y Barranquilla, la cual requiere de 20 días (Ver Figura 4.6).

En cuanto a la dinámica y tejido empresarial del Magdalena, se evidenció

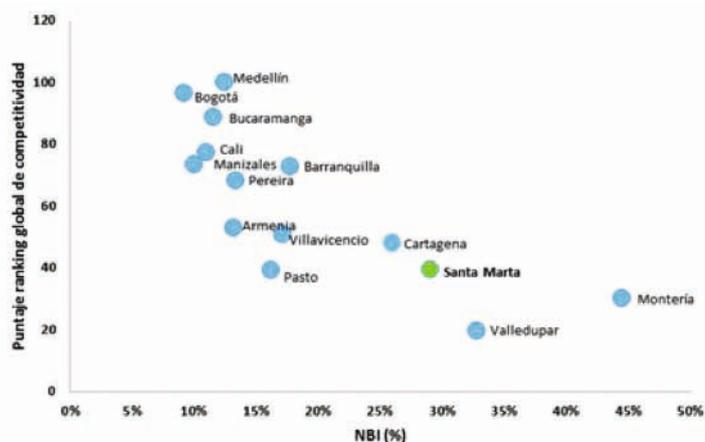
⁵¹ El índice miden las regulaciones para hacer negocios y actividades empresariales en las diferentes economías de un país. Los componentes evaluados en este índice son: facilidad de hacer negocios, apertura de un negocio, manejo de permisos de construcción, obtención de electricidad, registro de propiedades, obtención de crédito, protección de los inversionistas minoritarios, pago de impuestos, comercio transfronterizo, cumplimiento de contratos y resolución de la insolvencia. La muestra nacional incluye las siguientes ciudades: Manizales, Ibagué, Bogotá, Armenia, Pereira, Santa Marta, Dosquebradas, Valledupar, Neiva, Montería, Medellín, Riohacha, Tunja, Bucaramanga, Popayán, Sincelejo, Villavicencio, Cartagena, Pasto, Cúcuta, Cali, Barranquilla y Palmira.

⁵² El índice de facilidad para hacer negocios clasifica a las economías del 1 al 23 (dentro de un grupo de 23 ciudades evaluadas); el primer lugar corresponde a la mejor. Una calificación alta significa que el ámbito regulador es propicio para hacer negocios. La clasificación en cada tema es el promedio simple de los percentiles clasificados por los indicadores que lo componen.

1521 DIAS SANTA MARTA



Figura 4.7 Indicador Global de Competitividad Vs Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas, 2010



Fuente: Elaboración propia basada en Observatorio del Caribe y Cámara de Comercio Cartagena (2010) y DANE

que durante el 2013 el departamento tuvo un crecimiento del 4,4% en el número de sociedades constituidas, alcanzando un total de 929 nuevas empresas y siendo los sectores de comercio y finanzas los que presentaron un mayor número de nuevas sociedades. El comercio al por mayor y menor es el de mayor participación en las empresas registradas en la Cámara de Comercio de Santa Marta. De un total de 17.770 empresas inscritas para el 2014, el 48,5% pertenecen a actividades de comercio, el 20,76% al sector de servicios sociales, comunales y personales y un 7,38% al sector industrial. Cerca del 70% de las empresas del departamento se encuentran situadas en Santa

Marta, dentro de las cuales el 96,3% son microempresas, el 2,5% pequeñas empresas, el 0,9% medianas empresas y un 0,3% grandes empresas. No obstante, así como cada año surgen nuevas oportunidades de emprendimiento en la ciudad y departamento, otras más se disolvieron, situación que se presentó en 149 unidades productivas, con un 18,3% más que el total de empresas cerradas durante el 2012, especialmente en el sector financiero (Cámara de Comercio de Santa Marta, 2012).

Por otro lado, en cuanto a la productividad laboral del departamento, entendida como el alto valor agregado generado por persona ocupada y la cual

se convierte en un mecanismo para alcanzar una mayor competitividad, se encuentra un indicador de COP \$90.196 para el 2014. Por lo tanto, los indicadores de la metodología CSC muestran que Santa Marta no solo presenta un bajo nivel de competitividad sino que también existe una baja productividad por persona ocupada en el departamento, lo cual deja en evidencia la necesidad de fortalecer el capital humano de la ciudad y el aprovechamiento de los sectores potenciales del territorio. Se considera como importante la prestación de un servicio educativo pertinente, que ayude a fortalecer la oferta de programas educativos en concordancia a los sectores estratégicos para la competitividad.

Otro de los factores que incentivan el fortalecimiento del talento humano son los grupos de investigación. Adicional al deficiente desempeño de la ciudad en cuanto al ranking de capital humano, a nivel departamental se encuentra un bajo número de grupos de investigación el cual fue de cinco por cada 100 mil habitantes para el 2012. Esta situación también se da a causa del bajo número de programas ofrecidos así como la falta de programas educativos pertinentes para niveles de especialización, maestría o doctorado en el departamento. El nivel de profesionales que acceden a una educación superior es bajo ya que su población joven no tiene

el interés en desarrollar conocimientos de postgrado.

Para el 2010, la formación de especialización la ofrecieron quince instituciones, la de maestría ofrecida por cinco instituciones territoriales y para doctorado un número inexistente de programas (Cámara de Comercio de Santa Marta, 2012). Por lo tanto, se ha encontrado que factores como el bajo número de grupos de investigación, de matrículas de PhD y la inexistencia de doctorados por cada millón de habitantes impiden la generación de un ecosistema de innovación en la región, la apropiación de las nuevas facetas de la ciencia, la tecnología y el conocimiento en general por parte de la población, restándole competitividad a la ciudad.

Para finalizar, la Figura 4.7 muestra la relación existente entre la productividad, expresada en términos de competitividad, y la calidad de vida de las personas, donde a mayor porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), menor competitividad en la ciudad. Para el caso de Santa Marta, el índice de NBI fue del 29% y el puntaje obtenido en el escalafón de competitividad del 2010 fue de 39,71/100, encontrándose dentro de las ciudades menos competitivas de la región.

Tabla 4.2 Indicadores de competitividad

Indicador	Unidad de medida	Valores de Referencia			SANTA MARTA	Fuente
Días para obtener licencia de funcionamiento	# de días	<10	10 a 20	>20	11	Banco Mundial, Doing Business, 2013.
Existencia de plataforma logística	Si/No	Existe una plataforma logística diseñada e implementada para transportes marítimos, aéreos y terrestres	Existe una plataforma logística diseñada para al menos un tipo de transporte (marítimo, aéreo o terrestre)	No se ha diseñado una plataforma logística	Si	-
PIB per cápita de la ciudad	US\$ per cápita	>10000	7500 – 10000	< 7500	4.381	DANE. Índice de Importancia Económica Municipal 2013.
Número de grupos de investigación por cada 100 mil habitantes	#	>14	8 A 14	<8	5	Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación, Ministerio de Educación Nacional. 2012.
Número de universitarios matriculados en un programa de Doctorados,	#	>32	18 y 32	<18	2	Sistema Nacional de Información de la Educación Superior, 2014.
Número de científicos y de profesionales altamente calificados en diferentes áreas del conocimiento	#	>120	65 a 120	<65	0	Sistema Nacional de Información de la Educación Superior, 2014
Productividad laboral	#	>207000	entre 116000 y 207000	<116000	97.347	DANE. Encuesta Anual Manufacturera, 2013.

DESIGUALDAD URBANA

El problema de inequidad en las ciudades es uno de los principales retos a afrontar, según Persson y Tabellini (1994) dado que el impacto de la desigualdad constituye una de las principales trampas de crecimiento en las urbes debido a que la desigualdad en el ingreso afecta el crecimiento tanto económico como social, puesto que lleva a muy bajos niveles de vida incurriendo en problemas sociales que afectan a una ciudad. De este modo, el impacto del crecimiento en el éxito de las políticas de reducción de pobreza radican en como los beneficios puedan verse distribuidos, conforme a los Objetivos de Desarrollo Sostenible donde una de sus principales metas es “poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo”, según lo definido por la ONU :

“la pobreza va más allá de la falta de ingresos y recursos para garantizar unos medios de vida sostenibles. Entre sus manifestaciones se incluyen el hambre y la malnutrición, el acceso limitado a la educación y a otros servicios básicos, la discriminación y la exclusión sociales y la falta de participación en la adopción de decisiones. El crecimiento económico debe ser inclusivo con el fin de crear empleos sostenibles y promover la igualdad”.

Durante la administración 2012-2015 “Santa Marta está cambiando” se realizaron importantes esfuerzos por cerrar estas brechas de pobreza e inequidad en su población, representados en programas de alimentación escolar (almuerzos y desayunos), el acceso y la permanencia de niños y niñas de los niveles de transición y básica primaria en los establecimientos educativos distritales oficiales de la ciudad, partiendo de una atención en el año 2011 de 29.134 niños hasta llegar a la meta anual de 42.122 niños y niñas beneficiados en cada año del cuatrienio (Alcaldía de Santa Marta, 2014). Por otro lado, también se desarrollaron campañas para la cobertura de vacunación ocupando el primer lugar a nivel nacional en coberturas útiles del mismo.



Las situaciones de inequidad y falta de acceso se reflejan en los espacios de la ciudad y ante la falta de acción, tienden a perpetuar ciclos de pobreza y exclusión. Un ejemplo claro se presenta en el déficit de abastecimiento y de tratamiento del agua en donde la cobertura en el área urbana es del 75%. No obstante, las dinámicas económicas urbanas así como la cultura del lugar, pueden constituir las principales herramientas para revertir este ciclo y dar origen a transformaciones positivas a partir de los valores del lugar.

Dentro de los diferentes problemas con los que cuenta la ciudad, podemos encontrar el indicador de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), que para Santa Marta equivale al 29%, respecto al 47,68% del departamento; este indicador, se encuentra por encima del promedio nacional el cual se ubicó en 27,28%.

De acuerdo con los índices de pobreza calculados por el DANE, en el Distrito de Santa Marta el porcentaje asciende al 34,1%, mientras que el de pobreza extrema alcanza el 7,2%. Ambos indicadores se encuentran por encima del margen crítico establecido para las ciudades ICES (→25%) lo cual revela un desempeño poco aceptable en el marco de

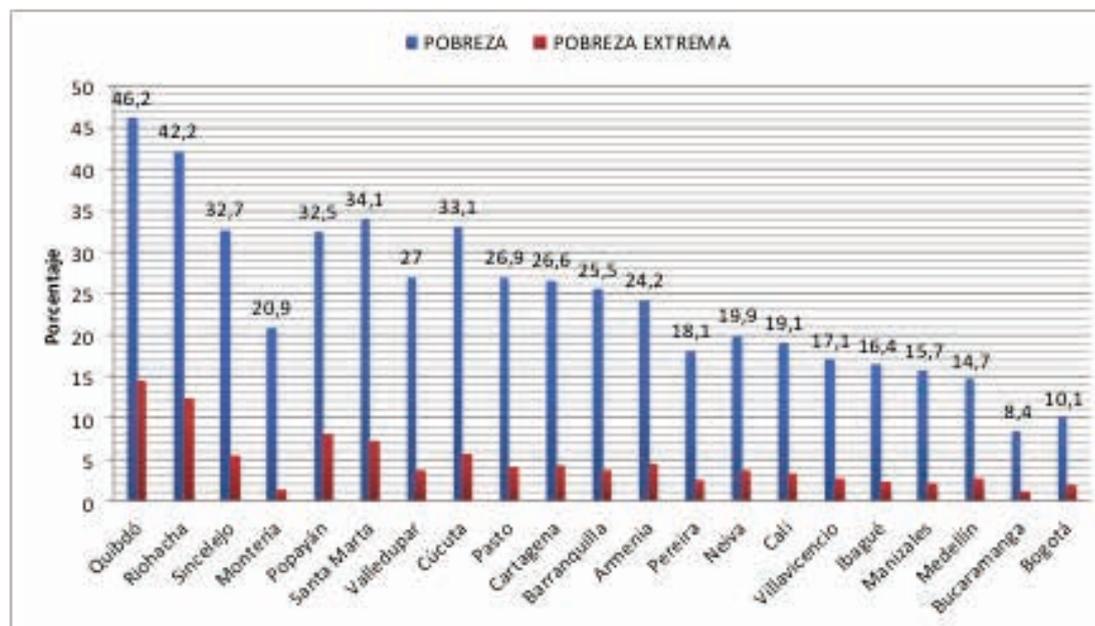
referencia de la metodología ICES, y en unos promedios más altos en relación con Cartagena (26,6%), Barranquilla (25,5%) y Montería (20,9%) tienen tasas un poco más bajas y que conforman el eje Caribe. Tal como se puede ver en el gráfico, Santa Marta presenta muy altos niveles tanto de pobreza como de pobreza extrema, siendo una de las mayores ciudades en el país por debajo de Quibdó y Riohacha, y la tercera del país en niveles

de pobreza extrema (Ver Figura 4.8). Esta cifra es contrastada con el dato que tiene el departamento de Magdalena, el cual arroja una cifra de pobreza del 38.3% para el mismo año.

Uno de los principales focos de pobreza radica en los grupos de tercera edad en la ciudad, de acuerdo con las proyecciones del DANE, el 8,71% de la población pertenece a este grupo y según la alcaldía de Santa Marta, se

calcula que el 80% de estas personas vive en condiciones de pobreza (Plan de Desarrollo, 2010-2014). La alcaldía enfrenta el desafío a través de su programa Adulto Mayor, en el cual se provee educación a través de programas flexibles de aprendizaje con el fin de acabar con el analfabetismo. Cabe también resaltar que con los recursos de la estampilla PRO-SE-NITUD, la administración distrital tiene prevista la construcción y acon-

Figura 4.8 Pobreza y Pobreza extrema en las principales ciudades



Fuente: Elaboración propia a partir de la información del DANE.

dicionamiento del primer Centro de Vida para el Adulto Mayor.

Dentro de las ciudades comparables encontramos a Barranquilla que cuenta con un nivel de pobreza aún mayor representado por el 25.5%. Contrastando estos resultados se encuentran ciudades como Bucaramanga con el 8.4% y el caso de Mar del Plata en Argentina, representada en un 6.8% de su población (Ver Figura 4.9). En el caso de la pobreza extrema Barranquilla cuenta con un porcentaje del 3.6%; y por otro lado encontramos a Bucaramanga con el 1,1% de sus habitantes.

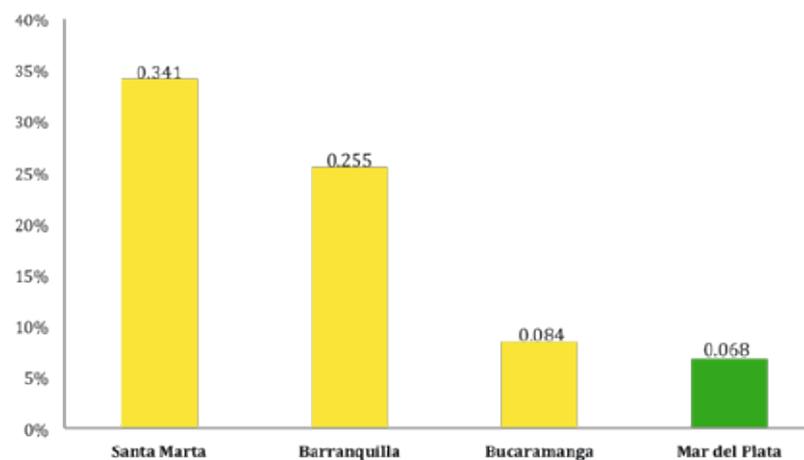
Por otra parte, la desigualdad en la ciudad también se puede ver reflejada en el coeficiente Gini que mide la desigualdad de ingresos. Para el caso de Santa Marta este índice indica que en la ciudad existe una brecha considerable pues esta aumentó de 2013 a 2014 quedando para este último año en 0,470, como también lo hicieron la pobreza y la pobreza extrema. Esto denota un bajo desempeño de las políticas de equidad social que acerca la ciudad al promedio nacional de 0,53 (DANE, 2013). En el caso del coeficiente de Gini para las ciudades con las cuales se compara a este ente territorial, Barranquilla presenta un coeficiente de 0,49; Bu-

caramanga con un 0,44 y, por último, Mar del Plata en un 0,38 (Ver Figura 4.10).

Entre los proyectos propuestos por la Administración Distrital se encuentra el Plan Integral de Mejoramiento de los Colegios y Escuelas Públicas Urbanas y Rurales, la creación de la Universidad Distrital Politécnica, la construcción de la Macrobiblioteca de Santa Marta y el desarrollo del área de expansión con vivienda de interés social -VIS y vivienda de interés prioritario -VIP, entre otros. En adición a este se encuentran los siguientes programas: Movilización Social por una Educación de Calidad, Ferias de la Equidad y Programa Adulto Mayor, entre otros.

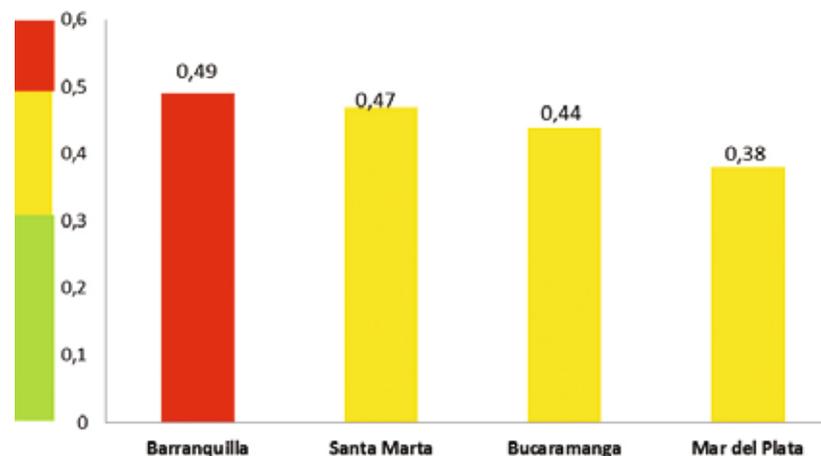
Es importante mencionar que uno de los fenómenos sociales que tiene incidencia directa sobre la posibilidad de garantizar un alto nivel de calidad de vida de la población, es la creciente migración de grupos poblacionales en situación de desplazamiento (PSD) por la violencia; este tema ha traído una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

Figura 4.9 Datos de Pobreza



Fuente: Elaboración propia a partir de la información del DANE y del Urban Dashboard.

Figura 4.10 Coeficiente de Gini



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

Tabla 4.3 Indicadores de Desigualdad Urbana

Indicador	Unidad de medida	Valores de Referencia			SANTA MARTA	Fuente
Porcentaje de la población por debajo de la línea de pobreza	%	<12%	12-25%	>25%	34,1%	DANE. Incidencias de Pobreza Monetaria, Pobreza Monetaria Extrema y Coeficiente de Gini. 2014
% de viviendas ubicadas en asentamientos informales	%	<5%	5 - 10%	>10%	S.I.	-
Coeficiente de Gini de ingresos	%	<0.35	0.35 – 0.5	>0.5	0,470	DANE. Incidencias de Pobreza Monetaria, Pobreza Monetaria Extrema y Coeficiente de Gini. 2014

dad para ese año. Las cifras según lo plantea el Plan de Desarrollo 2012-2015 de Santa Marta indicaban que a 2011 el 25% de la población son personas en situación de desplazamiento; sus registros arrojan 57.932 personas expulsadas, 114.995 recibidas, y 121.821 declaradas antes de 1997, y 2011 (marzo 31) y se ha encontrado el aumento en los últimos 20 años de los asentamientos precarios en zonas no urbanizables y de riesgo en donde aproximadamente Santa Marta contaba con 18 mil asentamiento aproximadamente. La población en situación de desplazamiento recibida

en Santa Marta equivale al 2.96% de la población en las mismas condiciones en todo el país. Esto la ubica en el tercer lugar detrás de Bogotá y Medellín. No obstante, el impacto poblacional que generó este grupo en la entidad territorial en proporción es mucho mayor al generado en Bogotá y Medellín.

El último informe de Gestión de víctimas realizado por la secretaría de Gobierno de Santa Marta arrojo unas cifras a considerar en donde la ciudad a 2012 contaba con una población estimada de 469.066 habitantes

de los cuales 197.248 son población víctima⁵³, traducido en un 42% del total de la población. Este fenómeno explica que el promedio del crecimiento se encuentre por encima del resto del país, ya que la ciudad cuenta con un índice de crecimiento equivalente al 3.16% en donde la población en situación de desplazamiento aporta el 0,47%.

Este tema trae consigo problemas asociados a un leve envejecimiento de la población ya que el 26% de las personas que llegan al municipio son menores de 15 años. Por otro lado el porcentaje de población mayor de 21 años equivale al 33% de la población. Otro problema de la población en situación de desplazamiento es asociado a que el 52% de las personas víctimas son mujeres, así como la población indígena también cuenta con unas cifras a considerar (4.055 indígenas). Este tipo de problemas sociales han afectado negativamente el proceso de desorganización de urbanización en donde encontramos que más de 18 mil asentamientos y viviendas son precarias y se encuentran ubicadas en zona de riesgo con una serie de limitaciones en temas de servicios públicos básicos (Secretaría de Gobierno de Santa Marta).

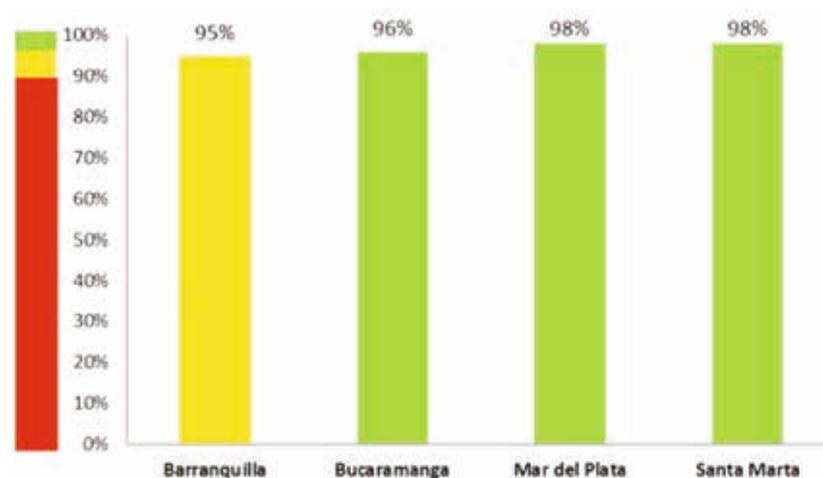
⁵³ Datos RED nacional de información (informe de personas víctimas del conflicto por municipios)

EDUCACIÓN

Con el fin de incentivar la inversión productiva, aumentar las oportunidades de empleo y generar un ambiente social y económico propicio para el desarrollo sostenido de la ciudad, se requiere una fuerte inversión en capital humano, especialmente en la educación de niños y jóvenes (CEPAL, 2009). La educación de calidad es primordial para alcanzar un mayor desarrollo y para lograr la formación de los jóvenes que conformen una sociedad de conocimiento.

A pesar de los esfuerzos que ha realizado la ciudad para brindar una educación de calidad durante los últimos años, aún existen grandes brechas de inequidad y desigualdad, especialmente entre la población más pobre y vulnerable. Esta situación se refleja al analizar los indicadores de cobertura, calidad y eficiencia educativa. La tasa de alfabetismo es de 98%, evidenciando que la mayoría de adultos en la ciudad saben leer y escribir. De acuerdo a los valores de referencia del programa, la ciudad se encuentra en un nivel óptimo (≤ 95). Esta cifra es bastante satisfactoria, puesto que erradicar con el analfabetismo es indispensable para así lograr cerrar brechas existentes en materia de pobreza y educación; así

Figura 4.11 Tasa de Alfabetismo



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

como para generar impactos tanto a nivel económico como social y que los resultados de este esfuerzo sean visibles a nivel multidimensional. (Ver Figura 4.11)

La ciudad de Santa Marta se enfrenta a numerosos retos en materia de educación. En primer lugar, la cobertura en educación primaria y secundaria es inferior al promedio nacional. Tal como se puede ver en la Tabla 4.4.1, los niveles de primaria y secundaria se ubican por debajo del promedio nacional, y para primaria, la cobertura disminuyó considerablemente en el año 2014. La cobertura en educación media se ubica en un

muy buen lugar con respecto al nivel nacional y, asimismo, experimenta un incremento en el año 2014.

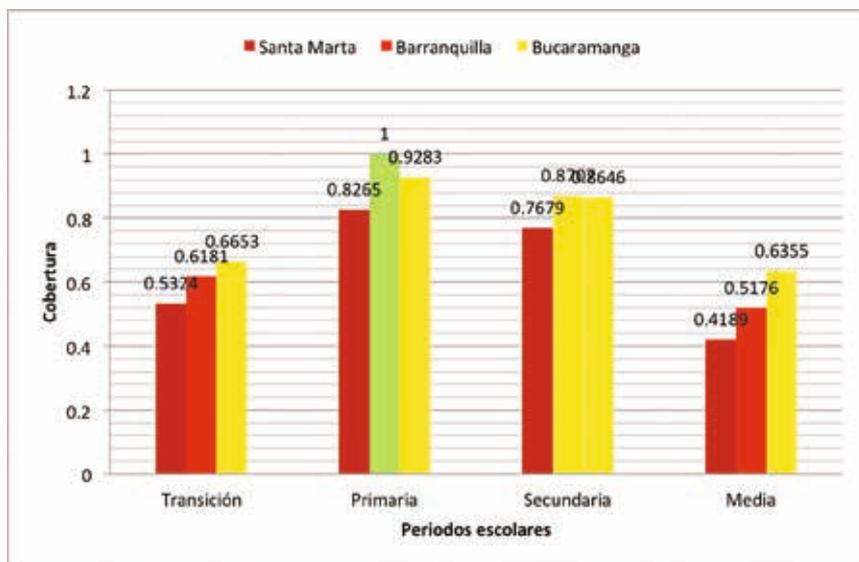
Realizando un análisis de lo anterior y contando con el comparativo de las ciudades seleccionadas con cifras similares a las de Santa Marta encontramos que en promedio la ciudad presenta unos índices inferiores a los que encontramos en ciudades como Bucaramanga y Barranquilla. La deserción en la educación media es un tema de gran consideración puesto que se hace importante contar con jóvenes cuya formación sea el centro de desarrollo para la vocación productiva del municipio. (Ver Figura 4.12)

Tabla 4.4 Tasa de cobertura neta de educación

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

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

Figura 4.12 Tasa de cobertura neta de educación



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

En materia de calidad, se analizan los resultados de las Pruebas SABER para el año 2014. Estas pruebas se aplican a los estudiantes de grados tercero, quinto y noveno de los planteles educativos del país. Tal como se puede ver en la Figura 4.13 la ciudad presenta serios problemas de calidad, en las pruebas de lenguaje, solo el 27% de los estudiantes de grado quinto alcanzaron un nivel satisfactorio, mientras que el 49% tuvo un desempeño mínimo, es decir, estos estudiantes cuentan con una comprensión textual condicionada a la forma en cómo se les presenta la información en los textos. Dentro de las ciudades a comparar encontramos que la ciudad presenta unos índices superiores a los obtenidos en Bucaramanga pero inferiores a los índices correspondientes a las ciudades de Mar del Plata en Argentina y Barranquilla.

Asimismo, de los estudiantes de grado noveno únicamente el 27% alcanzó resultados satisfactorios en las pruebas de lenguaje, mientras que el 42% obtuvo el puntaje mínimo. Cabe también resaltar que el 27% de los estudiantes de quinto y noveno obtuvieron un desempeño insuficiente en las pruebas, es decir, no superaron las preguntas de menor dificultad. De acuerdo a los valores de referencia

del programa, la ciudad se encuentra en un nivel deficiente para el grado V y grado IX (<74).

En las pruebas de matemáticas, el 22% de los estudiantes de quinto grado obtuvo un desempeño satisfactorio. De este modo, el 27% alcanzó un nivel mínimo y el 49% tuvo desempeño insuficiente en las pruebas, es decir, la mitad de los estudiantes de quinto grado no superó las preguntas de menor dificultad. Asimismo, los estudiantes de grado noveno tuvieron un bajo desempeño en las pruebas, puesto que el 13% alcanzó nivel satisfactorio, 45% obtuvo desempeño mínimo y 40% de ubicó en el nivel insuficiente de las pruebas. Tal como se puede ver, la ciudad de Santa Marta presenta grandes retos en cuanto a la calidad de su educación, especialmente en matemáticas. La calidad de la educación es una de las principales fuentes de desigualdad en Colombia, puesto que la acumulación de capital humano se ve fuertemente afectado por este ámbito, y esto conlleva a la perpetuación de ciclos de pobreza en el futuro. De acuerdo a los valores de referencia del programa, la ciudad se encuentra en un nivel deficiente para el grado V y grado IX (<76).

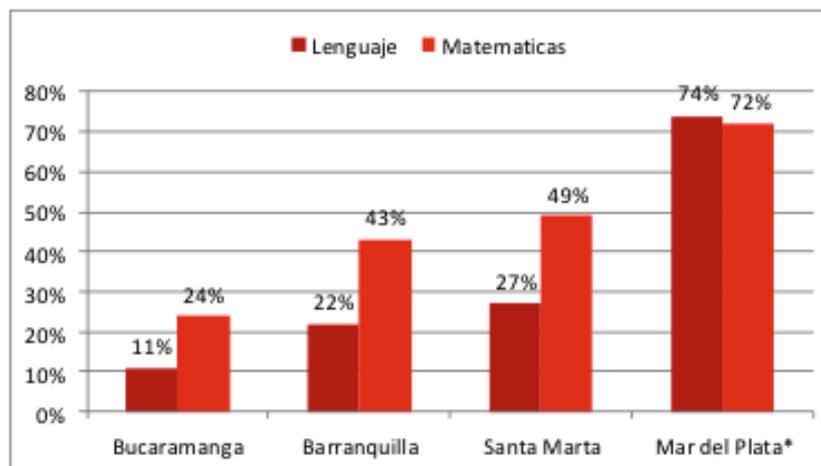
Ahora bien, la ciudad de Santa Marta cuenta con 257 establecimientos

educativos, de los cuales 73 son oficiales y 184 son no oficiales. La tasa de deserción fue en el 2014 de 2,76%, esta experimentó una disminución frente a la tasa de 4,17% de 2013. Asimismo, la tasa de repitencia fue en el 2013 de 1,23%, cifra bastante inferior a la media nacional de 2,09%. A través del Programa de Alimentación Escolar la Alcaldía de Santa Marta provee a los niños y niñas de estrato 1, 2, y 3 suplemento alimenticio diario, esto con el fin de generar condiciones óptimas para que estos puedan lograr un aprendizaje y así se puedan desarrollar de manera libre y eficaz.

De acuerdo al indicador la tasa de cobertura bruta es del 77,12%, lo que indica que la ciudad cuenta con una alta capacidad del sistema para atender la población en edad de ingresar a la educación superior, sin embargo se necesitan esfuerzos para lograr mayor pertinencia y calidad educativa, orientando la oferta de programas hacia la vocación productiva de la ciudad.

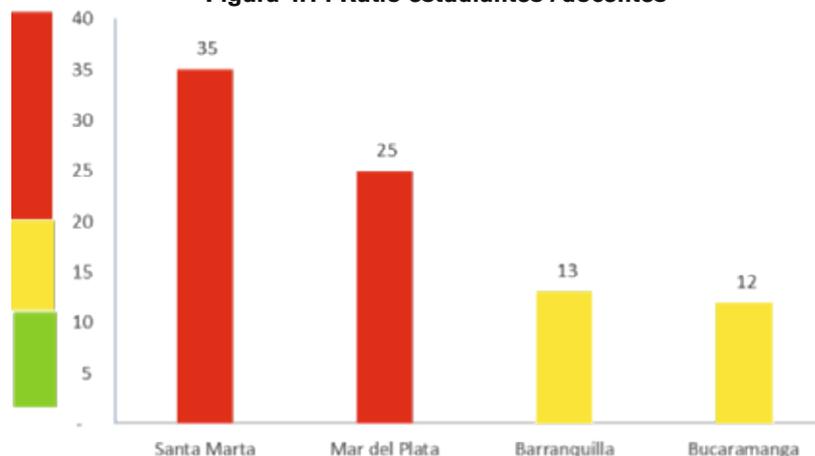
En la búsqueda constante del conocimiento y de un capital humano más capacitado, los llamados ecosistemas de innovación han indagado acerca de la creación de clústeres que permitan integrar la industria, los centros

Figura 4.13 Pruebas Estandarizadas en Lectura y Matemáticas. Comparación con las Ciudades



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Urban Dashboard BID, 2016
 Nota*: Los datos correspondientes a las ciudades colombianas corresponden a los resultados de las pruebas saber aplicadas para el año 2014 en los grados V. Los datos correspondientes a Mar del Plata en Argentina corresponden al Urban Dashboard del año 2013 y corresponden a todos los grados.

Figura 4.14 Ratio estudiantes /docentes



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

de conocimiento y las universidades. El ranking del factor capital humano realizado por el Observatorio del Caribe evalúa anualmente los siguientes indicadores: mortalidad infantil, Tasa Global de Participación (TGP), cobertura bruta en primaria, secundaria y media, la calidad de los colegios y la población de la ciudad. En este, Santa Marta ocupó la posición 20 de 22 ciudades, lo cual indica que durante los últimos años la ciudad ha tenido un reto importante en temas de calidad y cobertura educativa. Sin embargo, es importante resaltar un buen desempeño de la ciudad en el factor de ciencia y tecnología, pues en este factor la ciudad ocupó el puesto 10, siendo la segunda ciudad mejor posicionada de la región.

Otra variable bastante incidente en la calidad de la educación es la proporción de estudiantes por maestro, en la ciudad de Santa Marta se tiene que por cada maestro en el aula hay 35 estudiantes. Este número es bastante alto pues disminuye el tiempo que el profesor le puede dedicar a cada estudiante y deja el indicador en punto crítico (>20:1). Ciudades como Barranquilla y Bucaramanga han trabajado para tener cifras cada vez más reducidas y un número óptimo de estudiantes por cada profesor. (Ver Figura 4.14)

Para finalizar, y alineados con el Objetivo de Desarrollo Sostenible relacionado con “asegurar una educación inclusiva de calidad y equitativa y promover las oportunidades de aprendizaje permanente para todos”, la ciudad debe intensificar los programas que le permitan lograr este objetivo especialmente en la educación secundaria, media y superior. De igual forma debe realizar mayores esfuerzos para reducir la inequidad y desigualdad especialmente en poblaciones vulnerables que se encuentran en situación de pobreza y pobreza extrema y entre zonas urbano-rural

Tabla 4.5 Indicadores de educación

Indicador	Unidad	Valores de Referencia			Santa Marta	Fuente
Tasa de alfabetismo entre los adultos	%	>95%	90-95%	<90%	98%	Ministerio de Educación Nacional. Colombia libre de analfabetismo. 2015
Porcentaje de estudiantes de grado 5 que se encuentran en nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales de lenguaje.	%	>83%	83%-74%	<74%	27%	ICFES. Resultados SABER, 2014.
Porcentaje de estudiantes de grado 5 que se encuentran en nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales de matemáticas.	%	>85%	76%-85%	<76%	49%	ICFES. Resultados SABER, 2014.
Porcentaje de estudiantes de grado 9 que se encuentran en nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales de lenguaje.	%	>83%	83%-74%	<74%	27%	ICFES. Resultados SABER, 2014.
Porcentaje de estudiantes de grado 9 que se encuentran en nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales de matemáticas.	%	>85%	76%-85%	<76%	40%	ICFES. Resultados SABER, 2014.
Ratio estudiantes /docentes// Proxy: Ratio estudiantes - Docentes (Educación básica y sector oficial)		< 10:1	Entre 10:1 y 20:1	> 20:1	35:1	Ministerio de Educación Nacional. Estadísticas Sectoriales. 2014.
Tasa de cobertura neta en Transición	%	>90%	65%-90%	<65%	53.24%	Ministerio de Educación Nacional. Estadísticas educativas, 2014
Tasa de cobertura neta en Primaria	%	>95%	89%-95%	< 89	82.65%	Ministerio de Educación Nacional. Estadísticas educativas, 2014
Tasa de cobertura neta en Secundaria	%	>90%	75%-90%	< 75%	76.79%	Ministerio de Educación Nacional. Estadísticas educativas, 2014
Tasa de cobertura neta en Media	%	>70%	51%-70%	< 51%	41.89%	Ministerio de Educación Nacional. Estadísticas educativas, 2014
Tasa de cobertura bruta en la educación superior	%	> 40%	40%-30%	<30%	77.12%	Sistema Nacional de Información de la Educación Superior. 2014



CONECTIVIDAD DIGITAL

Los avances y desarrollos tecnológicos que han aparecido durante los últimos años han permitido que las economías adopten las tecnologías existentes en pro del mejoramiento de la productividad de las industrias, de los procesos de eficiencia y de la innovación para la competitividad. Además, mejoras en la infraestructura tecnológica o digital otorgan una mayor eficiencia y democratiza el acceso a la información, lo cual a su vez contribuye a una mayor participación e igualdad en la ciudad (Cominetti, 2002). De igual manera, el contar con una adecuada infraestructura y apropiación de las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) permite la generación de una ciudad digital que cuente con entornos de acceso a internet, teléfonos, conexiones electrónicas, kioskos de información y el fomento de un mayor intercambio de información que integre a la ciudad con el resto del mundo (Alva, 2012).

En cuanto al acceso a internet Santa Marta presenta un nivel medio de conectividad, acorde con la metodología CSC, pues el número de suscripciones de acceso fijo a internet de banda ancha por cada 100 habitantes fue de 11 suscripciones durante el 2014. Adicionalmente, el total de sus-

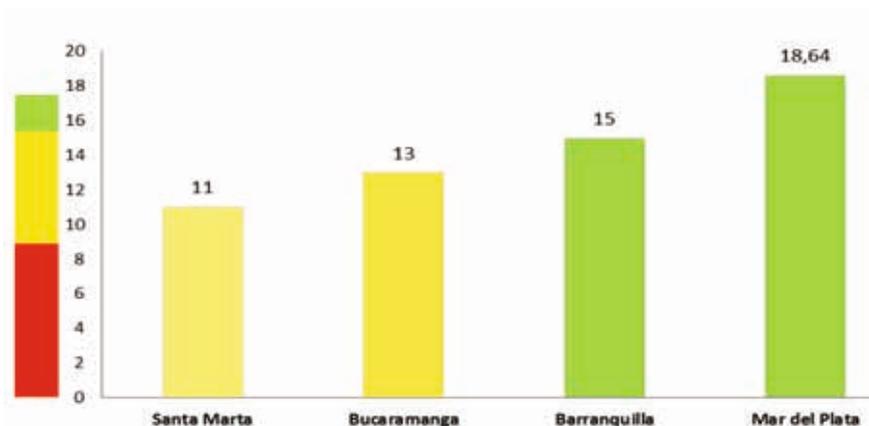
criptores a internet durante el último trimestre del 2014 fue de 53.171, incrementando en 5.610 suscriptores con respecto al mismo periodo del año 2013 y representando el 1,05% del total de suscriptores a internet fijo a nivel nacional. De acuerdo a los valores de referencia del programa, la ciudad se encuentra en un nivel aceptable (10-15).

En cuanto a las ciudades a comparar encontramos que Santa Marta presenta un nivel bajo en conectividad pues el número de suscripciones de acceso fijo a internet de banda ancha por cada 100 habitantes fue de 11 suscripciones. Este indicador se encuentra por debajo de las ciudades a comparar. (Ver Figura 4.15)

Con respecto al porcentaje de penetración total de internet, Santa Marta presentó un 11,2% para el 2014, siendo inferior al presentado por Cartagena (13%) y al promedio nacional durante el 2014 que fue de 22,3% (Ver Figura 4.16). La empresa proveedora de internet que cuenta con un mayor porcentaje de cobertura es telefónica, la cual obtuvo el 72% de los usuarios totales de la ciudad.

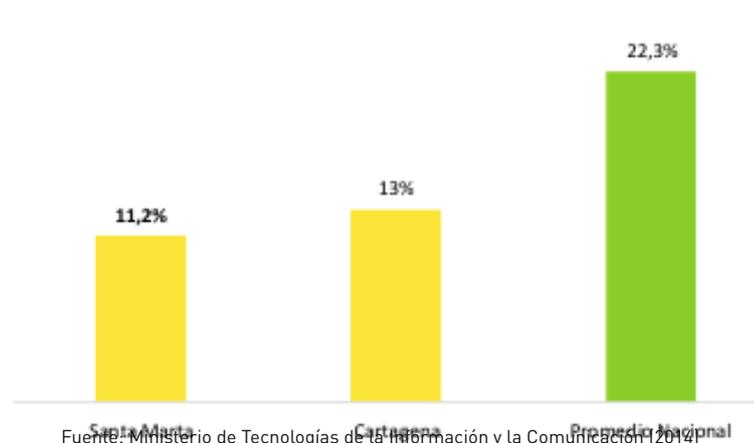
De acuerdo con el Ministerio de Tecnologías de la Información y la

Figura 4.15 Comparativo de ciudades - Suscriptores a internet de banda ancha



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

Figura 4.16 Porcentaje de penetración internet. 2014.



Fuente: Ministerio de Tecnologías de la Información y la Comunicación (2014)

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

Para el 2012 Santa Marta presentó un avance en cuanto al acceso a computadores por parte de estudiantes pues contó una media de 47 estudiantes por equipo de cómputo y un 23% de sedes educativas conectadas a banda ancha (BID, 2014).

En cuanto al acceso a televisión, para el año 2014 la Asociación Nacional de Televisión reportó 10 suscripciones a TV cable o satelital por cada 100 habitantes, lo cual es muestra de

que muy pocas personas o familias tienen la oportunidad de contar con este servicio y aquellas que cuentan con suscripciones, están inscritas a este servicio principalmente a través de los operadores Telmex Colombia S.A, DIRECTV Colombia LTDA y Colombia Telecomunicaciones S.A E.S.P. Por lo tanto la ciudad presenta el reto de mejorar la cobertura de conectividad y acceso a la información en la ciudad, además de fomentar un adecuado aprovechamiento del potencial que estas herramientas pueden brindar además de incentivar el uso de las TIC en los sectores como turismo, logístico-portuarios y de comercio así como en nuevos campos como el teletrabajo, la telemedicina, teleducación, entre otros, con miras a incrementar la productividad de la ciudad por medio de la conectividad digital.

Si bien Santa Marta ha logrado avances en términos de conectividad digital, el camino para contar con una infraestructura y cobertura adecuada aún contiene numerosos retos. La ciudad debe buscar mejorar la infraestructura digital y asimismo fomentar el uso de las TIC, como herramienta para mejorar e innovar la actividad turística a nivel nacional e internacional, generando mayor acceso a la información por parte de

los turistas, mayor visibilidad para los visitantes nacionales e internacionales y mayor competitividad municipal.

Tabla 4.6. Indicadores de Conectividad

Indicador	Unidad de medida	Valores de Referencia			SANTA MARTA	Fuente
Subscripciones a Internet de Banda Ancha Fija (para cada 100 habitantes)// Proxy:: internet conmutado + dedicado	# de suscripciones para cada 100 habitantes	> 15	10-15	< 10	11	MINTIC, Sistema de Información Único del Sector de las Telecomunicaciones 2014, DANE, Proyección poblacional, 2005.
PROXY: Porcentaje de hogares con computador	porcentaje de hogares con computador	>43%	Entre 35% y 43%	<35%	S.J.	-
PROXY: Número de suscripciones por TV cable o Satelital, por cada 100 habitantes	# de suscritos a TV cerrada o satelital por cada 100 habitantes	>80	Entre 75 y 80	<69	10	Autoridad Nacional de Televisión de la República de Colombia, 2014. Información recolectada de los operadores de televisión en el territorio.

SALUD

La Organización Mundial de la Salud (OMS) define el derecho a la salud como “un estado de completo bienestar físico, mental y social” que “consiste no solamente del acceso a la atención médica, sino también del acceso a todos los bienes y servicios que son esenciales para una vida saludable o que conducen a ella”. Una vivienda segura, un medio ambiente limpio, una alimentación adecuada e información correcta sobre la prevención de enfermedades son las bases de una vida saludable. El derecho a la salud también implica que

las personas tengan control sobre su cuerpo y su salud.

En el departamento de Magdalena, desde el año 1985 hasta el año 2015 la esperanza de vida ha mostrado un incremento progresivo, el cual de acuerdo con proyecciones del DANE, se espera continúe creciendo hasta el 2020. Tal y como puede observarse en la Figura 4.17, la esperanza de vida de mujeres para el quinquenio 2010-2015 corresponde a 76 años y la de hombres a 72 años. En promedio, el departamento tiene una esperan-

za de vida al nacer de 75 años, que de acuerdo a los valores de referencia del programa, ubica a Magdalena en un rango aceptable.

La esperanza de vida al nacer corresponde a 75 años en promedio, valor que se encuentra crítico dentro de la metodología (<90%), aun así, las otras ciudades de ICES a comparar tienen valores similares indicando que en este aspecto aún se puede aumentar con una cobertura en salud y planes que sean de apoyo para sus habitantes

Figura 4.17 Esperanza de vida al nacer - Magdalena 1985 - 2020



Fuente: Elaboración propia con base en Indicadores Demográficos DANE. Series de Población 1985 - 2020

Respecto a la tasa de mortalidad en menores de 5 años, Santa Marta presentó para el año 2014, 17 muertes de niños menores de 5 años de edad por cada mil nacidos vivos, cifra que disminuyó respecto al número de muertes presentadas en el 2013 (22). Este valor ubica a la ciudad por encima de lo ocurrido en el departamento del Magdalena y en Colombia que para el mismo año fue de 14 y 13, respectivamente (Ver Figura 4.19). Santa Marta cuenta con cifras que se deben considerar dentro de los próximos planes de desarrollo. Un modelo a seguir es Mar del Plata o

Bucaramanga quienes cuentan con óptimos resultados dentro de sus ciudades.

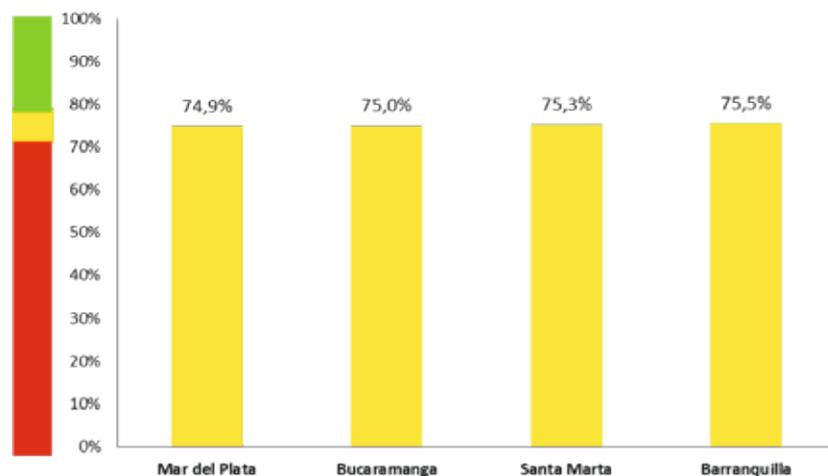
Como se puede observar en la Tabla 4.6.1, en Santa Marta, al igual que en Magdalena y Colombia, la proporción de niños muertos es superior a la observada entre las niñas. De acuerdo a los valores de referencia de la metodología del programa, este indicador de muertes de niños menores de 5 años de edad por mil nacidos vivos, se encuentra en Santa Marta en el rango considerado como aceptable (15-20).

Tabla 4.7. Defunciones de niños menores de 5 años

	2013				2014			
	Nacimientos	Defunciones Niños Menores 5 años			Nacimientos	Defunciones Niños Menores 5 años		
		Hombres	Mujeres	Indeterminado		Hombres	Mujeres	Indeterminado
Santa Marta	10.396	116	115	0	10.235	106	68	0
Magdalena	22.773	172	158	0	22.386	160	112	0
Colombia	658835	5243	4057	1	663908	4969	3812	0

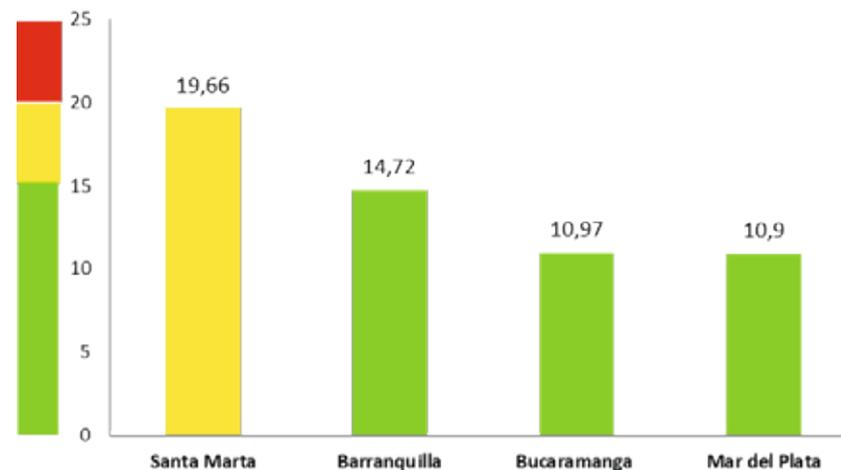
Fuente: Elaboración propia con base en Estadísticas Vitales DANE 2013 - 2014.

Figura 4.18 Esperanza de vida al nacer



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

Figura 4.19 Muertes de niños menores de 5 años de edad por 1.000 nacidos vivos



Fuente: Elaboración propia con base en Estadísticas Vitales DANE 2013 - 2014.

La mortalidad materna es otro de los graves problemas de salud pública, el cual tiene un gran impacto familiar, económico y social. En Santa Marta, la tasa de mortalidad materna para el año 2014 es de 49 por cada cien mil nacidos vivos, cifra que ubica en una mejor posición a la ciudad si se compara con lo ocurrido a nivel departamental (54) y nacional (53). De acuerdo con los valores de referencia de la metodología, este indicador se encuentra en el rango aceptable (40-80).

El embarazo en la adolescencia es considerado actualmente un problema de salud pública, pues representa un mayor riesgo de mortalidad y morbilidad tanto para la madre como para el hijo. Para el año 2014, Santa Marta presentó una tasa de 39 nacidos por mil mujeres de 15 a 19 años de edad, la cual disminuyó respecto al año 2013 (42). Esta cifra se encuentra por debajo del promedio nacional (67) así como del valor encontrado en Magdalena (43). En efecto, de acuerdo a los valores de referencia del programa, la ciudad se encuentra en un nivel óptimo (<55).

Finalmente, en el tema de infraestructura y gestión del servicio de salud, Santa Marta cuenta con cinco instituciones públicas (ESE Alejan-

dro Próspero Reverend del orden distrital, Hospital Universitario Fernando Troconis y Clínica Odontológica Universidad del Magdalena de orden departamental, Caprecom Inpec Santa Marta de orden nacional y IPS Indígena Gonawindua Ette Ennaka) y 432 instituciones privadas.

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

Tabla 4.8 Indicadores de Salud

Indicador	Unidad de medida	Valores de referencia			Dato Santa Marta	Fuente
		>95%	90-95%	<90%		
Esperanza de vida al nacer promedio de la población total de la ciudad	#	>95%	90-95%	<90%	75.22	DANE. Indicadores Demográficos. Series de Población 1985-2020. Dato Departamental.
Esperanza promedio de vida al nacer de la población masculina de la ciudad	#	>83%	83% - 74%	<74%	71.8	DANE. Indicadores Demográficos. Series de Población 1985-2020. Dato Departamental.
Media de años que vive la población femenina de la ciudad	#	>83%	83% - 74%	<74%	75.88	DANE. Indicadores Demográficos. Series de Población 1985-2020. Dato Departamental.
Tasa de mortalidad de niños menores de 5 años	muerdes/1.000 nacidos vivos	<15	15 a 20	>20	19.66	DANE, Estadísticas Vitales. 2013 - 2014.
Tasa de desnutrición crónica de niños menores de 5 años	niños/1.000	<6	6 a 15	>15	18	
Tasa de mortalidad materna	muerdes/100.00 nacidos vivos	<40	40 - 80	>80	48.9	DANE, Estadísticas Vitales. 2013 - 2014.
Tasa de fecundidad adolescente	nacidos/1.000 mujeres	<55	55 - 70	>70	86	DANE, Estadísticas Vitales. 2013 - 2014.
Número de camas en clínicas, hospitales y centros de salud	# por cada 100,000 habitantes	>45	41 - 44	<40	329	Ministerio de Salud y Protección Social. Registro Especial de Prestadores de Servicios de Salud. Dirección de Prestación de Servicios y Atención Primaria. 2015
Coberturas de vacunación en niños menores de 5 años	%	>95%	95% - 90%	<90%	66%	



SEGURIDAD CIUDADANA

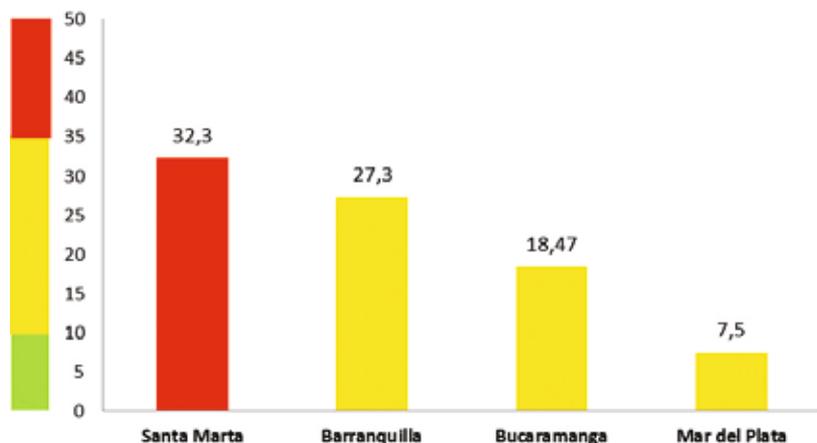
“La inseguridad no puede reducirse únicamente a los problemas de criminalidad. La inseguridad es una problemática compleja: está atada a los problemas de sanidad, de medio ambiente, de urbanismo, de formación; es el resultado de desigualdades crecientes en el acceso a los recursos; pone en juego conflictos de intereses, sobre todo con respecto a la división y al uso del espacio y de los ritmos de la ciudad...La inseguridad es un riesgo urbano al que hace falta darle respuestas civiles.”

[Nápoles, Manifiesto y resoluciones de la conferencia europea de ciudades en prevención y seguridad., 2000]

En el año 2014 se presentaron en Santa Marta 20 homicidios por cada 100.000 habitantes, cifra que ha disminuido de manera considerable si se tiene en cuenta lo ocurrido en el 2013 (41) y 2012 (49). En efecto, de acuerdo a los valores de referencia del programa, la ciudad se encuentra dentro del rango considerado como aceptable (10-35). No obstante, es importante anotar que tal y como puede observarse en la Figura 4.20 , para el periodo 2012-2014 la ciudad se encuentra por encima del promedio departamental.

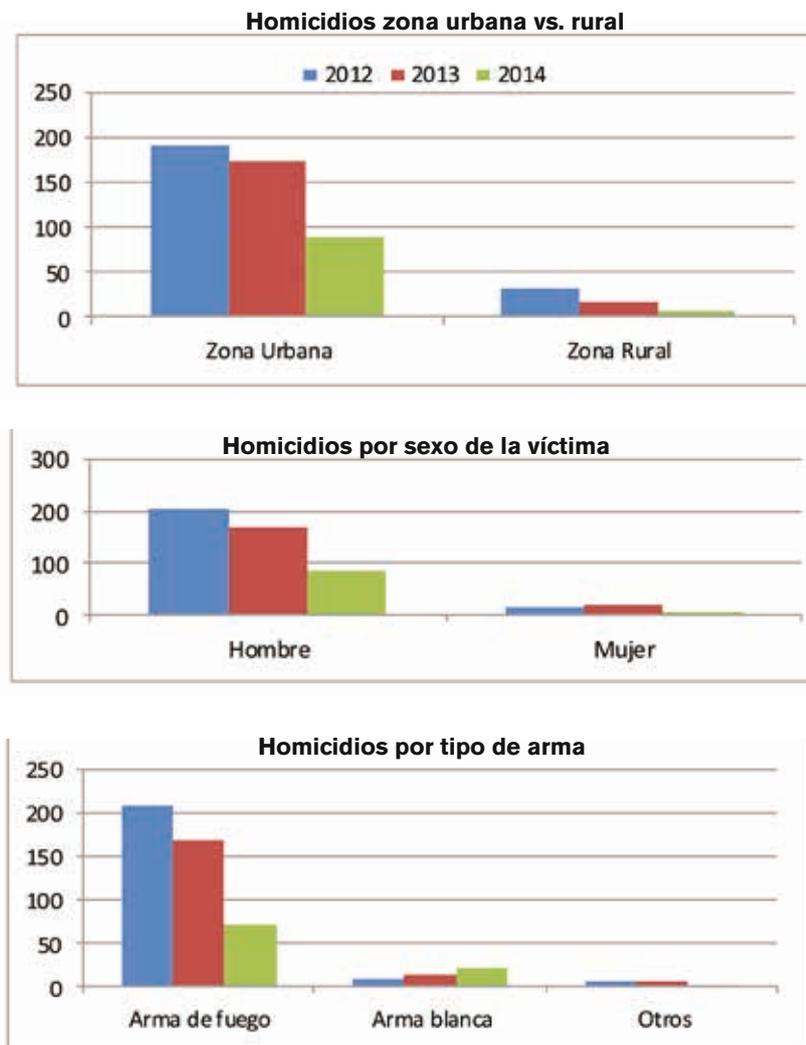
Con base en estadísticas del Observatorio del Delito de la Policía Nacional (Ver Figura 4.21), puede afirmarse que

Figura 4.20 Tasa de Homicidios por cada 100.000 habitantes. 2012-2014



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

Figura 4.21 Características de los Homicidios en Santa Marta 2012 - 2014



Fuente: Observatorio del Delito, Policía Nacional. Dirección de Investigación Criminal e Interpol 2012 - 2014

la mayoría de los homicidios ocurridos en los últimos tres años en la ciudad ocurrieron en el área urbana y fueron ocasionados con arma de fuego principalmente en vías públicas y fincas. De igual forma, la mayoría de las víctimas fueron hombres que se movilizaban en motocicleta o a pie. En el caso de los victimarios prevaleció el uso de la moto, en condición de pasajero así como el modo a pie.

En cuanto al delito de hurtos, Santa Marta presentó 704 casos por cada 100.000 habitantes en el año 2014; si se compara esta cifra con lo ocurrido en el 2013, año en el que se presentaron 827 casos por cada 100.000 habitantes, se evidencia que este delito viene en disminución en la ciudad. Sin embargo, de acuerdo con los valores de referencia del programa, la ciudad excede los límites aceptables de manera considerable y por lo tanto se encuentra en una situación crítica.

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

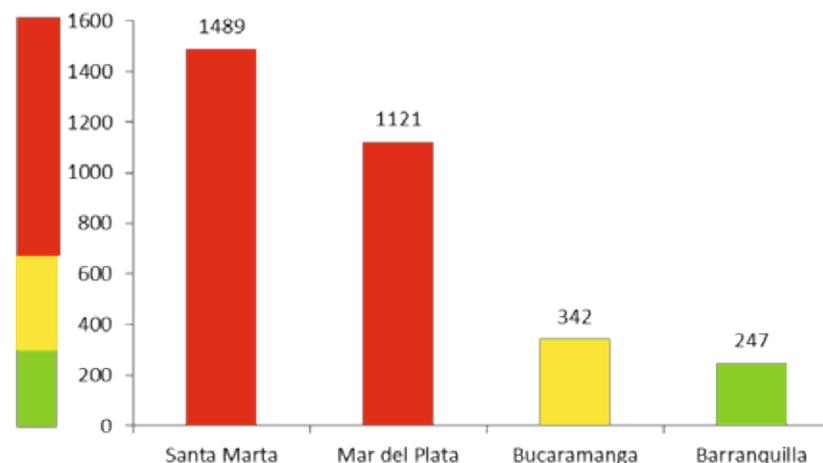
residencias). (Ver Figura 4.23)

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

En Colombia durante el año 2013, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses realizó 68.230 peritaciones por violencia intrafamiliar, de las cuales el 65,58% (44.743) correspondió a violencia de pareja y el 14,23% (9.708) a violencia contra niños, niñas y adolescentes.

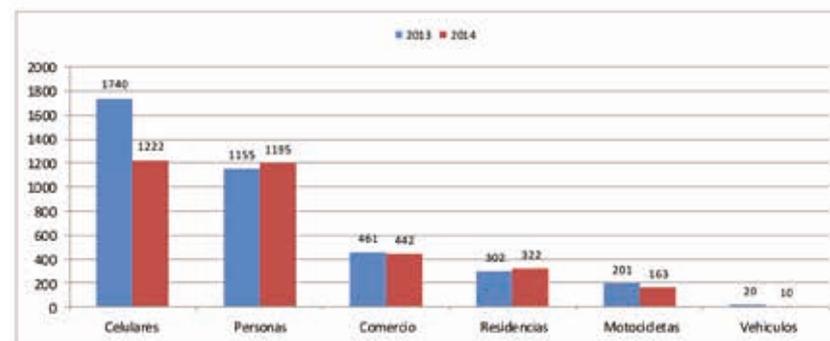
En cuanto a la violencia intrafamiliar, quienes se encuentran más afectadas son las mujeres, reflejándose en un porcentaje de 87,21% (39.020) de las víctimas valoradas en el 2013 a nivel nacional por maltrato de pareja. La cifra equivalente para el departamento de Magdalena fue de 1.010 mujeres. El caso de Santa Marta podemos encontrar que se encuentra clasificada como la ciudad con el mayor número de mujeres maltratadas (en total 612

Figura 4.22 Robo con Violencia por cada 100.000 habitantes



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

Figura 4.23 Hurtos - Santa Marta 2013 - 2014



Fuente: Observatorio del Delito, Policía Nacional. Dirección de Investigación Criminal e Interpol 2013 - 2014

mujeres). Por otro lado, respecto a la violencia contra menores de edad, el departamento de Magdalena tuvo 215 casos de maltrato, los cuales se presentaron en mayor cantidad en Santa Marta (107).

Finalmente, es importante revisar los resultados de la última Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana (DANE, 2015) para la ciudad de Santa Marta con el objetivo de evaluar factores subjetivos como la sensación de seguridad que evalúa a los individuos en escenarios en los cuales desarrolla su vida cotidiana (espacio público, transporte, barrio) y profundiza en la caracterización de las modalidades delictivas y el nivel de afectación en la población. Para el año 2014, el 52,3% de la población de 15 años y más manifestó sentirse segura en su ciudad, evidenciando un aumento de 5,2 puntos porcentuales frente a lo reportado en 2013 (47,1%). De acuerdo a los valores de referencia del programa, esta cifra ubica a la ciudad en un nivel aceptable (30%-60%). En efecto, Santa Marta se encuentra en mejor posición que Barranquilla y Cartagena, las cuales presentaron para el mismo año valores de 38,1% y 37,7%, respectivamente.

Con base en lo obtenido en esta encuesta, los principales lugares en los que la población de 15 años y más se

siente insegura en Santa Marta son la vía pública (57,9%), las plazas de mercado o calles comerciales (46,5%) y el transporte público (45,1%).

La equidad es importante si va de la mano de otros derechos fundamentales como es el derecho a la vida, a no vivir con miedo y por tanto a gozar de condiciones de seguridad. La reducción de la tasa de homicidios en Santa Marta, entre 2012 y 2015, es de las más altas en el país. Este avance se logró llevar a cabo por medio de la implementación de una política de seguridad con iniciativas pertinentes que conllevaron a mejorar los altos índices que correspondían a la ciudad.

Respecto a la tasa de victimización⁵⁴ para el año 2014 fue de 9,1%, disminuyendo 5,1 puntos porcentuales respecto al año 2013 (14,2%). Comparada con otras ciudades, Santa Marta se encuentra por debajo de Barranquilla (14,7%) pero por encima de Cartagena (6,8%). Es importante tener en cuenta que este dato obtenido de la Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana del DANE del 2015 resulta útil para medir la criminalidad no denunciada dada la inexistencia de una cultura de denuncia. En efecto, de las 29.000 personas que manifestaron haber sido víctimas de algún delito, solo 9.000 presentó denuncia.

Tabla 4.9. Indicadores de Seguridad Ciudadana

Indicador	Unidad de medida	Valores de Referencia			Dato Santa Marta	Fuente
Homicidios cada 100.000 habitantes	# cada 100.000 habitantes	<10	10 - 35	>35	32.3	Policía Nacional. Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL. Observatorio del delito. Homicidios 2014
Porcentaje de mujeres que han sufrido violencia física de parte de una pareja o ex pareja alguna vez en la vida	%	<14%	14-25%	>25%	29,7%	PROFAMILIA, 2010- Encuesta Nacional de Demografía y Salud Dato departamental (Magdalena)
Cantidad anual de robos (robos con violencia o amenaza de violencia) por cada 100.000 habitantes		<300	300 - 700	>700	1489	Policía Nacional. Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL. Observatorio del delito. Hurtos 2014
Ciudadanos que se sienten seguros	%	> 60%	30%-60%	< 30%	52,3%	DANE. Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana para la ciudad de Villavicencio. Dato 2014
Tasa de Victimización	%	>10%	10-30	<30%	9,1%	DANE. Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana para la ciudad de Villavicencio. Dato 2014

⁵⁴ Porcentaje de personas que dicen haber sido víctimas de un hecho delictivo sobre el total de la población encuestada en el marco de una encuesta de victimización.

INDUSTRIAS CULTURALES Y CREATIVAS

Las industrias culturales y creativas tienen diferentes definiciones y significados para países e instituciones alrededor del mundo. En general, se puede decir que estas industrias son aquellas que combinan la creación, producción y comercialización de bienes, servicios y actividades de contenido cultural, artístico o patrimonial, es decir, estas se basan en el conocimiento y la creatividad y en la generación y explotación de la propiedad intelectual, derechos de autor y marcas (Organización para las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y Cultura, 2010).

Según el manual metodológico de la cuenta satélite de cultura para Latinoamérica, las industrias culturales y creativas se categorizan en, creación (literaria, musical, teatral, entre otras), artes escénicas y espectáculos, artes plásticas y visuales, libros y publicaciones, audiovisual, música, diseño, juegos y juguetería, patrimonio material, patrimonio natural, patrimonio inmaterial y formación cultural (Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, Convenio Andrés Bello, 2009).

La información detallada y especiali-

zada sobre la cultura y su impacto en la sociedad es escasa en el país, a veces es inexistente. En el caso de Santa Marta, la información que se tiene para las industrias culturales y creativas no es abundante, sin embargo la ciudad cuenta con una importancia histórica relevante no sólo como capital del Departamento del Magdalena, pero para la región Caribe, el país e incluso para Latino América.

La característica principal a resaltar de Santa Marta es que la ciudad tiene una identidad construida sobre dos periodos determinantes, el poblamiento prehispánico y el periodo hispánico los cuales la hacen rica en historia y cultura. En el artículo 111 de la Ley 1617 de 2013 "Por la cual se expide el régimen para los distritos especiales", la ciudad es declarada patrimonio cultural de la nación por ser la ciudad más antigua fundada por el Reino de España en América del Sur y por su diversidad cultural debido a la presencia de pueblos indígenas y de población afrocolombiana (Congreso de Colombia, 2013). La ciudad cobra mucha importancia en los planes estratégicos nacionales debido a que se cumplen 500 años de su fundación en el 2025 y también se celebraría el bicentenario de la muerte de Simón Bolívar en el año 2030.

Como se menciona previamente, su condición natural ubicada a orillas del Mar Caribe y en las faldas de la Sierra Nevada de Santa Marta, que cuenta con dos parques naturales, hace de esta, una ciudad con gran riqueza ambiental. Por lo tanto, la cultura y el turismo son muy relevantes como motores para el desarrollo estratégico del municipio donde el principal objetivo es el de potenciar el liderazgo de Santa Marta como eje articulador turístico y cultural, protagonista fundamental de la región Caribe (Ministerio de Cultura, 2014) (Alcaldía de Santa Marta, 2015).

Muchas acciones y proyectos se están encaminando a este fin y es por esto que en el municipio, como epicentro de la cultura de la sociedad Bolivariana e hispanoamericana, se están concentrando muchos intereses nacionales e internacionales. Por lo tanto, se busca rehabilitar y restaurar varios de los sitios emblemáticos de la ciudad que se encuentran en detrimento por el paso del tiempo y por falta de mantenimiento, en especial el centro histórico de la ciudad que se encuentra afectado por las ventas ambulantes, el crecimiento desordenado de establecimientos de comercio, además del alto impacto de ciertas dinámicas urbanas que se desarrollan en re-

lación a la proximidad del puerto.

Para solucionar algunos de estos problemas, el Plan de los 500 años propone varios programas que buscan una mejor gestión y recuperación del patrimonio histórico y del centro, de los cuales hay tres espacios en proceso de restauración, el Teatro Santa Marta, la casa Madame Agustine, joya colonial de 1745, y el Liceo Celedón. La restauración integral del Teatro Santa Marta está bajo la gerencia del Fondo Nacional de Desarrollo - Fonade, y se espera que en el 2016 se finalicen las obras donde fueron aportados cerca de COP \$20.000 millones por el Ministerio de Comercio y el Ministerio de Cultura (Fonade, 2015).

Se prevé así el cuidado de estos espacios en el Plan Especial del Centro Histórico contenido en la Resolución 137 de 2015 "Por la cual se modifica la Resolución número 1800 del 16 de diciembre de 2005 mediante la cual se estableció el Plan Especial de Manejo y Protección del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta y su correspondiente Acta de Concertación", promovida por el Ministerio de Cultura y la Alcaldía de Santa Marta. También se menciona la restauración de estas propiedades en el Plan Nacional de Recupera-

ción de Centros Históricos (PNRCH) el cual se encuentra fundamentado en la Ley 397 de 1997 y la 1185 de 2008 "Por medio de la cual se salvaguardan y preservan los bienes de interés cultural mueble e inmueble" (Ministerio de Cultura, 2015).

Sin embargo, la restauración o remodelación de estos lugares históricos va más allá de su apariencia física, es decir, no se encuentra información alguna que defina el papel que van a jugar estos en la recuperación del centro histórico o como pueden revertir la obsolescencia física pero sobretodo funcional con la estimulación de espacios y actividades accesibles para un público tanto extranjero como local.

Para potencializar el liderazgo de Santa Marta en el Caribe, y por su importancia histórica para los países Bolivarianos, la Quinta de San Pedro Alejandrino, monumento nacional histórico que es administrado por el Museo Bolivariano de Arte Contemporáneo fundado en 1986, y que además cuenta con un jardín botánico creado en el 2004, es el centro de varios proyectos a futuro. Entre estos se proponen, la construcción de un centro de convenciones, un museo y una biblioteca durante los próximos años, donde se espera que se

creen convenios y tratados internacionales para mantener el patrimonio histórico y cultural de los países hispanoamericanos, y en especial, se quiere la creación de un centro de estudios internacionales para la región Caribe (Ministerio de Cultura, 2014; Alcaldía de Santa Marta, 2015) (Congreso de Colombia, 2013).

Es importante resaltar que la ciudad quiere dejar el antiguo sistema monocéntrico y por el contrario la visión a futuro de la ciudad es un municipio policéntrico e incluyente donde haya nuevos espacios de integración social y económica, además de la preservación y valorización de la riqueza ambiental y cultural. Se busca así la estructuración de otros centros complementarios al centro histórico de la ciudad y consolidar éste existente como epicentro de procesos de identidad y de cohesión social. Respondiendo a esa idea, se han creado ocho centros comunitarios de formación artística y cultural en diversos puntos de la ciudad, aunque todavía estos no cuentan con gran afluencia de beneficiarios. Estos centros si responden a la intención de tener espacios públicos bien diseñados para fomentar la expresión individual dentro de colectivos centrados a diversas actividades, desde deportes hasta eventos, conciertos, entre otros,

pero no están preparados ni tienen las herramientas necesarias para poder desarrollar este tipo de tareas.

De acuerdo a la importancia que tiene la ciudad en esta década, se propone soportar el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) en la cultura. Esto sería una base excelente para fortalecer una economía productiva basada en sus recursos, que en Santa Marta se evidencia en el turismo. Existe entonces una gran posibilidad de consolidación de nuevos sectores productivos con personal altamente cualificado en la industria cultural y turística si se llevan a cabo los proyectos que se tienen en mente.

Pensando en el turismo, base principal de la economía samaria, se han propuesto varios planes, en el Plan de los 500 años de Santa Marta. De acuerdo con la división político-territorial del distrito en localidades, se propone ordenar el espacio entorno al aeropuerto, ubicado en la localidad turística Perla del Caribe, donde inversionistas privados construyan y gestionen instalaciones que sean polos de atracción para visitantes y turistas. Estos lugares que se proponen son, un parque temático de la cultura caribe, lugar lúdico y familiar con aspectos educativos, y un Mundo Marino y un Oceanográfico que sir-

van para el disfrute y también como centros de investigación. Además de estos espacios, también se ha pensado en un museo del fútbol y en un museo agroindustrial, todos estos espacios se pretenden unir en una red de museos y centros culturales, en articulación con los ya existentes (Alcaldía de Santa Marta, 2015).

Como se mencionó en un principio, la ciudad ha sido influenciada por la cultura colonial pero de igual manera por la cultura Tairona. Esta se encuentra representada en cuatro pueblos indígenas que viven en la Sierra Nevada de Santa Marta, estos son los Kogui, Aruhacos o Wintukua, Wiwa o Arsarios y Kankuamo. Estos cuatro grupos indígenas hablan distintas lenguas y tienen diferentes vestuarios, pero los une una misma visión de la creación y de la Ley de Origen. Desde la década de los 70's, los habitantes de la Sierra han sufrido un fuerte impacto social, ecológico y económico por el saqueo de sitios arqueológicos, los cultivos de marihuana y la producción de cocaína; todos estos apetecidos por gUAQUEROS, contrabandistas, grupos al margen de la ley, entre otros (Banco de la República, 2014).

Para la ciudad es importante mantener y fortalecer la identidad de estos

grupos indígenas que guardan saberes ancestrales que son objeto de interés científico a nivel mundial. Según el Plan de los 500 años de Santa Marta, se espera generar y potenciar capacidades locales de turismo y ecoturismo mediante la creación de un jardín botánico de diversidad Tayrona, apoyado en un centro de educación superior de alta calidad con énfasis en turismo, sustentabilidad ambiental, entre otros, donde se busque de igual manera la valorización de las tradiciones ancestrales.

Adicionalmente, se quiere implementar la cátedra sobre el patrimonio cultural y las prácticas medioambientales de las comunidades indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta. A estas iniciativas previstas en el Plan de los 500 años se suma una iniciativa por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) en la que se ha propuesto la construcción de un programa de turismo cultural sostenible mediante la creación de un "Itinerario Cultural Sierra Nevada de Santa Marta", este propósito ha sido declarado por la UNESCO, y en él se pretende hacer una inversión de COP \$1.278 millones.

Reconociendo este panorama cultural, la ciudad busca dar valor al

complejo tejido de conocimientos ancestrales mediante la creación de una corporación público-privada encargada de la promoción y gestión de la identidad y las tradiciones samarias, la colaboración internacional en sectores productivos universitarios y el turismo diversificado que aporte a un renovado sector turístico. Esto presenta un reto a superar para el municipio, donde la diversidad cultural, la dinámica poblacional y la pobreza son un tridente de desafíos que profundizan las brechas existentes y la desigualdad de sus habitantes. Se busca entonces el fortalecimiento de identidad cultural samaria, multiétnica y ancestral. Entre los otros proyectos relevantes para estos fines y contenidos en el Plan de Acción de los 500 años de Santa Marta, se prevé la construcción del parque de la diversidad humana y cultural, donde se busca crear un museo interactivo de las culturas ancestrales y una plaza de artesanos.



A nighttime photograph of a cityscape featuring several high-rise apartment buildings. The buildings are illuminated from within, with some windows glowing. In the foreground, there are palm trees and streetlights. The background shows dark, silhouetted hills under a twilight sky. A white-bordered box is centered over the image, containing the text '5 DIMENSIÓN FISCAL Y GOBERNANZA'.

5
DIMENSIÓN
FISCAL Y
GOBERNANZA



5

DIMENSIÓN FISCAL Y GOBERNANZA

Las características de Santa Marta y el momento histórico en que se encuentra, marcado por iniciativas ciudadanas que convocan y demandan la transformación de la ciudad, los retos de adaptación al cambio climático, crecimiento demográfico acelerado, alta demanda de servicios públicos, y la necesidad de reordenación inteligente del territorio para generar simultáneamente competitividad y calidad de vida, imponen la necesidad de realizar adecuaciones y ajustes desde el punto de vista fiscal y de gobernanza con el objeto de que la visión de desarrollo que la ciudad ha venido construyendo encuentre el soporte institucional necesario para su ejecución efectiva.

La importancia de los temas fiscales y de gobernabilidad como pilares para el éxito de la agenda de la ciudad fue identificada por el Distrito desde hace varios años y puesto de relieve, por ejemplo, como uno de los “retos clave” del Plan de Desarrollo 2012-2016. El Plan de Desarrollo, al respecto, señaló:

“El rediseño organizacional exige en estos cuatro años la reestructuración administrativa y financiera del distrito de Santa Marta que pasa por una revisión de los desafíos misionales a encarar, las competencias requeridas para afrontar el reto de construir una nueva ciudad. Igualmente necesita revisar la estructura de ingresos y financiera de Santa Marta, incluyendo la retoma de servicios concesionados que no generen rentabilidad social ni financiera al distrito, porque el flujo de recursos permitirá mejorar los servicios a cargo, y soportará las demandas del proyecto de ciudad inclusiva que deseamos y que fue apoyada por la mayoría de los samarios, con el concurso deseable de la Cooperación internacional. Por último se hace necesario el apoyo estrecho de las instancias nacionales en la redefinición de los roles del distrito y la financiación que debe permitirle cumplir con sus competencias especiales.”

La apuesta de desarrollo a mediano y largo plazo planteada en los documen-

tos de planificación del Distrito hace palpable la necesidad de repensar el diseño y operatividad del sector central y descentralizado para adaptarlos a las nuevas competencias misionales y, sobre todo, a los retos que conducen los objetivos trazados, entre los que podría mencionarse: la necesidad de gestionar adecuadamente los activos ambientales de la ciudad y su entorno, y garantizar el acceso a los servicios públicos; la necesidad de formular nuevos modelos de gestión y financiación para el espacio público, en particular de las playas y el centro histórico; los procesos de urbanización y renovación urbana que se proyectan en los próximos años; la necesidad de generar condiciones normativas e institucionales que estimulen la inversión y permitan el desarrollo de los macro-proyectos que impulsarán el crecimiento económico; la gestión adecuada de recursos propios que permitan reducir la dependencia de los recursos de transferencias nacionales y destinar mayores partidas a inversión efectiva; y la necesidad de mejorar la capacidad institucional para la priorización, planificación y ejecución de proyectos que impacten positivamente la calidad de vida del pueblo samario.

Uno de los aspectos más relevantes que contextualiza la dinámica de transformación que enfrenta la ciudad

es la nueva organización administrativa que implementa para Santa Marta la estructura de Distrito, adoptada mediante Acuerdo número 025 de diciembre 12 de 2014. Hasta la expedición del acuerdo, el Distrito de Santa Marta se dividía en nueve comunas en la zona urbana y en cuatro corregimientos en la zona rural, a pocos kilómetros de la Capital: Taganga, a 3 km; Bonda, a 15 km; Guachaca, y Minca a 20 km.

La nueva estructura determina la división del Distrito en tres localidades: 1. Cultural Tayrona San Pedro Alejandrino; 2. Histórica Rodrigo de Bastidas; y, 3. Turística Perla del Caribe. De acuerdo con la visión del Distrito, la adopción de la nueva división y sus autoridades e instancias locales (Alcaldía Local, Junta Administradora Local y Consejo de Planeación Local) significa “un paso adelante en la descentralización y en la profundización de la democracia (...)”. “Con esta nueva organización política territorial y administrativa se pretende la desconcentración de los procesos del ente territorial que permitirá una mejor y mayor participación ciudadana en el ejercicio del Gobierno” (Alcaldía de Santa Marta, 2015). No obstante, desde la óptica ciudadana, para que la reforma sea verdaderamente exitosa tendrá que hacerse de manera eficaz, eficiente y sin perder de vista la planificación

de los gastos de funcionamiento.

El periodo 2012 – 2015, en general, significó avances importantes en relación con el fortalecimiento de la institucionalidad pública y el aumento de la inversión. Entre los síntomas que así lo evidencian cabe destacar los resultados en el indicador de desempeño integral⁵⁵ de la Ciudad, que pasó de 56.9 en 2011 a 67,7 en 2014 (Departamento Nacional de Planeación, 2015). No obstante lo anterior, persisten factores que ponen en riesgo la estabilidad de las finanzas distritales y que deben atenderse con prioridad y de manera estructural, en particular en lo referente a pasivos contingentes y a las dificultades del sector salud, en el que se incumplió el convenio de desempeño suscrito con el Ministerio de Salud, y que, aunadas a la situación deficitaria creciente de la ESE Alejandro Prospero Reverand, podrían suponer un nuevo proceso de saneamiento fiscal.

En suma, Santa Marta tiene perspectivas positivas de crecimiento y consolidación financiera basadas en la dinámica de la ciudad y los procesos de fortalecimiento institucional que se ha comenzado a implementar, siempre y cuando para su consolidación se atiendan los factores de riesgo a las finanzas públicas. Buena parte de los ajustes que se requieren

en materia fiscal y de gobernabilidad aún no se realizan o están en periodo de preparación y, por consiguiente, la necesidad de hacer tránsito hacia un gobierno moderno, eficaz y hacia finanzas sostenibles cobra mayor vigencia si se pretende alcanzar las expectativas de desarrollo y prosperidad que demanda la ciudadanía.

A continuación se aborda varios aspectos estratégicos en materia fiscal y de gobernanza definidos por la metodología CSC con el objeto de ofrecer un panorama más completo de la situación actual de Santa Marta.

GOBERNABILIDAD

GESTIÓN PÚBLICA PARTICIPATIVA

En cumplimiento de los lineamientos establecidos por la Ley 152 de 1994, el Distrito de Santa Marta implementa mecanismos de planificación con participación ciudadana. El más reciente Plan de Desarrollo, “Equidad Para Todos, Primero los niños y las niñas”, fue aprobado y adoptado por el Consejo Distrital para el periodo 2012-2016 mediante Acuerdo 008 de 2012.

El Plan se estructuró en 5 Ejes estratégicos. El quinto, denominado “Santa Marta Distrito Gobernable, Participativo y Seguro”, se fundamentó en dos

líneas de acción: (i) participación ciudadana, descentralización y gobierno local, a través del fortalecimiento de las diferentes instancias de participación y control ciudadano, mecanismos de rendición de cuentas y gobierno en línea, y ii) Desarrollo y consolidación de las localidades e instauración y fortalecimiento de los gobiernos locales. En consonancia con lo anterior, el plan, como uno de sus retos clave entre 2012 y 2015, definió: “Con relación a la participación ciudadana, se deberá implementar el sistema distrital de promoción del control social, así como se deberán implementar estrategias de planeación y presupuestos participativos, y la Institucionalización de espacios de participación y concertación”

De otra parte, en materia de planificación y documentos de prospectiva debe aludirse a la construcción, en 2013, del “Plan Maestro Quinto Centenario Santa Marta”. El plan se construyó mediante mecanismos de participación social que sirvieron de base para la definición de una visión de ciudad de cara

⁵⁵ La metodología evalúa cuatro componentes de la gestión pública: eficacia (cumplimiento del plan de desarrollo); eficiencia (comparación de productos obtenidos con insumos utilizados); cumplimiento de requisitos legales (Gestión y ejecución de recursos asignados por SGP); y gestión (capacidad administrativa y desempeño fiscal).



a los quinientos años de su fundación y permitió la identificación de proyectos estratégicos y prioritarios con un criterio de mediano y largo plazo.⁵⁶

También en 2013 el Concejo Distrital adoptó el Acuerdo 009 “Por medio del cual se establecen lineamientos de política pública para el diseño e implementación de la planeación local y el sistema de presupuestos participativos en el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta”. El Acuerdo otorgó facultades al alcalde distrital para la implementación de las políticas públicas, y señaló los lineamientos para efectuarlo.

Un aspecto a resaltar del Acuerdo en mención es el consignado en el artículo 5, según el cual una vez implementada la división del Distrito en localidades, de conformidad con la ley 1617, “las responsabilidades de dirección de los procesos de formulación, promoción, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas de planeación local y presupuestos participativos estará en cabeza de los alcaldes locales, bajo la supervisión del alcalde mayor del Distrito, y con el apoyo de las secretarías de Gobierno, Planeación y Hacienda”. Adicionalmente, una vez implementadas las localidades, los presupuestos participativos deben incorporarse en los respectivos

presupuestos de ingresos y gastos de las localidades.

Según se da cuenta en la Rendición de Cuentas 2015 (Alcaldía de Santa Marta, 2015), como parte del proceso de presupuestación participativa el Distrito implementó el programa “obras comunales con equidad y presupuesto participativo”, que permitió la ejecución de proyectos de escala de barrio para atender a necesidades inmediatas de las comunidades. Hasta el momento los proyectos ejecutados por esta vía no superan el 10% de los recursos destinados a inversión, y de cara a los próximos años se plantea el reto de profundizar los procesos participativos en cabeza de las localidades.

En suma, la decisión de adoptar políticas públicas de planeación local y presupuesto participativo de manera simultánea al proceso de implementación de localidades implica un importante ajuste institucional que supone al mismo tiempo un avance y una oportunidad estratégica para Santa Marta. Los ajustes en los esquemas de planificación participativa y su alineación con el presupuesto requieren hacerse de forma que se asegure el cumplimiento y ejecución de los compromisos y proyectos priorizados. Al mismo tiempo, lograr el diseño y los ajustes institucionales requeridos

para que las nacientes localidades y autoridades locales asuman con éxito la responsabilidad de la ejecución del proceso de presupuestación participativa resulta del mayor interés para la confianza ciudadana en las nuevas instituciones, desde luego, sin perder de vista los efectos desde la óptica del gasto público.

En lo concerniente a procesos de “rendición de cuentas” a la comunidad, se encuentran publicados los documentos de los ejercicios correspondientes a las vigencias 2014 y 2015. Adicionalmente, el 21 de diciembre de 2015 se llevó a cabo una audiencia pública de rendición de cuentas con los resultados del periodo de gobierno (2012-2015) y la ejecución del plan de desarrollo. Uno de los aspectos a mejorar consiste en que los informes de rendición de cuentas incorporen un sistema de seguimiento riguroso de los indicadores planteados en el plan de desarrollo de manera que se constituya en un instrumento para la continuidad o revisión de las políticas públicas.

El Índice de Gobierno Abierto (IGA), calculado por la Procuraduría General de la Nación, y diseñado para medir el nivel de cumplimiento de normas estratégicas anticorrupción, inspirado en las medidas preventivas de las convenciones Interamericana y de

Naciones Unidas contra la corrupción, incluye un indicador particular sobre “Rendición de cuentas”. Para el caso de Santa Marta, mientras el informe general de Gobierno Abierto 2014 – 2015 arrojó un resultado ponderado de 68,89 que lo ubicó en el lugar 465 entre 1.102 municipios evaluados, el componente referido a “Rendición de cuentas” obtuvo un puntaje fue de 74,2, que evidencia una mayor fortaleza en este aspecto y coincide con la información publicada en la página web institucional. No obstante, los resultados del periodo 2014-2015 son menores que los obtenidos para el periodo 2013-2014, en el que el resultado general alcanzó 75,0 y el componente de rendición de cuentas 85,2, que ubicaban al Distrito en el lugar 358 entre los municipios del país (Procuraduría Genral de la Nación, 2015).

Los aspectos que tuvieron mayor incidencia en la calificación y que se convierten en puntos focales desde

⁵⁶ Según se da cuenta en el documento de Rendición de Cuentas 2015, para su elaboración se realizó un amplio proceso de concertación ciudadana: “Han sido decenas de encuentros y talleres, así como un sitio web y la habilitación de redes sociales, donde más de 4.000 ciudadanos han podido expresar sus opiniones y hacer sus aportes. Vale la pena mencionar, que el Consejo Territorial de Planeación, ha manifestado su opinión favorable al Plan que estamos entregando al gobierno nacional.”

el punto de vista institucional fueron gestión documental (implementación de la ley de archivos); competencias básicas territoriales en reporte de información a sistemas nacionales como el Sistema Único de Información SUI; SISBEN, y Sistema Integrado de Matriculas (SIMAT); implementación del Modelo Estándar de Control Interno (MECI); y atención de derechos de petición.

En la Tabla 5.1 se presentan los resultados de los indicadores de la ICSC relacionadas con la participación ciudadana.

De manera complementaria, es pertinente analizar los resultados de otras ciudades similares intervenidas en el marco de la ICES (Barranquilla, Bucaramanga y Mar del Plata, Argentina) en referencia a la gestión pública participativa. Así, al comparar a Santa Marta con dichas ciudades, se observa que la única ciudad en la que la sociedad civil participa en la definición de más de 10% del presupuesto es Mar del Plata, mientras en Santa Marta existe un esquema de participación del presupuesto inferior al 10%. Por otro lado, Barranquilla y Bucaramanga no cuentan con esquemas de presupuesto participativo, lo que representa una oportunidad de mejora en la relación

Tabla 5.1 Indicadores de gestión pública participativa

Subtema	Indicador	Unid.	Valores de Referencia			Resultado Indicador
Participación ciudadana en la planeación de la gestión pública de gobierno	Existencia de proceso de planificación participativa	Si/ Si calificado/ No	La planificación es participativa y: a) es parte del marco legal nacional o subnacional; b) se consulta a la sociedad civil, al sector privado y al sector académico; c) las opciones se recogen de forma metodológica; d) los resultados se difunden públicamente; e) los resultados se incorporan a los objetivos y metas del plan	La planificación no es completamente participativa: a) es parte del marco legal nacional aunque no es parte del marco legal subnacional; b) no se consulta a todos los grupos de interés; c) las opiniones no se recogen de forma metodológica; d) los resultados se difunden parcialmente; e) algunos resultados se incorporan a los objetivos y metas del plan	La planificación no es completamente participativa: a) no existe marco legal; b) no se consulta a los grupos de interés y por lo tanto; c) no se recogen opiniones; d) no hay difusión; e) no hay información nueva para incorporar a los objetivos y metas del plan	Si
	Existencia de presupuesto participativo	Si/No y % del presupuesto	Se cuenta con un esquema de presupuesto participativo igual o superior al 10% del presupuesto anual.	Se cuenta con un esquema de Presupuesto participativo inferior a 10% del presupuesto anual.	No se cuenta con esquemas de presupuesto participativo.	Si
Rendición de cuentas a la ciudadanía	Sesiones públicas de rendición de cuentas por año	#	Existe un marco institucional y se realiza por lo menos un ejercicio anual de rendición pública de cuentas del PDM y del presupuesto, que deben estar disponibles en internet.	Existe un marco institucional pero no se aplica regularmente, los ejercicios de rendición de cuentas son ad hoc y no están disponibles al público en internet.	No existe un marco institucional de rendición de cuentas y no se realizan ejercicios de este tipo.	Si, 2

de confianza y legitimidad entre la Administración y la ciudadanía.

En cuanto a rendición de cuentas, debido a que dicha actividad está reglamentada en Colombia, se observa que en las tres ciudades del país existe un marco institucional y se realiza al menos un ejercicio anual que se encuentra publicado; mientras que en Mar del Plata, si bien existe el marco institucional, las rendiciones de cuentas no se hacen con regularidad (Tabla 5.2).

GESTIÓN PÚBLICA MODERNA

En lo referente a planificación financiera de las entidades territoriales, la Ley 819 de 2003 estableció como requisito para la presentación de los proyectos de presupuesto la elaboración de un Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP), con un horizonte de 10 años. Santa Marta cumple con este proceso no obstante que, en cumplimiento del principio de anualidad establecido en el Decreto 111 de 1996⁵⁷, programa y ejecuta su presupuesto de forma anual.

Sobre el particular, es conveniente recordar que el mecanismo de presupuesto plurianual propiamente dicho no se prevé en el sistema presupuestal del país, salvo en lo atinente a los

recursos provenientes del Sistema General de Regalías – SGR, que se rigen por un presupuesto bienal, y, en consecuencia, puede afirmarse que existe una restricción legal que hace que el indicador no resulte aplicable al caso colombiano.

Así las cosas, será de la mayor importancia que el Distrito implemente adecuadamente los instrumentos de planificación financiera, desde la construcción del Plan Plurianual de Inversiones que integra el Plan de Desarrollo, de modo que pueda hacerse efectivo y alinearse en cada vigencia mediante herramientas de gestión como el Marco Fiscal de Mediano Plazo, el presupuesto anual, el plan operativo anual de inversiones y los planes de acción correspondientes.

En lo que tiene que ver con sistemas electrónicos de seguimiento a la gestión municipal, Santa Marta utiliza sistemas que a nivel nacional se han desarrollado en relación con algunas materias particulares, entre los que cabe mencionar el SUI (Sistema único de información); SISBEN (Sistema de identificación de beneficiarios potenciales para los programas so-

⁵⁷ "Por el cual se compilan la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995 que conforman el estatuto orgánico del presupuesto"

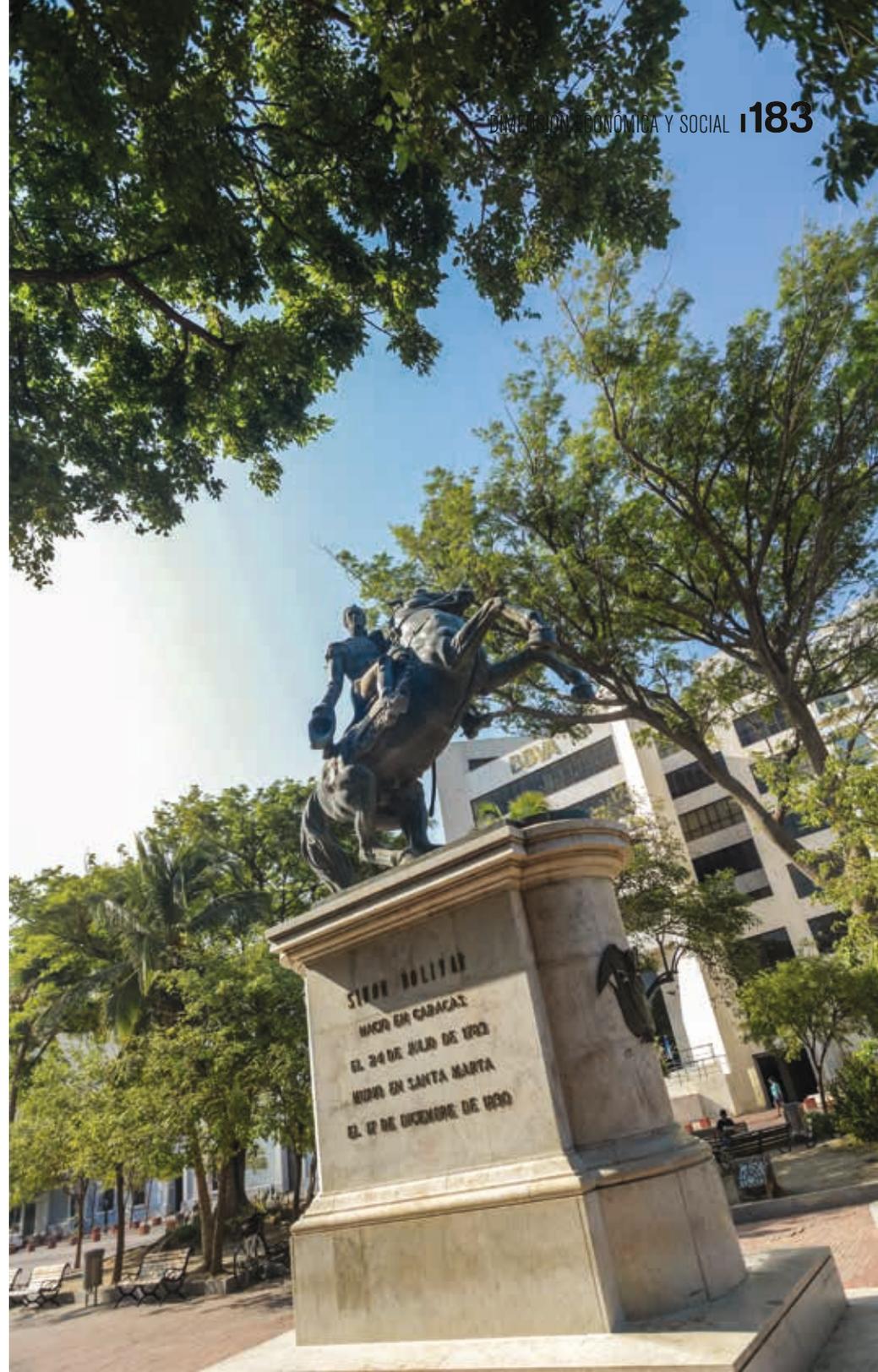


Tabla 5.2 Indicadores de gestión pública participativa, cuatro ciudades ICES

Ciudad Indicador	Planificación participativa	Presupuesto participativo	Rendición de cuentas
Santa Marta	Si	Si, menor a 10%	Si
Barranquilla	Si	No	Si
Bucaramanga	Si	No	Si
Mar del Plata	Si	Si	Si

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

ciales); SIMAT (Sistema integrado de matrículas educativas); SIHO (Sistema de información hospitalaria); FUT (Formulario Único Territorial); SGR (Sistema General de Regalías). Como se mencionó de manera precedente, según los resultados del índice de Gobierno Abierto (IGA) para el periodo 2014-2015 uno de los aspectos que requieren mayor atención es el fortalecimiento de las competencias básicas territoriales para el reporte a los sistemas de información en comentario, en particular frente al Sistema Integrado de Matriculas – SIMAT, en el que el resultado fue 5,4 frente al promedio nacional de 75.6 (Procuraduría Genral de la Nación, 2015).

Es de agregar que si bien es cierto que actualmente la Administración Distrital cuenta con dos proveedores de sistemas de información: la Firma PST encargada de suministrar el software para el manejo de la contabilidad, presupuesto y tesorería; y la firma

“Informática y Tributo” encargada del software para el manejo de impuestos, también lo es que su cobertura institucional es insuficiente por cuanto no incluye a entidades municipales descentralizadas y los módulos vigentes no están todos integrados. En este contexto, surge la oportunidad de optimizar el sistema de administración financiera, ampliando su cobertura a todas las dependencias y secretarías de la Alcaldía y a las entidades descentralizadas del Distrito, con el propósito de hacer más eficientes los procesos de gestión, y mejorar la calidad y oportunidad de la información, incluyendo el seguimiento físico de proyectos a cargo de la Alcaldía.

Para la publicación de los procesos de contratación, en cumplimiento de la ley 1150 de 2007, la Alcaldía de Santa Marta utiliza el Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP), sistema al que ciudadanos y empresas pueden ingresar a través de la página

web de la Alcaldía, y permite conocer e interactuar con los procesos de selección y contratación de proveedores. El anterior procedimiento es evaluado por la Procuraduría General de la Nación, quien verifica que los procesos de contratación estén sujetos a los principios legales a través del indicador de publicación del IGA. En el informe 2014 – 2015, Santa Marta obtuvo resultados positivos al obtener una calificación de 94,4, frente a la calificación de 81.4 obtenida en el periodo 2013-2014, y al promedio nacional de 69,8 (Procuraduría Genral de la Nación, 2015).

En lo referente a la estructura organizacional, si se tiene en cuenta los retos que supone la implementación de nuevas políticas públicas, del nuevo esquema de organización político administrativa, y la visión de desarrollo de la ciudad a mediano y largo plazo, se pone de relieve la necesidad de optimizar la estructura funcional de la Administración central del Dis-

trito, incluyendo sus procesos y procedimientos, estructura de cargos y funciones, y la modernización de sus plataformas tecnológicas. Esto ha sido señalado como conclusión de los procesos de análisis técnicos previos a la implementación de las localidades, elaborados por la Administración Municipal con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD, 2015).

Finalmente, si bien el Distrito tiene implementada la evaluación del desempeño, con las autoridades del Distrito deberá profundizarse en si la evaluación se encuentra vinculada con estímulos al personal como podría ser la capacitación para el mejoramiento de competencias, o premios por el desarrollo de proyectos innovadores que impacten positivamente el mejoramiento de la gestión pública.

En la Tabla 5.3 se presentan los resultados de los indicadores de la ICSC relacionadas con Gestión Pública Moderna.

En términos comparativos, se observa que Mar del Plata es la única ciudad de las cuatro analizadas que cuenta con un esquema de presupuestación plurianual habida cuenta que, como se explicó de manera precedente, el sistema legal colombiano establece el principio de anualidad de presupuesto.

Tabla 5.3 Indicadores de gestión pública moderna

Subtema	Indicador	Unid.	Valores de Referencia			Resultado Indicador
Procesos modernos de gestión pública de presupuesto municipal	Existencia de un presupuesto plurianual	Si/No y años	La ciudad cuenta con un presupuesto proyectado para los próximos tres años	La ciudad cuenta con un presupuesto proyectado para los próximos dos años	El presupuesto solo contempla un año	No
	Existencia de Sistema de estímulos al personal establecido mediante un sistema de indicadores de desempeño	Si/No	Existe un sistema de estímulo, establecido mediante un sistema de indicadores de desempeño	Existe Sistema de estímulos al personal, e indicadores de desempeño, pero no se encuentran correlacionados	No existe sistema de estímulos ligado a indicadores de desempeño	Si
Sistemas modernos de gestión pública de gobierno municipal	Existencia de sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión de la municipalidad	Si electrónico/ Si manual/ No	Existe un sistema electrónico que mide el progreso y los resultados de la gestión municipal.	Existe un sistema que mide el progreso y los resultados de la gestión municipal pero es manual	No existe un sistema de rendición de cuentas que mida el progreso ni los resultados de la gestión municipal.	Si, manual
	Existencia de sistemas electrónicos de adquisiciones	Si/ Si calificado/ No	Existe un sistema electrónico de adquisiciones en línea abierto al público y que, al menos, difunde públicamente las solicitudes de propuestas y los resultados de las licitaciones públicas.	Existe un sistema electrónico de contrataciones pero no difunde los resultados de las licitaciones públicas.	El gobierno municipal no cuenta con un sistema electrónico de contrataciones	Si

En cuanto al sistema de seguimiento a la gestión, a diferencia de Barranquilla y Bucaramanga, que cuentan con sistemas electrónicos de seguimiento a la gestión de la administración municipal, Santa Marta cuenta con un sistema que no integra todos los módulos del ciclo de ejecución de los recursos públicos, por lo que se requiere que la ciudad se modernice en esta materia. En cuanto al sistema de seguimiento al desempeño de la gestión de personal vinculado a un sistema de estímulos, Bucaramanga es la única ciudad que lo implementa (Tabla 5.4).

TRANSPARENCIA

En el reporte final de resultados del Índice de Transparencia Municipal 2013 – 2014, la calificación general otorgada a Santa Marta fue de 47,7 puntos, “nivel de riesgo de corrupción Alto”, que la ubica en el lugar 30 de las 41 ciudades analizadas (Corporación Transparencia por Colombia, 2015). Lo anterior supone el reto de evaluar y profundizar estrategias que impacten los factores evaluados por el informe:

- *Visibilidad.* Se evalúa divulgación de la información pública, de la gestión administrativa, de bienes y servicios, gestión presupuestal y financiera, y trámites y servicios al

Tabla 5.4 Indicadores de gestión pública moderna, cuatro ciudades ICES

Ciudad Indicador	Presupuesto plurianual	Sistema de estímulos	Sistema de seguimiento de la gestión	Sistema de adquisiciones en línea
Santa Marta	No	Si	Si, manual	Si
Barranquilla	No	No	Si	Si
Bucaramanga	No	Si	Si	Si
Mar del Plata	Si	No	No	Si

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

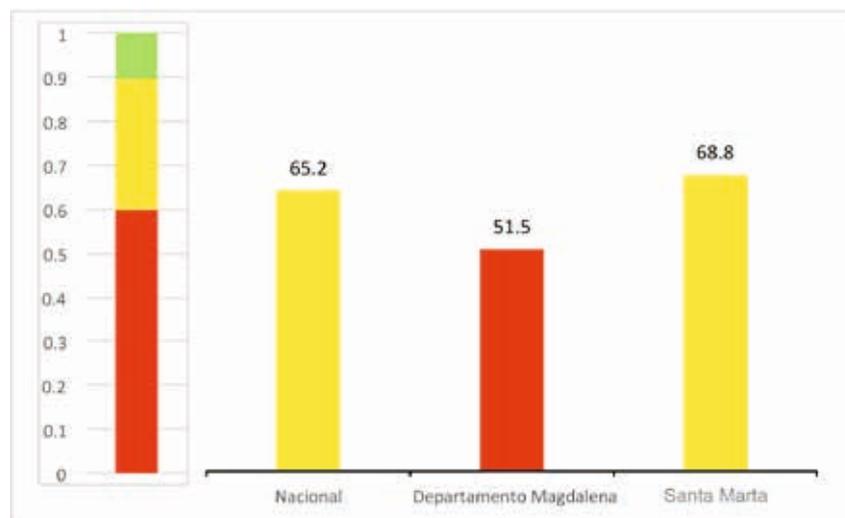
ciudadano. En este aspecto presenta fortaleza el último ítem y se observa como susceptibles de mejora los restantes, con un puntaje del componente de 36,0.

- *Institucionalidad.* Se consideran políticas y medidas anticorrupción, gestión de la planeación, políticas de comportamiento ético y organizacional, gestión de la contratación pública, gestión de bienes y servicios, y gestión de talento humano. Los puntos críticos a mejorar se encuentran en las políticas organizacionales y de talento humano, y los resultados más positivos se encuentran en gestión de la planeación y gestión de bienes y servicios. El puntaje del componente es de 50.8
- *Control y Sanción.* En este componente se tiene en cuenta el sistema de PQRS, rendición de cuentas a la

ciudadanía, control social, control institucional, y control interno de gestión. Es el componente de mejores resultados y el aspecto más notorio por mejorar es el sistema de PQRS. La calificación parcial es de 54.2.

De otra parte, los resultados del Índice de Gobierno Abierto (IGA) 2014 – 2015 aluden a cuatro componentes básicos (Control Interno, Almacenamiento de la Información, Exposición de la Información y Diálogo sobre la Información). El resultado ponderado para Santa Marta fue de 68,8, que si bien es cierto la ubican por encima del promedio nacional (65,2), también lo es que entre los 1.102 municipios del país la sitúan en el lugar 465. Los resultados de Exposición de la Información y Diálogo de la Información pasaron de 86,3 y 80,3 en 2013 a 83,6 y 63,4 en 2014, respectivamente, y evidencian

Figura 5.1 Índice de Gobierno Abierto, 2014



Fuente: Procuraduría General de la Nación.

que este es un aspecto en el que se requiere persistir en acciones de mejora continua (Procuraduría General de la Nación, 2015).

La función de auditar las cuentas del Distrito y sus entidades descentralizadas le corresponde a la Contraloría Distrital de Santa Marta. La Contraloría ejerce control fiscal posterior, y comprende todas las actividades, operaciones y procesos ejecutados por los sujetos de control y los resultados de su gestión.

Cada entidad objeto de control remite información electrónica en

forma estandarizada a la Contraloría de Santa Marta a través del Sistema Electrónico de Rendición de Cuentas para las entidades fiscalizadas por la Contraloría Distrital, conocido como Sistema Integral de Auditoría – SIA. La Contraloría, mediante el proceso de Auditoría Gubernamental en sus distintas modalidades, revisa la información que, como cuenta consolidada, rinden los responsables fiscales sobre su gestión fiscal. Posteriormente, el ente de control se pronuncia a través de informes de Auditoría Gubernamental que dan lugar al feneamiento o no de la cuenta. Si se



determinan hallazgos, se suscribe un plan de mejoramiento con el fin de subsanarlos, el cual será objeto de seguimiento por parte del ente de control.

Como se muestra a continuación, todas las entidades del nivel central y descentralizado del orden territorial en Santa Marta son auditadas por la Contraloría Distrital. En la Tabla 4.5 se presenta el consolidado de resultados de las auditorías efectuadas por la contraloría municipal de Santa Marta para la vigencia 2014.

En materia de transparencia el Distrito ha venido adelantando acciones dirigidas a brindar mayor publicidad y exposición de la información pública; sin embargo, el impacto y los resultados aún son susceptibles de mejorar considerablemente y para ello será decisivo contar con los sistemas de información y herramientas tecnológicas que permitan a la ciudadanía, por medio de estrategias de gobierno en línea, mayores alternativas de control social que a su vez redundarán en mayor percepción de confianza frente a la gestión pública.

En términos comparativos, Santa Marta y Mar del Plata se destacan

Tabla 5.5 Resultados de las auditorías efectuadas por la Contraloría Distrital de Santa Marta en relación con la vigencia 2014 (Contraloría Distrital de Santa Marta, 2015).

Auditorías gubernamentales con enfoque integral - modalidad regular:

NOMBRE ENTIDAD	FENECIMIENTO		TIPO DE HALLAZGO				
	SI	NO	A	D	F	P	S
Alcaldía D.T.C.H. De Santa Marta		X	20	19	0	0	0
Empresa Social del Estado Alejandro Prospero Reverand (*)		X	23	13	3	3	0
TOTALES			43	32	3	3	0

A: Administrativos; D. Disciplinarios; F. Fiscales; P. Penales; S. Sancionatorios
 (*) Auditoría en etapa de Informe Preliminar

Auditorías gubernamentales con enfoque integral - modalidad especial:

NOMBRE ENTIDAD	TIPO DE HALLAZGO				
	A	D	F	P	S
Concesión Interaseo (Vigencia 2013)*	2	0	0	0	0
Empresa Social del Estado Alejandro Prospero Reverand (Contratación vigencia 2013)**	0	0	0	0	0
Concesión Amoblamiento Urbano Vigencia 2012 - 2013	0	0	0	0	0
Concesión UT Servicios Integrados y Especializados de Tránsito y Transporte (SIETT)	0	0	0	0	0
Concejo Distrital (Contratación 2012-2013)	51	30	10	10	0
ESE Alejandro Prospero Reverand (Gestión Administrativa, Financiera, y operativa de los recursos asignados a la prestación De servicios de salud)	103	24	3	0	0
Cuerpo de Bomberos Voluntarios	1	0	0	0	0
Metroagua S.A. E.S.P. (Contrato de arrendamiento suscrito con La Alcaldía de Santa Marta)	0	0	0	0	0
Alcaldía Distrital de Santa Marta (Recursos Hídricos)	2	2	0	1	0
Alcaldía Distrital de Santa Marta (Patrimonio Histórico)	0	0	0	0	0
Alcaldía Distrital de Santa Marta (Gestión Administrativa, financiera Y operativa.	21	13	11	1	0
Alcaldía Distrital de Santa Marta (Contratación 2013)	8	1	0	1	0
Empresa de Servicios Públicos de Aseo – ESPA (Contratación 2013)	8	2	3	3	0
TOTALES	196	72	27	16	0

A: Administrativos; D. Disciplinarios; F. Fiscales; P. Penales; S. Sancionatorios
 (*) Auditoría en etapa de Informe Preliminar.
 (**) Auditoría en etapa de ejecución.

por el hecho de que la auditoría de las cuentas municipales y de las empresas municipales se hace de forma permanente e independiente por terceros. En cambio, en Barranquilla y Bucaramanga se observa que las cuentas de las empresas municipales de estas dos últimas entidades territoriales no son realizadas por terceros independientes (Tabla 5.7).

FISCAL

IMPUESTOS Y AUTONOMÍA FINANCIERA

El diagnóstico se realiza con base en la información financiera publicada en el Consolidador de Hacienda e Información Pública (CHIP); formato preparado por el GAFDT-DDTS-DNP; los informes de viabilidad fiscal 2013 y 2014 elaborados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2014-2023, y el benchmark de la ICSC.

Las finanzas públicas de Santa Marta desde el año 2010 se han caracterizado por presentar resultados favorables en términos de aumentos de los ingresos tributarios, sostenibilidad del gasto de funcionamiento, capacidad de generación ahorros para el pago de las acreencias y crecimien-

Tabla 5.6 Indicadores de transparencia

Subtema	Indicador	Unid.	Valores de Referencia			Resultado Indicador
Transparencia y auditoría de la gestión pública de gobierno	Índice de Transparencia	#	8,5-100	89,4-60.0	59,0 - 0	47,4
	Porcentaje de cuentas de la municipalidad que son auditadas	SI/NO	SI	N/A	NO	SI
	Porcentaje de empresas municipales cuyas cuentas son auditadas por terceros	%	Del 80% al 100% de las empresas municipales es auditado por una organización independiente	Del 80% al 100% de las empresas municipales es auditado, aunque no por una organización privada independiente, o bien entre el 50% y el 80% de las empresas municipales es auditado por una organización independiente	Menos del 50% de las empresas municipales es auditada	100%

Fuente: Procuraduría General de la Nación.

Tabla 5.7 Indicadores de transparencia, cuatro ciudades ICES

Ciudad Indicador	Porcentaje de cuentas auditadas	Porcentaje de cuentas de empresas municipales auditadas por terceros
Santa Marta	100%	100%
Barranquilla	100%	0%
Bucaramanga	100%	0%
Mar del Plata	100%	100%

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

to de la inversión pública. Todo ello se ha traducido en un mejoramiento sostenido en su desempeño fiscal⁵⁸, que pasó de alcanzar 56,15 puntos (de máximo 100 posibles) en 2007 a 80,21 puntos en 2014 (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

Al cierre de la vigencia 2014 los ingresos totales del municipio de Santa Marta alcanzaron COP \$ 653.679 millones, mostrando un aumento del 4% frente a los resultados de 2013, año en el que el recaudo total alcanzó COP \$631.189 millones. En la estructura de ingresos para el año 2014, los ingresos propios (tributarios más no tributarios sin las transferencias) participaron con el 25%, las transferencias con el 52%, los recursos de balance con el 22%, y los recursos de capital con el 1%. Si bien estas cifras muestran aun alta dependencia de la transferencia de recursos de la Nación, también evidencian avances valiosos en generación de recursos propios.

En Tabla 5.8 se observa la relación de ingresos, la variación promedio del último año, el promedio de los últimos 4 años y su participación frente al total de ingresos y la participación promedio en los últimos 4 años.

En relación con los ingresos propios,

el recaudo de ingresos tributarios en 2014 fue de 133,457 millones, y su incremento fue del 15% frente al año 2013. Entre 2010 y 2014 se registró un crecimiento promedio de 14%. Impuesto predial unificado e impuesto de industria y comercio fueron los que más aportaron al recaudo de los recursos propios con 22% y 11%, respectivamente. En cuanto a los ingresos propios no tributarios, el recaudo ascendió a 30,265 millones para el año 2014, y su incremento fue del 21% entre los años 2013 y 2014. Los ingresos tributarios participaron con el 82% y los no tributarios con el 18% sobre el total de ingresos propios, tal como se observa en la Tabla 5.9.

⁵⁸ El Índice de Desempeño Fiscal, estimado por el DNP, permite analizar la gestión fiscal de los gobiernos departamentales y municipales alrededor del cálculo de un índice integral que se construye a partir de los siguientes indicadores: 1) capacidad de autofinanciamiento de sus gastos de funcionamiento; 2) respaldo del servicio de la deuda; 3) dependencia de las transferencias y regalías; 4) generación de recursos propios; 5) magnitud de la inversión; y 6) capacidad de ahorro. El índice se calcula en una escala de 0 a 100, donde calificaciones cercanas a 100 corresponden a los municipios de mejor desempeño.

Tabla 5.8 Ingresos totales período 2010 a 2014

Concepto	Valores a precios constantes 2014					Variación 2014 / 2013	Variación Promedio de 2010 a 2014	Participación 2014	Promedio de Participación de 2010 a 2014
	2010	2011	2012	2013	2014				
Ingresos Totales (1+2+3)	454.935	461.661	508.833	631.189	653.679	4%	10%	100%	100%
1. Ingresos Propios	95.844	113.076	124.702	142.855	163.722	15%	14%	25%	24%
2. Transferencias	301.763	288.013	317.424	368.489	336.897	-9%	3%	52%	60%
3. Recursos de Capital	57.328	60.572	66.707	119.844	153.060	28%	31%	23%	16%

Valores: Millones de pesos a precios constantes - 2014 = 100

Fuente: Construcción propia con base en la información reportada en el CHIP. Categoría: FUT_INGRESOS. Formulario: REPORTE_INFORMACION. Periodo: OCT A DIC - 2010 a 2014, cuyos valores están a precios corrientes

Tabla 5.9 Ingresos propios periodo 2010 a 2014

Concepto	Valores a precios constantes 2014					Variación 2014 / 2013	Variación Promedio de 2010 a 2014	Participación 2014	Promedio de Participación de 2010 a 2014
	A 2010	A 2011	A 2012	A 2013	A 2014				
Total Ingresos Propios (1 + 2)	95.844	113.076	124.702	140.571	163.722	16%	14%	100%	100%
1. Ingresos tributarios (a+b+c+d)	75.455	90.175	104.345	115.627	133.457	15%	15%	82%	81%
a. Predial	21.265	24.466	30.159	39.033	46.170	18%	22%	28%	25%
b. Industria y comercio	27.267	32.272	36.521	36.014	40.697	13%	11%	25%	27%
c. Sobretasa a la gasolina	5.778	7.972	9.000	9.252	9.470	2%	14%	6%	5%
d. Otros ingresos tributarios	21.145	25.464	28.665	40.580	37.120	-9%	17%	23%	24%
2. Ingresos no tributarios	20.389	22.901	20.357	24.944	30.265	21%	11%	18%	19%

Valores: Millones de pesos a precios constantes - 2014 = 100

Fuente: Construcción propia con base en la información reportada en el CHIP. Categoría: FUT_INGRESOS. Formulario: REPORTE_INFORMACION. Periodo: OCT A DIC - 2010 a 2014, cuyos valores están a precios corrientes.

Los ingresos propios entre 2010 y 2014 crecieron a una tasa promedio del 14 % que obedece en buena parte a mejores resultados en materia de ingresos tributarios, que se explican, entre otros, por el incremento en la recaudación del impuesto predial que ha crecido en promedio 22% en dicho periodos, dado el proceso de expansión de la construcción de la ciudad y de la actualización del catastro en el 2012, y de un crecimiento promedio del 11% del impuesto de industria y comercio. Sin embargo, al analizar la participación de los ingresos propios frente a los ingresos totales se observa que los últimos 5 años han oscilado entre el 21% y el 25%, proporciones que aun evidencian alta dependencia frente a los recursos que transfiere la Nación.

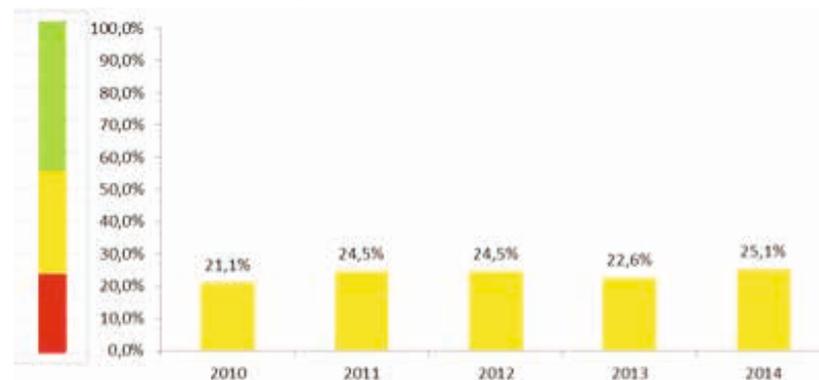
Dentro de los ingresos propios, si bien el impuesto predial muestra incrementos en el recaudo también registra aun bajos niveles de eficiencia y oscilaciones en los resultados. Santa Marta pasó de recaudar el 44,1% de lo facturado en 2011 a recaudar el 32,6% en 2012. Esto se puede explicar en buena parte en el impacto de la actualización catastral efectuada en 2012, y ello también explica una tendencia hacia la recuperación subsecuente al pasar de 37,2% en 2013 a 56,6% en 2014 (Ver Figura 5.3). Los

niveles de eficiencia en el recaudo constituyen un importante reto consistente en adelantar acciones que permitan reducir la fuga de recursos en que se traduce una generación de cartera recurrente de tan altos niveles⁵⁹.

En términos generales, el recaudo de ingresos propios se ha incrementado y muestra una tendencia positiva. Sin embargo, las cifras de eficiencia en el recaudo muestran un margen de acción importante pendiente de aprovechar. En este aspecto, un reto importante consistirá en adelantar las actuaciones necesarias para la conservación y actualización del catastro, analizar la estructura tarifaria contenida en el estatuto Tributario Distrital, fortalecer la capacidad institucional para la gestión de fiscalización y cobro, y promover de manera incisiva la cultura de pago entre los contribuyentes. Es de alta importancia avanzar en una gestión eficaz de fiscalización en industria y comercio, y efectuar una revisión de los resultados de recaudo de otros recursos tributarios, en especial en algunos que no suelen concentrar la mayor

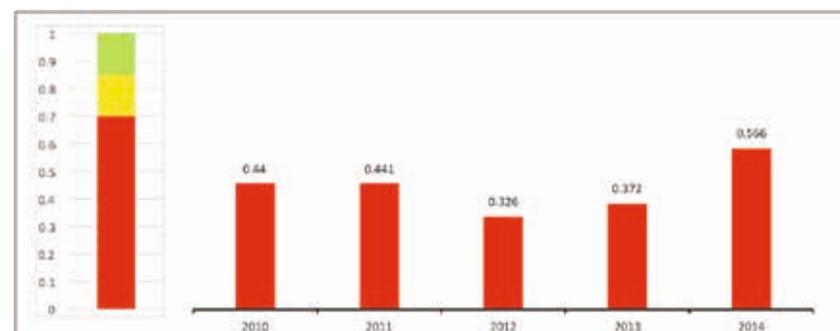
⁵⁹ De acuerdo con la información de la Secretaría de Hacienda Distrital, 8.000 deudores tienen el 70% de la cartera morosa. La cartera por cobrar por este impuesto supera los \$ 400.000 millones

Figura 5.2 Evolución de los ingresos propios como porcentaje de los ingresos totales. 2010 - 2014



Fuente: Construcción propia con base en FUT_INGRESOS

Figura 5.3 Eficiencia en el recaudo de impuesto predial.



Fuente: Elaboración propia con base en estados financieros Distrito Santa Marta.

atención pero pueden constituirse en fuentes considerables de recursos, como la contribución de seguridad ciudadana, estampillas pro adulto mayor y pro cultura, impuesto de delineación urbana, compensaciones de espacio público, plusvalía, valorización, entre otros.

Desde el punto de vista institucional, uno de los avances más importantes en el último tiempo fue la terminación, en 2015, de la concesión para la gestión tributaria que venía operando la Firma "Recaudos y Tributos", cuya labor de cobro, según informó el Distrito, fue "poco eficiente"⁶⁰. Una vez terminada la concesión, sin duda, el reto más importante será retomar la administración de los tributos, para lo cual será necesario fortalecer la estructura administrativa, tecnológica y de personal de manera que soporte una gestión tributaria robusta y efectiva en procesos como fiscalización y cobro coactivo de las rentas Distritales.

Los recursos provenientes de Transferencias de la Nación se redujeron 9% entre 2013 y 2014, al pasar de \$368.489 a \$336.897 millones de pesos. Si bien su variación promedio en los últimos 4 años es del 3%, se evidenció una reducción nominal importante que se traduce en una

menor participación sobre el total de ingresos, al pasar de un promedio de 60% entre 2010 a 2013 al 51,5% en 2014. Es importante precisar que las transferencias tienen sustento en el ordenamiento constitucional y legal colombiano en función de las competencias del Municipio en los sectores salud, educación y agua potable y saneamiento básico, además de los recursos del Sistema General de Participaciones de propósito general de libre inversión.

Adicionalmente, el Distrito incorporó recursos de Regalías por COP \$11,224 millones para el bienio 2013-2014, lo que representa un incremento significativo frente a los COP \$3,455 incorporados en 2012, año en que entró a operar el nuevo Sistema General de Regalías (SGR). Al respecto, cabe recordar que las regalías son recursos generados por la actividad de explotación de recursos del subsuelo, y se consideran directas cuando la explotación o transporte se realiza dentro de la jurisdicción del Municipio o Distrito, lo que disminuye la participación de las Transferencias en los ingresos totales. No obstante, no puede perderse de vista que las regalías directas no son ingresos recurrentes propiamente dichos, y dependen de los resultados de la actividad de explotación de recursos del subsuelo.

Tabla 5.10 Ingresos del sistema general de Regalías - SGR 2012, 2012 -2013 – Santa Marta. Valores en millones de pesos

Concepto	Vigencia		Variación Real 2013/2012	Composiciones	
	2012	2013 - 2014		2012	2013-2014
A. Asignaciones Directas	3.426	11.087	206%	99%	99%
B. Fondos (Compensación, desarrollo y ciencia y tecnología)	0	0	N/A	0%	0%
C. Proyectos de inversión municipios ribereños del Río Magdalena.	0	0	N/A	0%	0%
D. Recursos para fortalecimiento secretarías de planeación y OCADS	29	122	298%	1%	1%
E. Rendimientos financieros	0	15	N/A	0%	0%
TOTAL INGRESOS INCORPORADOS SGR	3.455	11.224	207%	100%	100%

Fuente: DAF – Informe de viabilidad Fiscal Distrito de Santa Marta, vigencia 2014.

⁶⁰ La Ley 386 del 2010, declaró ilegal los acuerdos de intermediación con privados para el recaudo de impuestos.

Como se observa, las regalías a que accedió Santa Marta fueron por “asignaciones directas”. No tuvo acceso a los recursos provenientes de los fondos de Compensación, de Desarrollo Regional o de Innovación Ciencia y Tecnología, ni al fondo correspondiente a los Proyectos de Inversión de los Municipios Ribereños del Río Magdalena, a los que se accede previa presentación y elección de proyectos de inversión. Esto supone una oportunidad latente y el reto de fortalecer la capacidad institucional en formulación y presentación de proyectos.

Por último, la vigencia 2014 se caracterizó por los resultados positivos del balance financiero del Distrito, los cuales se vieron reflejados al final del año en la disponibilidad de recursos cercanos a \$ 217.000 millones para financiar nuevas inversiones. Recursos del balance sin ejecutar de años anteriores por \$ 144.488 millones fueron el principal componente de este resultado, con un incremento de un 30% frente a la vigencia 2013 en la que alcanzaron \$107.093 millones (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2015). El elevado rezago presupuestal ha sido recurrente en los últimos años y evidencia oportunidades de mejora en materia de planeación y en capacidad de ejecución del gasto.

Además del fortalecimiento de la capacidad para generar ingresos y capacidad de inversión, uno de los aspectos estratégicos para la estabilidad de los municipios consiste en que las entidades descentralizadas del orden municipal o distrital sean sostenibles y no configuren riesgos de desequilibrio financiero que pongan en riesgo la prestación de los servicios a su cargo o incluso puedan llegar a comprometer las finanzas del sector central.

El sector descentralizado del Distrito de Santa Marta (EDS) está conformado por 3 entidades, 2 empresas industriales y comerciales del estado y una empresa social del estado – ESE, como se ilustra en la Tabla 5.11 .

Al cierre de 2014, la Empresa de Servicio Público de Aseo del Distrito de Santa Marta y el Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta S.A.S. registraron superávit y jalonan la sumatoria de los Resultados Fiscales de las EDS que, en el agregado, corresponde a un superávit de COP \$8.983 millones, y a primera vista resultaría positivo frente a los resultados agregados deficitarios por montos de -6.361 y -3.044 millones que se habían registrado en las vigencias 2012 y 2013. No obstante lo anterior, estas cifras deben analizarse con mucho detenimiento, con particular énfasis

Tabla 5.11 Conformación del sector descentralizado del Distrito de Santa Marta (EDS).

NOMBRE DE LA ENTIDAD	SECTOR ECONÓMICO
EMPRESA INDUSTRIAL Y COMERCIAL DEL ESTADO - E.I.C.E.	
EMPRESA DE SERVICIO PÚBLICO DEL DISTRITO	SERVICIOS PUBLICOS Y SANEAMIENTO
SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE
EMPRESA SOCIAL DEL ESTADO - E.S.E.	
E.S.E. ALEJANDRO PROSPERO REVERAND	SALUD

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

Tabla 5.12 Resultado fiscal de entidades descentralizadas - Santa Marta.

Nombre de la entidad	2012	2013	2014	Ingresos Totales EDS/ Ingresos Corrientes Administración Central %
ESE ALEJANDRO PROSPERO REVERAND	-4.221	-7.236	-12.381	7,07%
EMPRESA DE SERVICIO PÚBLICO DE ASEO DEL DISTRITO DE SANTA MARTA	1.434	2.634	3.115	1,50%
SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE SANTA MARTA S.A.S.	-3.574	1.558	18.248	4,99%
TOTAL	-6.361	-3.044	8.983	13,56%

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

en la situación de la Empresa Social del Estado Alejandro Próspero Reverand (ESE), que en los últimos dos años ha triplicado su déficit, tal como puede verse en la Tabla 5.10.

Aunado a lo anterior, cabe señalar que en el resultado agregado del sector descentralizado tiene gran incidencia el superávit registrado por el Sistema Estratégico de Transporte S.A.S., que puede distorsionar seriamente el resultado. Lo anterior, por cuanto la naturaleza de la entidad, que se nutre de aportes de cofinanciación de la Nación (70%) y del Distrito (30%) tiene como vocación la ejecución específica del proyecto Sistema Estratégico de Transporte, razón por la cual el hecho de que al corte de la vigencia 2014 hayan cerrado con recursos en caja significa simplemente un rezago presupuestal que se ejecutará en la vigencia subsiguiente. Estos recursos en caja son los que determinan que el resultado fiscal agregado sea de superávit y no déficit como se habría esperado en condiciones normales.

El informe de viabilidad fiscal 2014, en relación con la ESE Alejandro Próspero Reverand puso de presente un factor de riesgo crítico que es imperativo atender: "es importante mencionar que se encontraba en riesgo financiero medio o alto, según la categoriza-

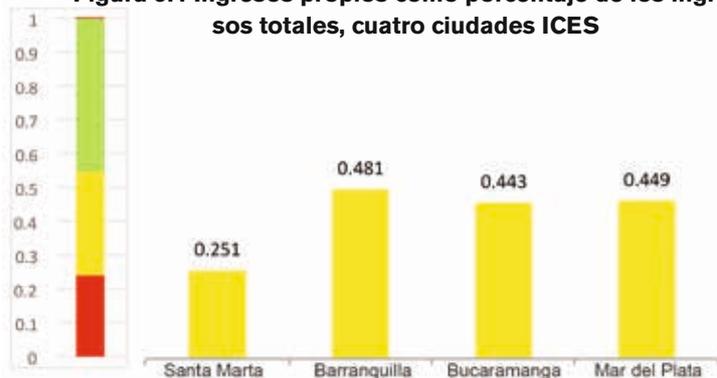
ción que realiza el Ministerio de Salud y Protección Social. De conformidad con lo establecido en la Ley 1438 de 2011, dado su nivel de riesgo, debía adoptar programa de saneamiento fiscal en los términos dispuestos en dicha ley y presentarlos al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para su consideración, aprobación y seguimiento. Sin embargo, no presentó el mismo en los términos dispuestos por el artículo 81 de la Ley 1438 de 2011 y por tanto fue remitido a la Superintendencia Nacional de Salud para lo de su competencia" (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2015). La situación institucional descrita será el primer paso a abordar, como condición previa frente a la estrategia de mejora planteadas en materia de indicadores de salud pública.

En la Tabla 5.13, se presentan los resultados de los indicadores ICES relacionados con impuestos y autonomía financiera.

Al comparar los resultados del benchmark de otras ciudades intervenidas con la metodología de CSC, se observa que en lo referente a capacidad de generación de recursos propios Santa Marta se encuentra considerablemente distante de Barranquilla, Bucaramanga y Mar del Plata, que entre ellas presentan niveles de autonomía

Tabla 5.13 Indicadores de impuestos y autonomía financiera

Subtema	Indicador	Unid.	Valores de Referencia			Resultado Indicador	Fuente
Ingresos e impuestos municipales	Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	%	>54,75%	23,98% - 54,74%	< 23,97%	25%	CHIP. Categoría: FUT INGRESOS. Periodo: OCT A DIC - 2014. Formulario: REPORTE INFORMACION
	Transferencias totales como porcentaje del ingreso total	%	<45,10%	Entre 45,11% y 75,76%	>75,77%	52%	CHIP. Categoría: FUT INGRESOS. Periodo: OCT A DIC - 2014. Formulario: REPORTE INFORMACION
Agencias y empresas públicas	Recuperación de costos de empresas municipales de provisión de servicios	%	Igual al 100%	Entre el 75% y el 100%	Menor al 75%	Menor al 100%	Ministerio de Hacienda. Informe de Viabilidad Fiscal 2014
Gestión de cobranza	Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados	%	Entre 85% y 100%	Entre 70% y 85%	Menor a 70%	56.6%	Secretaría de Hacienda Santa Marta

Figura 5.4 Ingresos propios como porcentaje de los ingresos totales, cuatro ciudades ICES


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

semejantes. Las cuatro ciudades se ubican en un rango al que corresponde color Amarillo (Figura 5.4).

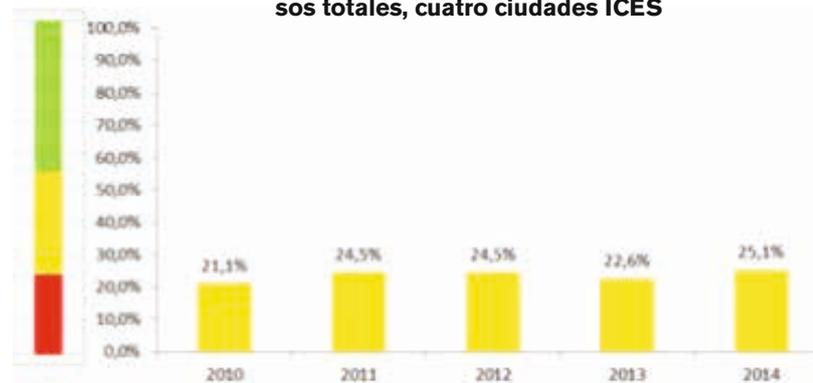
En cuanto al nivel de transferencias recibidas por estas mismas ciudades, cabe resaltar que las cuatro presentan niveles semejantes, entre el 52% y el 55%, que evidencian la dependencia de las transferencias nacionales como un problema común. (Figura 5.5).

Por último, la comparación relativa a la eficiencia en el recaudo permite evidenciar que, no obstante los avances de los últimos 3 años, Santa Marta tiene entre sus retos el fortalecimien-

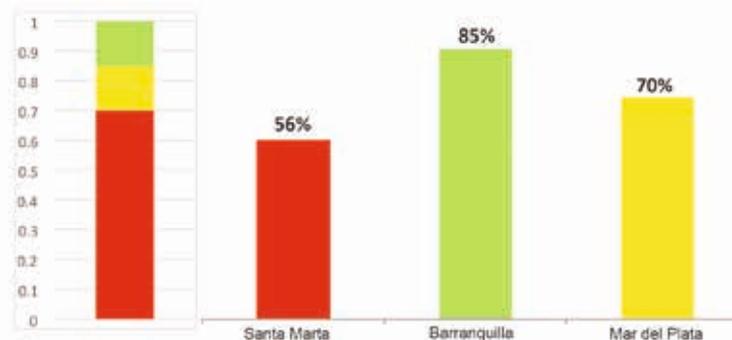
to de la gestión de cobro del impuesto predial. Al respecto, mientras que la eficiencia en el recaudo de Barranquilla está por encima del 85%, y en Mar del Plata se encuentra en el margen del 70%, en Santa Marta el indicador no supera el 56% (Figura 5.6).

GESTIÓN DEL GASTO

Al cierre de la vigencia 2014, los gastos totales del municipio fueron de COP \$417,223 millones, lo que representó una variación negativa del 4% con respecto al año 2013, vigencia en la que los gastos alcanzaron un total de COP \$435,381. La com-

Figura 5.5. Transferencias como porcentaje de los ingresos totales, cuatro ciudades ICES


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

Figura 5.6 Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados, cuatro ciudades ICES


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

posición del gasto fue la siguiente: funcionamiento 11%, inversión 89%. No hubo gasto en servicio de deuda.

En el periodo 2010-2014, los gastos totales crecieron en promedio el 9%. En términos de crecimiento promedio, la inversión registró una variación del 6%, y los gastos de funcionamiento fueron los de mayor expansión con 21% promedio real, y con un crecimiento del 25% entre 2013 y 2014. Su participación promedio en el total de gastos pasó de 6% en 2012 a 11% en 2014, lo que evidencia una presión fuerte en incremento de este tipo de gastos. Todo lo anterior se presenta en la Tabla 5.14

En la Figura 5.7 se presenta el comportamiento del gasto corriente de Santa Marta frente a los gastos totales en las tres últimas vigencias, en la que se observa una tendencia a su incremento que tiene probabilidades de acentuarse en los próximos años de cara a las reformas institucionales que viene adelantando el Distrito en materia de descentralización con la implementación de la división administrativa por localidades.

El monto del gasto de inversión de la ciudad, expresado como porcentaje del gasto total anual, es un indicador de la capacidad para atender

las demandas de sus ciudadanos en servicios públicos e infraestructura. El marco regulatorio en Colombia determinó que los gastos de inversión son los destinados al aumento del patrimonio público y al gasto público social. Este último gasto debe ser destinado a la solución de las necesidades básicas insatisfechas de salud, educación, saneamiento ambiental, agua potable y vivienda. Por concepto de gasto de inversión, al cierre de la vigencia 2014 el Distrito de Santa Marta comprometió COP

\$372,262, esto es, 7% menos que en el año 2013, lo que se explica en la reducción de las transferencias de la Nación por concepto de Sistema General de Participaciones para gasto público social. Un aspecto positivo es que en 2014 el gasto de inversión en formación bruta de capital fijo representó el 49% de la inversión total, y que entre 2010 y 2014 registró un crecimiento real del 120%.

Si bien es cierto que el incremento de inversión en formación bruta de

Tabla 5.14 Gastos totales periodo 2010 -2014

Concepto	Valores a precios constantes 2014					Variación 2014 / 2013	Variación Promedio de 2010 a 2014	Participación 2014	Promedio de Participación de 2010 a 2014
	A 2010	A 2011	A 2012	A 2013	A 2014				
Total de gastos (1+2+3)	300.763	293.592	351.945	435.381	417.223	-4%	9%	100%	100%
1. Corrientes	-	-	30.687	36.014	44.961	25%	21%	11%	9%
2. Inversión	298.737	293.592	321.258	399.367	372.262	-7%	6%	89%	94%
3. Servicio de la deuda	2.026	-	-	-	-	0%	0%	0%	0%

Valores: Millones de pesos a precios constantes - 2014 = 100

Fuente: Construcción propia con base en la información reportada en el CHIP. Categoría: FUT_Funcionamientos, FUT- servicio de la deuda, FUT - gastos de Inversión. Formulario: REPORTE_INFORMACION. Periodo: OCT A DIC - 2010 a 2014, cuyos valores están a precios corrientes.

61 El artículo 350 de la Constitución Política de 1991 se refirió al gasto público social en dos aspectos: de un lado, deja en manos del Legislativo, para que a través de Ley Orgánica determine qué partidas del presupuesto hacen parte del gasto público social. El artículo 41 del Decreto 111 de 1996 mediante el cual se compilan las leyes orgánicas del presupuesto, establece que se entiende por gasto público social aquel "cuyo objetivo es la solución de las necesidades básicas insatisfechas de salud, educación, saneamiento ambiental, agua potable, vivienda, y las tendientes al bienestar general y al mejoramiento de la calidad de vida de la población, programadas tanto en funcionamiento como en inversión". Y de otro lado establece que la proporción de inversión respecto del gasto total no podrá disminuir comparativamente con el año anterior.

Figura 5.7 Comportamiento gasto corriente como porcentaje del gasto total 2012 – 2014.



Fuente: Elaboración propia con base en el FUT

capital muestra avances en la calidad del gasto, también lo es que al comparar el total de gastos con el total de ingresos se evidencia dificultad en capacidad de ejecución, que se traduce en un alto “costo de oportunidad” frente a las inversiones que requiere la ciudad. Una de las tareas fundamentales para la Administración Distrital será el fortalecimiento del diseño y capacidad institucional para la ejecución de proyectos de inversión.

En relación con el seguimiento y monitoreo de la ejecución del gasto,

Santa Marta cuenta con Indicadores a nivel de gastos de funcionamiento, según lo establecido por la Ley 617 de 2000, pero estos no miden efectivamente el desempeño ni el cumplimiento de metas para el seguimiento de la ejecución del presupuesto con el fin de establecer si los recursos se asignan más efectivamente y se gastan de forma tal que produzcan resultados deseados.

Por último, es del caso señalar que en cumplimiento de lo establecido en la Ley 819 de 2003, para la elaboración del Marco Fiscal de Mediano

Tabla 5.15 Gasto de Capital (Inversión) Periodo 2010-2014

Concepto	Valores a precios constantes 2014					Variación 2014 / 2013	Variación Promedio de 2010 a 2014	Participación en 2014
	A 2010	A 2011	A 2012	A 2013	A 2014			
Gasto de Capital (Inversión)	324.322	326.745	329.332	403.867	401.376	-1%	6%	100%
a. Formación bruta de capital fijo	26.529	24.228	131.510	161.599	195.788	21%	120%	49%
b. Resto inversiones	297.792	302.517	197.822	242.268	205.587	-15%	-6%	51%

Valores: Millones de pesos a precios constantes - 2014

Fuente: Plan Financiero Santa Marta 2000-2014 (millones de pesos). DNP

Calculo: Autor

Plazo, que acompaña al presupuesto anual, se contempla las acciones y medidas específicas que sustentan el cumplimiento de las metas, plantea los factores de éxito para el cumplimiento de las metas de superávit primario de manera coherente con los límites de gastos y los niveles de endeudamiento. Sobre esa base, para la elaboración del presupuesto se establece una alineación entre el Plan de Desarrollo Distrital y el presupuesto de la vigencia mediante la aplicación de instrumentos como el Plan Operativo Anual de Inversiones (POAI) y los planes de acción.

En la Tabla 5.16 Indicadores de Gestión del Gasto se presentan los indicadores de la ICSC para el tema de calidad del gasto.

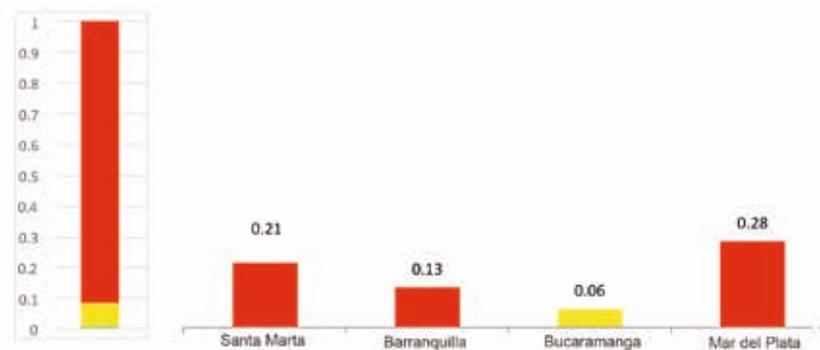
Al comparar la gestión del gasto, se observa que Santa Marta deberá realizar actuaciones enfocadas hacia la disminución o al menos al control racional del crecimiento del gasto corriente. Al respecto, mientras que en los últimos años la ciudad de Bucaramanga ha logrado controlar el crecimiento del gasto a un promedio del 6%, en Barranquilla la tasa promedio ha crecido al doble (13%) y en Santa Marta al triple (21%). Ver Figura 5.8

En cuanto a los gastos de capital como porcentaje del gasto total, se observa que Santa Marta ejecutó un 49%, lo que indica una adecuada gestión de la inversión enfocada a formación bruta de capital de acuerdo con la metodología CSC, y se ubica en niveles semejantes a los de Barranquilla y Bucaramanga. Las ciudades colombianas analizadas encuentran niveles superiores al registrado por Mar del Plata. (Figura 5.9)

Tabla 5.16
Indicadores de Gestión del Gasto

Subtema	Indicador	Unid.	Valores de Referencia			Resultado Indicador	Fuente
Calidad del gasto	Indicadores de desempeño y metas para el seguimiento de la ejecución del presupuesto	Si/No	Existen indicadores de desempeño y metas con monitoreo periódicos, y los resultados se incorporan al siguiente presupuesto.	Existen indicadores de desempeño y metas, pero sin monitoreos periódicos, o los resultados no se incorporan al siguiente presupuesto.	No existen indicadores de desempeño ni metas para el seguimiento presupuestal.	NO	Pendiente confirmar en la visita.
	Gasto corriente como porcentaje del gasto total	%	< 10,07%	Entre 10,08% y 17,08%	>17,09%	11%	CHIP. Categoría: FUT GASTOS FUNCIONAMIENTO. Periodo: OCT A DIC - 2014. CHIP. Categoría: FUT GASTOS DE INVERSION. Periodo: OCT A DIC - 2014. CHIP. Categoría: FUT SERVICIO DEUDA. Periodo: OCT A DIC - 2014.
	Gasto de capital como porcentaje del gasto total	%	> 23,7%	Entre 23,7% - 18,6%	< 18,6%	49%	EJECUCIONES PRESUPUESTALES MUNICIPALES 2000-2014, Formato preparado por el GAFDT-DDTS-DNP. Millones de pesos corrientes

Figura 5.8 Tasa de crecimiento anual promedio del gasto corriente, cuatro ciudades ICES



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

Subtema	Indicador	Unid.	Valores de Referencia			Resultado Indicador	Fuente
Calidad del gasto	Tasa de crecimiento anual del gasto corriente	% anual	Que la tasas de crecimiento promedio los últimos cinco años del gasto de funcionamiento < 1.38%	Que la tasas de crecimiento promedio últimos cinco años del gasto de funcionamiento o es entre 1.39% y 8.4%	Que la tasas de crecimiento promedio últimos cinco años del gasto de funcionamiento o > 8.5%	21%	CHIP, Categoría: FUT_GASTOS FUNCIONAMIENTO, Periodo: OCT A DIC – 2010 a 2014. CHIP, Categoría: FUT_GASTOS DE INVERSION, Periodo: OCT A DIC – 2010 a 2014. CHIP, Categoría: FUT_SERVICIO DEUDA, Periodo: OCT A DIC – 2010 a 2014.
	Alineación del presupuesto con el plan	%	El presupuesto está estructurado por programas con indicadores de resultados consistentes con el PDM y con el MFMP.	En el presupuesto existen algunos programas pero sin indicadores y metas y/o parcialmente vinculados al PDM.	En el presupuesto no existen programas de gasto con indicadores de resultados que coincidan con el Plan de Desarrollo Municipal.	Si	Fuente: Procedimientos definidos por el municipio.

Tabla 5.16
Indicadores de Gestión del Gasto

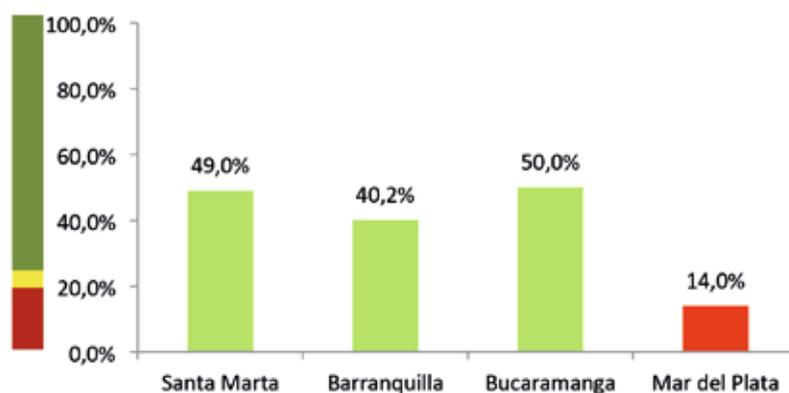


Figura 5.9
Gasto de capital como porcentaje del gasto corriente, cuatro ciudades ICES

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

DEUDA

El presente acápite abordará la noción de deuda en un sentido amplio, que comprende el análisis del pasivo financiero y del pasivo no financiero, por considerarlos igualmente importantes en el análisis y proyección de las finanzas públicas de las entidades territoriales.

Entre 2010 y 2014 el pasivo total tuvo un crecimiento promedio del 4%, consecuencia del comportamiento del pasivo no financiero entre 2010 y 2013, no obstante la disminución de 18% registrada entre 2013 y 2014. El crecimiento del pasivo financiero hasta 2014 fue nulo teniendo en cuenta que no se presentaron nuevos desembolsos, según se observa en la Tabla 5.17

En el análisis de riesgos aparejados a los pasivos no financieros tienen especial relevancia los pasivos contingentes, que al no ser expresos e inmediatos generalmente no aparecen siquiera estimados en los estados financieros de los gobiernos municipales, pero representan una probabilidad considerable de afectación de sus finanzas.

El balance a 31 de diciembre de 2014 reflejó en la cuenta 2.7.10 Provisión

para contingencias un valor de COP \$274.269 millones, es decir, más de tres veces el monto que recauda la entidad por concepto de Ingresos Corrientes de Libre Destinación. En el evento en que estos procesos deriven en obligaciones ciertas en contra de la entidad territorial deberán ser atendidas con sus ingresos propios, lo que afectaría gravemente la estabilidad financiera futura. En efecto,

al estimar el impacto de estos procesos en contra del municipio sobre los ingresos corrientes de libre destinación se tendría una participación para el 2014 del 367%, según se observa en la Tabla 5.18 Indicador Contingencias sobre ICLD

El Informe de Viabilidad Fiscal 2014 (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2015) advierte que, con la

Tabla 5.17 Distribución de pasivo financiero y no financiero

Concepto	Valores a precios constantes 2014					Variación 2014 / 2013	Variación Promedio de 2010 a 2014	Participación en relación con el ingreso total 2014	Promedio de Participación de 2010 a 2014 en relación con el ingreso en dicho periodo
	A 2010	A 2011	A 2012	A 2013	A 2014				
Operación de crédito público y financiación con la banca central	36	6.635	882	-	-	0%	-	0%	0%
Cuentas por pagar	217.977	78.253	129.382	126.885	116.955	-8%	-2%	18%	26%
Obligaciones laborales y seguridad social	100.612	52.557	25.978	31.051	12.977	-58%	-34%	2%	6%
Pasivos estimados	171.473	429.707	429.515	420.808	415.732	-1%	37%	64%	69%
Otros pasivos	1.820	3.895	7.668	12.705	12.543	-1%	69%	2%	1%
TOTALES	491.919	571.048	593.424	591.448	558.207	-6%	4%	85%	106%

Valores: Millones de pesos a precios constantes - 2014

Fuente: Construcción propia con base en la información reportada en el CHIP. Categoría: información contable. Periodo: OCT A DIC - 2010 a 2014, cuyos valores están a precios corrientes.

información remitida por el distrito, no fue posible establecer la evaluación de las contingencias jurídicas en contra del distrito, lo cual entraña un riesgo en ese mismo hecho. Da cuenta además de que en el informe de 2013 se relacionaron 266 procesos en contra por un valor de COP 63.977 millones. Según el reporte de calificación de capacidad de pago (FitchRatings, 2016), Santa Marta da cuenta de que al cierre de 2014 se registraron procesos en contra por COP 90.000 millones. Será de la mayor importancia cuantificar y gestionar de manera adecuada los litigios en contra del Distrito, y fortalecer los mecanismos de defensa jurídica, y depurar la información contable

sobre pasivos contingentes.

Para la estimación del contingente litigioso, el Distrito toma como base la información que suministra jurídica sobre la probabilidad de que un proceso sea fallado en contra y se valora la pretensión respectiva, con base en esto, los de una mayor probabilidad de fallo en contra son valorados y registrados en el balance general de la entidad territorial. Como parte del acuerdo de reestructuración de pasivos que culminó en 2013, el Distrito creó un fondo de contingencias del que se atienden los fallos judiciales en contra, y que se alimenta del 10% de los ICLD. Sin embargo, el Distrito acepta que el nivel de contingencias es con-

Tabla 5.18 Indicador Contingencias sobre ICLD

Pasivos Contingentes 2014 (1)	Ingresos corrientes de libre destinación 2014 (2)	Relación $((1)/(2))*100\%$
274.269	74.597,50	367,66%

Fuente: CHIP- Estados financieros oct-nov 2014 y Certificado de la Contraloría General de la República. Indicador de funcionamiento

Tabla 5.19 Saldo pasivo Pensional – Santa Marta

Pasivo Pensional Total	Aportes en Pesos	Pasivo Pensional NO Provisionado	Cubrimiento
212.437,92	208.383,99	4.053,93	98,1%

Fuente: CHIP- Estados financieros oct-nov 2014 y Certificado de la Contraloría General de la República. Indicador de funcionamiento



siderablemente alto y por ello “planea ingresar en un “programa de saneamiento fiscal y financiero voluntario”, para lo cual se encuentra actualmente trabajando con asesores externos (FitchRatings, 2016).

Lo anterior constituye una seria alerta para el Distrito. Si se tiene en cuenta que Santa Marta ejecutó un acuerdo de reestructuración de pasivos entre 2004 y 2013, el hecho de que a dos años de su culminación se encuentre la situación descrita de riesgo latente da cuenta de causas estructurales que requieren atenderse con prioridad.

En relación con el pasivo estimado, además de las contingencias litigiosas, a 31 de diciembre de 2015 el saldo del pasivo pensional registrado por el Fondo Nacional de Pensiones de las Entidades Territoriales - FONPET registra un cubrimiento del 98,1% (Ministerio de Hacienda y Crédito Público - FONPET, 2015), dato que igualmente presenta el Ministerio de Hacienda en su informe (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2015). Lo anterior, bajo la condición de gestionar correctamente los recursos ahorrados en el FONPET en el marco de la ley 549, abriría en los próximos años la posibilidad de efectuar desahorros o retiros sobre los recursos que sobrepasen el 125% de cubrimiento del pasivo, y que

podrían destinarse a proyectos de inversión.

Ya en lo que concierne al pasivo financiero, es de señalar que en 2013 y 2014 el saldo de la deuda fue 0, como consecuencia de la restricción impuesta por el acuerdo de reestructuración de pasivos suscrito por el Distrito varios años atrás y con vencimiento en 2014. De manera consecuente, al comparar la relación del servicio de la deuda con los ingresos propios de 2014 el resultado es 0, consecuencia natural, como se explicó, de la ausencia de operaciones de crédito vigentes que generaran ese tipo de obligaciones. No obstante lo anterior, de acuerdo con el reporte de la Dirección de Apoyo Fiscal (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2015) y una vez concluido el acuerdo de pago de pasivos, Santa Marta suscribió un nuevo contrato de empréstito por COP 70.000 millones destinados a infraestructura educativa y escenarios deportivos, en preparación de los Juegos Deportivos Bolivarianos de 2017 a realizarse en la ciudad, y, por consiguiente, tendrá que hacerse seguimiento a los desembolsos y al servicio de la deuda que se producirán en relación con la operación mencionada.

En lo relativo a la capacidad de endeudamiento del Distrito, la Dirección de Apoyo Fiscal estima que el indicador

Tabla 5.20 Servicio de la deuda frente a ingresos propios

Concepto	Valores a precios constantes 2014					Variación 2014 / 2013	Variación Promedio de 2010 a 2014
	A 2010	A 2011	A 2012	A 2013	A 2014		
Servicio de la deuda	2.026	-	-	-	-	-	-
Ingresos Propios	95.844	113.076	124.702	142.855	163.722	14,6%	14,4%
Relación servicio de la deuda / Ingresos propios	2,11%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%		

Valor en Millones de pesos corrientes

Fuente: FONPET http://www.minhacienda.gov.co/FONPET_PUBLIC/FONPET_SCH.consultasalDOSpasivos

de solvencia (intereses/ahorro operacional) es de 0% y el de sostenibilidad (saldo de la deuda/ingresos corrientes) es de 20%, lo cual significaría instancia autónoma de endeudamiento. Sin embargo, el propio informe, al incluir en el cálculo los pasivos no financieros de vigencias anteriores con vencimiento superior a un año, señala que “Una estimación más realista de la capacidad de pago ubica a la entidad en instancia crítica de endeudamiento, con indicadores de solvencia y sostenibilidad de 0% y 117%, respectivamente” (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2015). Lo anterior reafirma el carácter imperativo de efectuar una revisión de los pasivos no financieros y de profundizar en las estrategias que permitan su reducción o mitigación.



Por último, de acuerdo con los requerimientos de la ley 819 de 2003, Santa Marta obtuvo en enero de 2016 la calificación de capacidad de pago, en la que se asignó una calificación de BBB+, y se advierte que, bajo el escenario de desembolsar los COP 70.000 millones contratados en 2014, la vigencia 2018 será en la que el servicio de la deuda será más significativo pero se proyecta que el Distrito cubrirá su servicio 5.06 veces con el disponible proyectado para atender deuda, y cumplirá los indicadores de solvencia y sostenibilidad de la deuda exigidos por la ley 358 de 1997 (FitchRatings, 2016). De cara a la estabilidad financiera futura, resulta del mayor interés la planeación adecuada de las operaciones de crédito público, y principalmente la revisión y seguimiento minucioso de los pasivos contingentes, por cuanto de materializarse pueden afectar gravemente la liquidez para su cubrimiento.

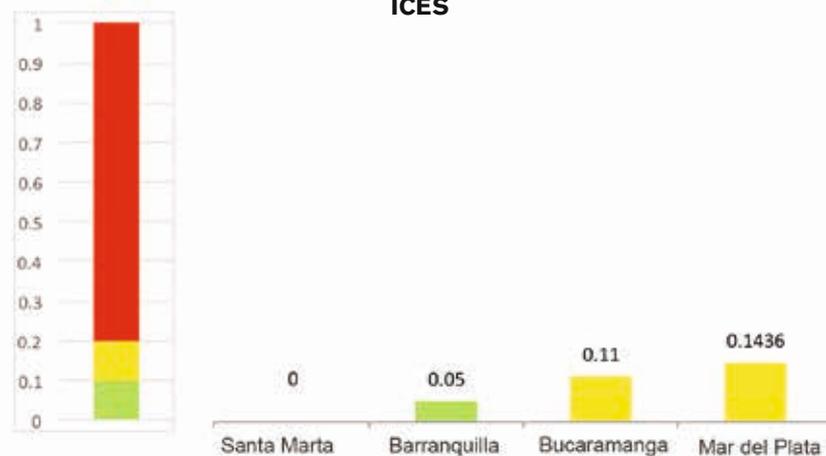
En la Tabla 5.21 Indicadores de deuda, se presentan los relacionados con el pasivo contingente y sostenibilidad de la deuda municipal, definidos en la ICSC.

Posterior a la identificación de los resultados para la ciudad en términos de deuda, el ejercicio comparativo arroja que, debido a que al cierre de 2014 el

Tabla 5.21 Indicadores de deuda.

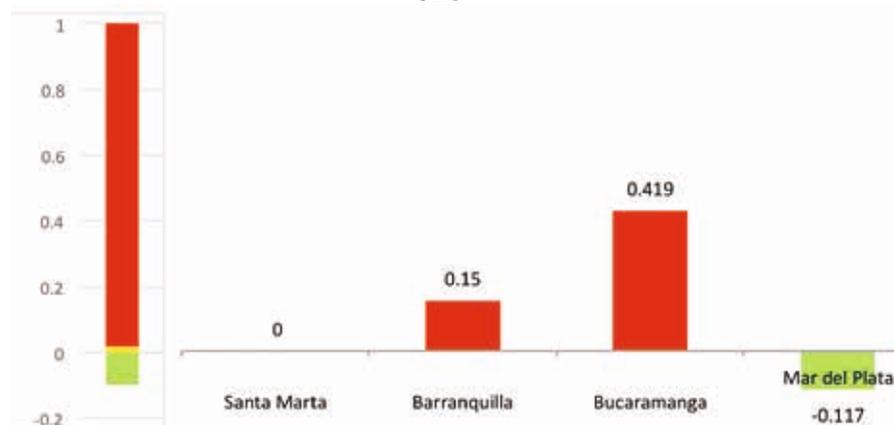
Subtema	Indicador	Unid.	Valores de Referencia			Resultado Indicador	Fuente
Pasivo contingente	Pasivos contingentes como porcentaje de los ingresos propios	%	<30%	30-70%	>70%	367%	Pasivo contingente: CHIP. Categoría: INFORMACION CONTABLE PUBLICA. Periodo: OCT A DIC - 2014. Formulario: CGN2005 001 SALDOS Y MOVIMIENTOS - (2.7.10 PROVISIÓN PARA CONTINGENCIAS) Ingresos de libre destinación: CHIP. Categoría: CGR PRESUPUESTAL. Periodo: OCT A DIC - 2014. Formulario: EJECUCION DE INGRESOS.
Sostenibilidad de la deuda municipal	Coeficiente del servicio de la deuda	%	< 10%	10% - 20%	> 20%	0%	Servicio de la deuda: CHIP. Categoría: FUT SERVICIO DEUDA. Periodo: OCT A DIC - 2014. Ingresos propios: CHIP. Categoría: FUT GASTOS FUNCIONAMIENTO. Periodo: OCT A DIC - 2014. Formulario: GASTOS DE FUNCIONAMIENTO (T.I.A.1 TRIBUTARIOS)
	Crecimiento anual del servicio de la deuda	%	La tasa de crecimiento real anual es negativa	La tasa de crecimiento real anual se encuentra entre el 0% y el 2%	La tasa de crecimiento real anual es superior al 2%	0%	Última vigencia: CHIP. Categoría: información contable pública. Periodo: OCT A DIC - 2012 y 2014.

Figura 5.10 Coeficiente del servicio de la deuda 2014, cuatro ciudades ICES



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

Figura 5.11 Crecimiento anual del servicio de la deuda, cuatro ciudades ICES



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

Distrito no tenía servicio de deuda a su cargo, el coeficiente del servicio de la deuda financiera frente a los ingresos propios del Distrito es cero (0%), lo que implica que en este aspecto Santa Marta, en principio, se encuentra en una posición adecuada de acuerdo con los parámetros definidos por la metodología CSC frente a ciudades como Bucaramanga y Mar del Plata, en las que el servicio de la deuda equivale al 11% y 14,4% de los ingresos propios, respectivamente (Gráfico 4.10). Sin embargo, la situación de ausencia de servicio de la deuda cambiará en virtud de los nuevos créditos contratados por el Distrito, que obligarán a hacer un seguimiento y planificación adecuada de los niveles de endeudamiento en los próximos años.

En cuanto al crecimiento del servicio de la deuda, si bien, como se ha mencionado, a diciembre de 2014 Santa Marta no registraba servicio de deuda a su cargo, a partir de 2015 tiene el reto de cuidar sus márgenes de endeudamiento en virtud de los planes de inversión de la ciudad, de modo que se procure evitar niveles de crecimiento de deuda acelerados como los registrados por Bucaramanga. De las ciudades comparadas, Mar del Plata es la que registra un indicador más saludable al presentar decrecimiento anual en servicio de la deuda. (Figura 5.11).



6

¿QUE TENEMOS
QUE HACER?



6

¿QUE TENEMOS QUE HACER?

HACIA EL PLAN DE ACCIÓN DE SANTA MARTA

El gran momento por el que pasa en Santa Marta debido a la conmemoración del hito histórico de los 500 años de la ciudad, ha sido un elemento diferenciador para avanzar de manera asertiva en la identificación de los elementos fundamentales para construir un plan de acción.

Más allá de ser una hoja de ruta, este plan de acción busca otorgar herramientas para que todos aquellos samarios de nacimiento o adopción, reconozcan en las incalculables riquezas y potencialidades de su territorio la oportunidad de superar obstáculos y sobre todo, los puntos comunes para trabajar hacia un mismo propósito: lograr que en el 2025 la ciudad ostente con mayor orgullo el título de la perla de América.

Con motivo de la conmemoración del hito histórico que representa los 500 años de fundación de la primera ciudad de América, Santa Marta se reapiensa para avanzar de manera asertiva en la construcción de un plan de acción que más allá de ser una hoja de ruta, despierte el sentir samario de oriundos y visitantes, de forma que se reconozcan las incalculables riquezas y potencialidades de su territorio como la oportunidad de superar obstáculos. Con la pasión de este sentir colectivo samario, el presente plan de acción aún esfuerzos para lograr que en el 2025 la ciudad ostente con mayor orgullo el título de la perla de América.

El presente documento constituye una aproximación inicial hacia el Plan de Acción de la ciudad en el marco de programa Ciudades Sostenibles y competitivas. Tiene como punto de

partida una fase diagnóstica que se construye de forma progresiva, teniendo en cuenta los importantes esfuerzos de planificación emprendidos por la ciudad, así como las iniciativas privadas, las reflexiones y recomendaciones hechas por los ciudadanos comprometidos con los procesos de participación. Al ser un proceso reiterativo, el diagnóstico de la ciudad se continuará enriqueciendo en la medida que se avance en la implementación de la metodología, teniendo como insumo fundamental los filtros de opinión pública, económico y ambiental. El presente Plan de Acción y en general el programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas busca reflexión y compromiso por el grueso de la población samaria, de forma que se realice un esfuerzo colectivo por sentir, pensar y vivir la Santa Marta del futuro.

El Punto de Partida

Los 500 años tras la fundación, más la herencia prehispánica de la ciudad ponen de manifiesto que el punto de partida en Santa Marta está lejos de ser cero, por el contrario, gracias a los aciertos y desaciertos la ciudad se encuentra más cerca de identificar lo que debe y puede ser en relación a las complejidades de su territorio. Santa Marta cuenta entonces con ciertas condiciones producto de su histo-

ria, de su entorno y de su gente, que la definen como la perla del Caribe.

Para comenzar, es una de las ciudades colombianas que hacen parte del Gran Caribe y además es la única que cuenta con un sistema ferroviario que conecta de forma directa con la región andina y la capital del país. Esta primera condición no solo denota su vocación portuaria sino la posibilidad de integrarse al comercio de la región Caribe aprovechando la capacidad de satisfacer la demanda de ciertos bienes y servicios de la región gracias a la diversidad de sus condiciones físicas y la posibilidad de acceder a ellas.

La segunda condición la marca su capacidad de articulación tanto con las otras dos ciudades que conforman el triángulo de la Sierra Nevada de Santa Marta (Riohacha y Valledupar), así como con las otras dos ciudades del eje Caribe colombiano (Barranquilla y Cartagena). Esta característica, en términos físicos representa una gran ventaja a la hora de consolidar un sector agroindustrial alrededor de la sierra capaz de complementar el mercado de las ciudades del litoral colombiano y algunos sectores del Caribe.

La tercera condición se refiere al soporte físico y ambiental de las actividades de la ciudad, que del mismo modo

que se ven como las cuales como gran elemento diferenciador y multiplicador de las posibilidades humanas en el territorio, implican gran fragilidad y vulnerabilidad ante la modificación de las condiciones sistémicas de su entorno. En un contexto de cambio climático, al ser una ciudad costera ubicada en la franja intertropical del planeta y contar con la presencia de la montaña de litoral más alta del mundo, representa una ventaja para desarrollar sectores como el turismo, no obstante ante condiciones adversas éste activo ambiental puede pasar a convertirse en un gran riesgo para la misma permanencia de la ciudad.

Si bien las acciones para detener esta situación requieren una voluntad política mundial, sobre todo de las grandes economías que producen las condiciones adversas que están acelerando el calentamiento del planeta, los retos de países como Colombia y ciudades como Santa Marta están en la adaptación y en la toma de decisiones responsables con sus presentes y futuras generaciones.

Hoy en día una gran proporción de la población samaria vive de su relación directa con la naturaleza y los servicios que provee, entre estas actividades destaca la actividad turística ya que provee cerca del 35% de los em-

pleos formales de la ciudad. A pesar de esto, los beneficios que está produciendo la actividad en la ciudad son marginales respecto a lo que podrían llegar a ser, y no solo en términos económicos, puesto que una actividad que se basa en el conocimiento del lugar se está concentrando solo en una relación utilitaria y estacionaria de las playas de la ciudad. En la medida que el turismo se enfoque en la capacidad de ofrecer conocimiento, contenido en la biodiversidad de la sierra, la tradición y la cultura indígena, el patrimonio arquitectónico y cultural, y no solo en lo evidente, se podrán desarrollar nuevos mercados y un vínculo más profundo con el visitante de la ciudad.

La última condición tiene que ver con la conformación demográfica de la ciudad y las expectativas que genera contar con un bono demográfico en fase 1, pues a medida que la población en edad productiva aumenta y se consolida una importante fuerza laboral, la ciudad debe prepararse para ofrecer oportunidades para desarrollar un nicho laboral diverso, con mayor acceso a servicios y garantizar los beneficios del crecimiento económico de la ciudad.

Pactando Una Visión Comùn

La ciudad ha realizado grandes esfuerzos en la construcción de una vi-





sión para el año 2025, es por esto que este documento tomará como punto de partida la visión contemplada en el Plan Santa Marta 500 años.

“En el año 2025 la ciudad de Santa Marta, Distrito turístico, histórico y cultural de la Nación y primera ciudad fundada en América del Sur, será reconocida como líder de la Cuenca Caribe por su calidad de vida, su identidad cultural y su oferta de calidad en servicios turísticos, portuarios y de conocimiento, así como por ser una ciudad costera sostenible y adaptada al cambio climático, con un modelo de desarrollo enfocado en las personas, la cultura, el ejercicio de los derechos y la preservación y valorización de la biodiversidad como pilares de competitividad y cohesión social.”

Santa Marta, La Primera

Si bien la visión de la ciudad traza unos objetivos para que la ciudad de Santa Marta se convierta en un modelo de sostenibilidad regional en el 2025, la presente estrategia busca definir la ruta para que esto suceda. Es así que a partir de la metodología del programa de ICES, se conforman siete líneas estratégicas transversales a las dimensiones, que encadenan una serie de acciones prioritarias, necesarias y progresivas a implementar en la ciudad, con miras a posicionar a Santa Marta, La Primera.

Esta estrategia se formula en consideración de iniciativas existentes como Diamante Caribe y Santanderes, el Plan Santa Marta 500 años, así como la versión preliminar del Estudio de Desarrollo Económico Local y Competitividad de la firma consultora Idency. La primera línea Agua, vida y progreso se concentra en articular los esfuerzos por solucionar los problemas ambientales de la ciudad a partir del reconocimiento y la visión sistémica del ciclo del agua como elemento constitutivo y primordial para la existencia de la ciudad, así como un mecanismo para proyectar acciones de efecto inmediato con una perspectiva a largo plazo.

La primera línea Agua, vida y progreso se concentra en entender uno de los principales problemas ambientales de la ciudad de forma integral; a partir del reconocimiento y la visión sistémica del ciclo del agua como elemento constitutivo y primordial para la existencia de la ciudad, se busca establecer acciones de efecto inmediato con una perspectiva a largo plazo que garanticen la conservación y eficiente utilización del recurso hídrico en todo su ciclo. La segunda línea parte de las condiciones físicas de la ciudad entre el mar y la sierra como criterios básicos para mediar entre su capacidad de carga y sus posibilidades de crecimiento, de esta forma busca además dar importancia a los bordes urbanos y su regulación como posibilidad




SANTA MARTA, PRIMERA

para mejorar las condiciones físicas, ambientales y públicas de la ciudad. En concordancia, esta línea se divide en dos sub ejes; 1) un frente marino emblemático, reconoce en la costa litoral el espacio de mayor visibilidad de la ciudad y en consecuencia el objeto de presiones económicas para desarrollo inmobiliario; 2) un gran bosque se enfoca en la zona de periferia de la ciudad y la ambigüedad en su planificación debido al traslape de diferentes categorías de clasificación del suelo y de normativa.

Uno de los principales retos que afronta Santa Marta tiene que ver con la reducción de las brechas de desigualdad y pobreza que afectan la calidad de vida de los ciudadanos, por lo tanto las estrategias que se formulan bajo la premisa de aumentar la competitividad en la ciudad, lo hacen teniendo en cuenta que se necesita conjugar el estímulo a aquellos sectores de la economía que han sido identificados como estratégicos junto con políticas públicas que facilitar el acceso a los beneficios del crecimiento económico al grueso de la sociedad. Es así, que el mayor reto se convierte en el mejor pacto, Y se dará en la medida que se logren armonizar las diferentes vocaciones económicas de la ciudad. La línea estratégica agrópolis, oportunidad de competitividad regional se concentra en la oportunidad de consolidar a Santa Marta

como enlace y plataforma logística complementaria para aumentar la productividad y sostenibilidad de las actividades agrícolas que se desarrollan en el suelo rural regional.

La cuarta línea, naturalmente turística busca que ésta actividad se posicione en la ciudad como una condición inherente para su desarrollo, de forma que se genere una transformación profunda en la forma en que se ejerce el turismo y la protección de los activos naturales que soportan dicha actividad.

Para finalizar el grupo de estrategias enfocadas en impulsar los sectores económicos más relevantes de la ciudad, la quinta línea hacia un sistema logístico urbano y regional identifica que si bien la ciudad se ha especializado en el sistema logístico portuario, sus oportunidades se encuentran en la conexión de este nodo para aumentar los servicios a otro tipo de actividades como el turismo y la agroindustria.

El último grupo de acciones que se encuentran dentro del marco de la dimensión fiscal y gobernabilidad, son clave para sustentar la transformación que se busca con las demás líneas estratégicas. Santa Marta gran ejemplo recurre al fortalecimiento de la identidad de sus habitantes a partir del conocimiento y apropiación de sus riquezas tangibles e intangi-

bles, como elemento fundamental parte de la experiencia Samaria, de forma que se consolide el principio/ la cultura de un buen anfitrión como modelo de comportamiento en la ciudad y se genere una relación de mejores experiencias que retribuyen al crecimiento y de la ciudad.

La séptima y última línea estratégica un distrito moderno busca aprovechar el momento de reorganización administrativa para que la administración pública consolide los avances que ha logrado en cuanto a la eficiencia de su gestión, mejore la captación de recursos para promover proyectos estratégicos para la región, por medio de un uso eficiente del dinero de los contribuyentes y la materialización de alianzas con organismos supramunicipales y /o privados.

En la siguiente sección se desarrolla con mayor profundidad cada una de las siete líneas estratégicas que compone el plan de acción, las acciones y actividades que se encuentran enlazadas para su ejecución.

AGUA, VIDA Y PROGRESO

Santa Marta es escenario de los impactos del cambio climático, como el deshielo de los picos nevados de la Sierra y la erosión costera. A pesar que corresponde a un esfuerzo glo-

bal frenar el aumento de la temperatura, la ciudad debe emprender acciones de adaptación y mitigación. En la zona urbana ya han sido identificadas zonas con amenazas por desertificación (4.232 ha de las 6491), amenaza por erosión (51 ha del resto de área urbana) [1] y amenaza por inundación (752 ha dentro de lo Urbano).

Además de esto, existen problemas urgentes que deterioran la calidad de vida de los samarios y representan una debilidad para los sectores económicos que se desarrollan en la ciudad, el ejemplo más evidente de ello se encuentra en torno al recurso hídrico. Es así que la gestión del agua, así como la calidad y el acceso deben ser un tema prioritario. Actualmente la cobertura de acueducto llega al 81% de hogares urbanos, mientras que el alcantarillado alcanza el 75% de la población urbana. Solo el 30% de la infraestructura de alcantarillado se encuentra separada en aguas lluvias y aguas servidas.

Por esta razón la estrategia de ésta línea se desarrolla en torno a una visión holística del territorio, según la cual el ciclo vital del agua y la comprensión ancestral del territorio ayudarán a encadenar acciones a largo plazo para la conservación y el uso responsable de los recursos y ecosistemas con los que cuenta la ciudad.

ACCIONES

- RECUPERACIÓN CUENCA Y RONDA RÍOS MANZANARES Y GAIRA.

Delimitación, regulación y recuperación de las rondas y cuencas de los ríos Manzanares y Gaira. En este sentido, se destaca el proyecto que busca integrar el río Manzanares al espacio público de la ciudad.

- CONSTRUCCIÓN INFRAESTRUCTURA PARA EL SUMINISTRO RÍOS TORIBIO, CRÓRDOBA Y MAGDALENA.

De acuerdo al estudio contratado con la Universidad de los Andes, la solución a mediano plazo consiste en la captura de agua de los ríos Toribio y Córdoba, y a largo plazo desde el río Magdalena.

- IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA PARA LA GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS.

Integración de acciones para el aprovechamiento y la reducción en la producción de residuos de manera que se logre alargar la vida útil del relleno sanitario de la ciudad, así como evitar el vertimiento de residuos en los cuerpos de agua.

CIUDAD ENTRE EL MAR Y LA SIERRA

Esta línea estratégica se construye a partir del reconocimiento de las características geográficas que condicionan la forma urbana de la ciudad, partiendo de las más evidentes: La Sierra Nevada de Santa Marta y el Mar Caribe. A partir de estos accidentes geográficos la ciudad ha venido conformando una serie de núcleos que se desarrollan a través de la línea de litoral, con una evidente recarga funcional sobre el núcleo fundacional de la ciudad que se separa de los demás por el cerro Ziruma. Este es uno de los principales retos que se busca abordar con el nuevo POT, mediante el fortalecimiento de las centralidades por medio de la implementación de nuevos usos del suelo y la dotación de equipamientos urbanos.

Es así que los bordes de la ciudad cobran importancia, pues es allí donde se ponen en evidencia los aciertos y desaciertos en la adaptación y mitigación del cambio climático, con fenómenos como la erosión costera, las inundaciones, los deslizamientos y demás consecuencias que podrían aparecer en la medida que la ciudad no logre implementar acciones para planificar el crecimiento de la ciudad, teniendo en cuenta que sus posibilidades de



expansión cada vez son menores. Con el objetivo de articular acciones que respondan a los principales conflictos en relación a la gestión del territorio, con especial énfasis en sus límites, esta línea se divide en dos sub-categorías: frente marino emblemático y un gran parque.

Un Frente Marino Emblemático

Las grandes posibilidades del frente marino urbano de la ciudad se concentran en el potencial de sus playas urbanas y el patrimonio arquitectónico construido de frente al mar, aspecto que representa uno de los principales valores para el turismo, así como el espacio público por excelencia y símbolo de equidad en la ciudad.

La estrategia se concentra en la consolidación de un frente marino que responda a las características y valores paisajísticos de la ciudad, sobre todo si se tiene en cuenta que Santa Marta es la única ciudad del eje Caribe (Barranquilla y Cartagena), que cuenta con una playa urbana que hoy en día funciona como un espacio público incluyente.

ACCIONES

- PLAN MAESTRO DE FRENTE MARINO.

Que defina las zonas de desarrollo en la playa con una nor-

mativa para regular alturas y distancia de la línea costera.

- DISEÑO INTEGRAL DE LA LÍNEA LITORAL (ARTICULACIÓN PLAYAS Y MALECÓN)

- APERTURA DEL PUERTO A LA CIUDAD - MUELLE PARA CRUCEROS

- ACTUALIZACIÓN E IMPLEMENTACIÓN SEGUNDA FASE DEL Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico

Un Gran Parque

Las presiones originadas por la escases de suelo o la dificultad de acceder a él, estimulan la ocupación de las zonas periféricas de la ciudad, bajo la forma de asentamientos irregulares en zonas ambientalmente sensibles. En Santa Marta, dicho tipo de expansión se encuentra en la ronda de los ríos y sectores del piedemonte de la Sierra, donde a su vez se traslapan diferentes líneas administrativas del orden local y nacional. (Parques Nacionales Naturales Tayrona y Sierra Nevada y el resguardo indígena Kogui-Malayo-Arhuaco). Esta zona de frontera entre suelo urbano y rural, genera retos de ordenamiento en torno a determinar la compatibilidad de usos. Teniendo en cuenta que es justamente sobre este margen donde se están definiendo las áreas de expansión urbana, que en gran proporción se destinarán a satisfacer

la demanda de vivienda de la ciudad. La estrategia “Un gran parque” se construye bajo la necesidad de definir un modelo de expansión que articule los nuevos desarrollos con el resto de la ciudad, a la vez que defina los principios regulatorios para el diseño y la protección de los activos ambientales del lugar. Aquí se contempla acciones encaminadas a aprovechar de la mejor forma el suelo de expansión, bajo la premisa de que en la medida que la estrategia de ocupación del suelo al interior de la ciudad funcione, el desarrollo del nuevo suelo permitirá satisfacer necesidades de vivienda y equipamientos a mediano y largo plazo. De igual forma, la recuperación e integración de zonas verdes de borde ofrece posibilidades para generar una transición en la que se pueda generar espacio y equipamientos públicos para la periferia, al hacer un uso eficiente de las condiciones naturales de los diferentes límites de la ciudad urbano/rural/protección.

ACCIONES

- PLAN PARCIAL BURECHE
Los juegos bolivarianos como oportunidad de desarrollo del suelo de expansión.

- INFRESTRUCTURA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Para conectar la periferia con las

zonas de litoral, para satisfacer la demanda ciudadana y facilitar la movilidad de los turistas al interior de la ciudad y hacia las zonas de reserva y protección del Distrito.

- DELIMITACIÓN DE UN CORDÓN VERDE Y REFORESTACIÓN DE LAS ZONAS AMBIENTALMENTE SENSIBLES.

NUESTRO MAYOR RETO, NUESTRO MEJOR PACTO

En un escenario de post-conflicto uno de los principales retos que afrontarán las ciudades colombianas tiene que ver con la capacidad de ofrecer oportunidades de progreso ante una nueva dinámica campo-ciudad. Esto es especialmente relevante en Santa Marta, pues alrededor del 30% de su población son víctimas del conflicto interno. Según el Plan de Desarrollo 2012-2015 de Santa Marta, entre el 1997 y el 2011, la ciudad recibió 114.995 personas en condición de desplazamiento. Esto ubica a la ciudad en el tercer lugar de recepción luego de Bogotá y Medellín.

En este sentido cabe destacar las posibilidades de los principales sectores de la economía samaria: turismo, agroindustria y logístico portuario y como mediante una estrategia a dos escalas la ciudad podrá ser más competitiva y facilitar el acceso de más personas en los beneficios del

crecimiento económico. Es así que la primera estrategia consiste en la armonización de las vocaciones en el territorio inmediato de la ciudad, a la vez que a una escala macro, se desarrollan alianzas y oportunidades de negocio tanto en las ciudades del eje Caribe, como en el Departamento del Magdalena y en el Gran Caribe.

Es así que se deben buscar acuerdos en torno a la operación de las actividades logístico-portuaria para la reducción del impacto ambiental, así como la diversificación de la oferta turística para poder estimular la llegada y permanencia de los cruceros en la ciudad, de forma que el puerto logre tener participación económica en la actividad.

De igual forma el sector agro-industrial surge como una oportunidad de integración regional y competencia en el Gran Caribe, en el que la ciudad apoya los procesos para la generación de valor agregado de los productos y su comercialización las plataformas logísticas y la marca de origen "Santa Marta" y "Sierra Nevada de Santa Marta". La articulación de estos tres sectores permitirá generar oportunidades de empleo formal, integrar población en edad laboral y generar un círculo virtuoso en el que el fortalecimiento del capital humano y la innovación.



AGRO INDUSTRIA, OPORTUNIDAD PARA EL DESARROLLO REGIONAL

Santa Marta presenta una elevada heterogeneidad territorial, donde la mayor parte de su suelo es rural. De igual manera, el Departamento del Magdalena se caracteriza por ser ampliamente rural: de sus 30 municipios, solo 11 tienen más de 10.000 habitantes y la mayor parte de ellos, presentan una estructura económica agropecuaria (Findeter y Metrópoli 2015).

Dentro del sector agroindustrial, se destaca la producción regional de tres cultivos: El banano que se extiende por un área de 1.550 has bajo el dominio de seis productores principales, el café que se cultiva en el “Distrito cafetero de la Sierra Nevada de Santa Marta” que abarca aproximadamente 4.445 has y se encuentra distribuido entre 2.000 productores, y finalmente la Palma. Mientras la producción de los principales productos (banano, palma y café) se destina a la exportación, los productos que se cultivan a menor escala (yuca, ñame, frijol, tomate y frutales) se destinan al consumo familiar.

Identificando las potencialidades agrícolas que ofrecen las zonas rurales del Magdalena y Santa Marta, la agroindustria se posiciona como otro de los sectores principales a desarrollar.

En este sentido, se han empezado a diseñar intervenciones para articular agentes e optimizar y fortalecer los encadenamientos productivos, como por ejemplo las iniciativas de implementar clústeres en torno a la producción del banano, el café o la palma. (IdenCity, 2016).

Es así que el concepto de agrópolis se presenta como la oportunidad de articular acciones para el desarrollo de las zonas rurales del Distrito y la región del Magdalena, en las que la ciudad complementa al sector como plataforma que acoge los centros de investigación y formación, laboratorios y centros de comercialización.

Esta estrategia incluye como paso prioritario el desarrollo de sectores tradicionales (café, palma, banano y cacao) mediante la estructuración de un clúster agro industrial que facilite la adopción de tecnología, innovación y desarrollo de nuevos productos y la articulación y acceso a redes de mercado.

ACCIONES

- FORTALECER LA CADENA DE VALOR EN LOS CLUSTERS IDENTIFICADOS
Café, Palma de cera, cacao y banano.
- MESA REGIONAL PARA AUMENTAR LA PRODUCTIVIDAD AGROPECUARIA.

Establecer un espacio en donde los diversos agentes implicados en la cadena de valor agroindustrial (campesinos, indígenas, actores públicos y privados, academia) puedan debatir y consensuar sobre las necesidades y urgencias del sector. Este hecho es especialmente relevante en Santa Marta, donde existen visiones confrontadas sobre el uso del suelo y los recursos naturales, habiendo ocasionado un conflicto histórico que ha impedido su concertación (p.ej: comunidad indígena, productores para la exportación, ambientalistas, etc.)

- INTEGRAR CON LA RED LOGÍSTICA DE LA CIUDAD - AGRÓPOLIS
- CREAR UN FONDO PARA EL DESARROLLO AGRARIO LOCAL. EMPRENDIMIENTOS EN DIVERSIFICACIÓN DE CULTIVOS

NATURALMENTE TURÍSTICA

Las actividades relacionadas al sector turismo son un motor importante para la generación de empleo en la ciudad, si bien dentro de los reportes de actividades económicas no se hace una diferenciación exacta de agencias de viajes y otros servicios directamente relacionados al turismo, la actividad hotelera, comercial y regional en 2014⁶³ empleó a 68.000 personas, lo que representa un 35% de la población ocupada, siendo el más significativo entre las activida-

des que generan empleo en la ciudad. A pesar de esto se han identificado una serie de obstáculos que han impedido su desarrollo y que requieren de actuaciones para la mejora competitiva del sector, la informalidad en restaurantes, hoteles o transporte, la escasa profesionalización, la falta de capacitación y tecnificación de la población empleada, son aspectos que disminuye la calidad del servicio. (IdenCity, 2016)

A pesar de los importantes activos con los que cuenta la ciudad, la oferta turística es reducida. Por un lado, existe un limitado desarrollo de los recursos en productos turísticos, y por otro lado, la ciudad no cuenta con una estrategia de promoción y comunicación que difunda la imagen de Santa Marta resaltando sus ventajas competitivas. De este modo, la Santa Marta ha sido incapaz de retener las rutas de turismo de cruceros que anteriormente hacían parada en la ciudad. (IdenCity, 2016).

Por todo lo anterior es necesario promover la consolidación de un modelo de turismo sostenible, que reconozca en sus activos naturales, patrimoniales y humanos el principal factor de competitividad, de forma que las acciones se dirijan a la puesta en valor de los recursos bajo principios de inclusión, armonización y diversificación del servicio.

ACCIONES

- FORMACIÓN DE CAPITAL HUMANO DE ACUERDO A LA DIVERSIFICACIÓN DE LA OFERTA TURÍSTICA EN LA CIUDAD.

Capacitación para diversificar la oferta turística, mejorar la calidad del servicio y ampliar el mercado al turismo internacional (bilingüismo)

- CONSTRUCCIÓN MUELLE DE CRUCE-ROS Y ADECUACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO HISTÓRICO PARA FACILITAR EL TRÁNSITO DE TURISTAS Y LOCALES.

Implementación de la segunda etapa del PEMP.

- INFRAESTRUCTURA Y CONECTIVIDAD PARA MEJORAR ACCESIBILIDAD Y PERMANENCIA EN EL DISTRITO Y SUS ZONAS ALEDAÑAS.

Incorporar proyecciones y consideraciones sobre el impacto de la actividad turística durante los procesos de planificación de usos del suelo. Fortalecer las redes para superar rezagos en conectividad digital.

- CREACIÓN DE LA MARCA CIUDAD.

Para posicionar la ciudad a nivel internacional.





HACÍA UN SISTEMA LOGÍSTICO, URBANO Y REGIONAL

La Sierra Nevada de Santa Marta se enmarca dentro los departamentos del Norte del Caribe Colombiano, Magdalena, La Guajira y Cesar. Estos departamentos con sus capitales conforman una población total de 3.2 millones que representa el 30% de la Región Caribe colombiana y el 7% de la población total del país a 2015, aportando el 4% del PIB a la economía nacional. En este contexto, Santa Marta se posiciona como la principal ciudad de esta región extendida donde convergen y se integran sistemas de infraestructura multimodal. Por tal motivo, esta cuenta con el potencial de convertirse un nodo competitivo para el desarrollo de esta región al contar con:

- Zona portuaria multipropósito
- Aeropuerto internacional de pasajeros y carga
- Red férrea
- Infraestructura vial
- Zonas francas y parques industriales

Como complemento local al enfoque regional, la red logística del

transporte de carga urbano conecta las zonas portuarias de Ciénaga y Santa Marta, el aeropuerto Simón Bolívar, las zonas francas y los parques industriales. Esta red se comprende de los corredores Ruta del Sol en el ingreso a la ciudad desde el sur, la Troncal del Caribe de oriente a occidente, y la vía Alterna Portuaria que desvía los flujos de carga del centro de la ciudad a la periferia.

Así mismo de este sistema de conexión se hace partícipe el corredor férreo que ingresa en la zona urbana derivado de la Red Férrea del Atlántico, con planes a ser rehabilitado. Ambos modos permiten el transporte de los principales productos que movilizan las zonas portuarias, el granel y el carbón.

En este eje se encadenan y priorizan las inversiones de logística con miras a aumentar la eficiencia del sector y la maximización de sus oportunidades económicas mediante la complementariedad portuaria a nivel regional y la especialización portuaria interna. Se pretende implementar un sistema multimodal que responda tanto al movimiento de carga, como a la vocación turística y agroindustrial de la región y a las demás dinámicas urbanas.

ACCIONES

- PLAN MAESTRO LOGÍSTICO-PORTUARIO.

Para la región que conforman Santa Marta-Ciénaga, de forma que se puedan maximizar las inversiones estratégicas y las capacidades de cada puerto en concordancia con las condiciones naturales del litoral samario.

- AERÓPOLIS.

Avanzar en los esfuerzos adelantados por la administración e identificados por el plan Santa Marta 500 años para que el aeropuerto se convierta en una aerópolis, con impacto regional en el triángulo de la Sierra Nevada.

- 3 PROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA Realizar inversiones estratégicas en el desarrollo de proyectos urbanos complementarios para la actividad turística, identificados en el plan Santa Marta 500 años o en los diferentes estudios para la revisión del POT.

Tren ligero que conectaría el extremo Centro Histórico – Puerto con el Aeropuerto, Cable aéreo y sistema de cabotaje para la conectividad de pasajeros por el mar.

SER SAMARIO, UN GRAN EJEMPLO

No obstante contar con valores únicos y diferenciadores, Santa Marta presenta dificultades para consolidar una identidad territorial capaz de unir a todos los ciudadanos. La conciencia colectiva Samaria parece dejar de lado el sentir de su territorio, desconociendo los activos reales y potenciales de la ciudad. Santa Marta parece no tener un sentido propio de progreso que identifique claramente el modelo de ciudad a desarrollar, aspectos como la vocación de la ciudad o la compatibilidad de las actividades económicas, son puntos determinantes que deben ser definidos por medio de consensos.

La línea estratégica ser samario, un gran ejemplo reconoce que la identidad samaria se debe construir bajo la base de una población diversa que acoge a personas del resto del país y otras nacionalidades. Por esta razón promueve la idea de que el samario reúne todas las condiciones para ser un buen ejemplo y ser el mejor anfitrión, desde los dirigentes públicos y civiles hasta el ciudadano común. De esta forma la identidad samaria trasciende a un mero hecho de nacimiento y se convierte en una elección y un sentir que se transforma en acciones.

ACCIONES

- VALORES DE BARRIO

El modelo de Pescaíto es un buen ejemplo de identificación y comprensión de los valores locales para estimular la participación y gestión ciudadana para la mejora física de los espacios públicos de la ciudad

- JUEGOS BOLIVARIANOS.

Aprovechamiento de los juegos Bolivarianos para fortalecer la identidad y cultura deportiva, semillero de deportistas y escenarios para diversificar prácticas y atraer una población más diversa.

- MARCA DE ORIGEN

Valor agregado a clusters que se quieren consolidar, especialmente en el sector agro industrial. Alianzas con las comunidades indígenas, que han logrado una serie de avances y buenas prácticas en cuanto a producción y comercialización

- REFORESTACIÓN DE LA SIERRA NEVADA

DISTRITO MODERNO

Las características de Santa Marta y el momento histórico por el que atraviesa imponen la necesidad de realizar adecuaciones y ajustes desde el

punto de vista fiscal y de gobernanza con miras a que la visión de desarrollo que la ciudad ha venido construyendo encuentre el soporte institucional necesario para su ejecución efectiva.

Santa Marta ha realizado ejercicios serios de planeación participativa en los que ha identificado la necesidad de adecuar su estructura y procesos institucionales a los retos que hoy se plantea la ciudad. Procesos recientemente adelantados como la implementación efectiva de la ley de distritos, la adopción de una política pública de planeación local y presupuestación participativa, y la recuperación de la gestión tributaria (hasta 2014 concesionada a particulares) evidencian síntomas positivos que permiten vislumbrar la posibilidad real de construir un modelo de gestión pública que convierta a Santa Marta en un referente para otras ciudades del eje Caribe y otros Distritos de Colombia.

Por esta razón, la línea estratégica Distrito Moderno busca fomentar la implementación de adecuaciones y ajustes desde el punto de vista fiscal y de gobernanza con miras a que la visión de desarrollo que la ciudad ha venido construyendo encuentre el soporte institucional necesario para su ejecución efectiva. Los ro-

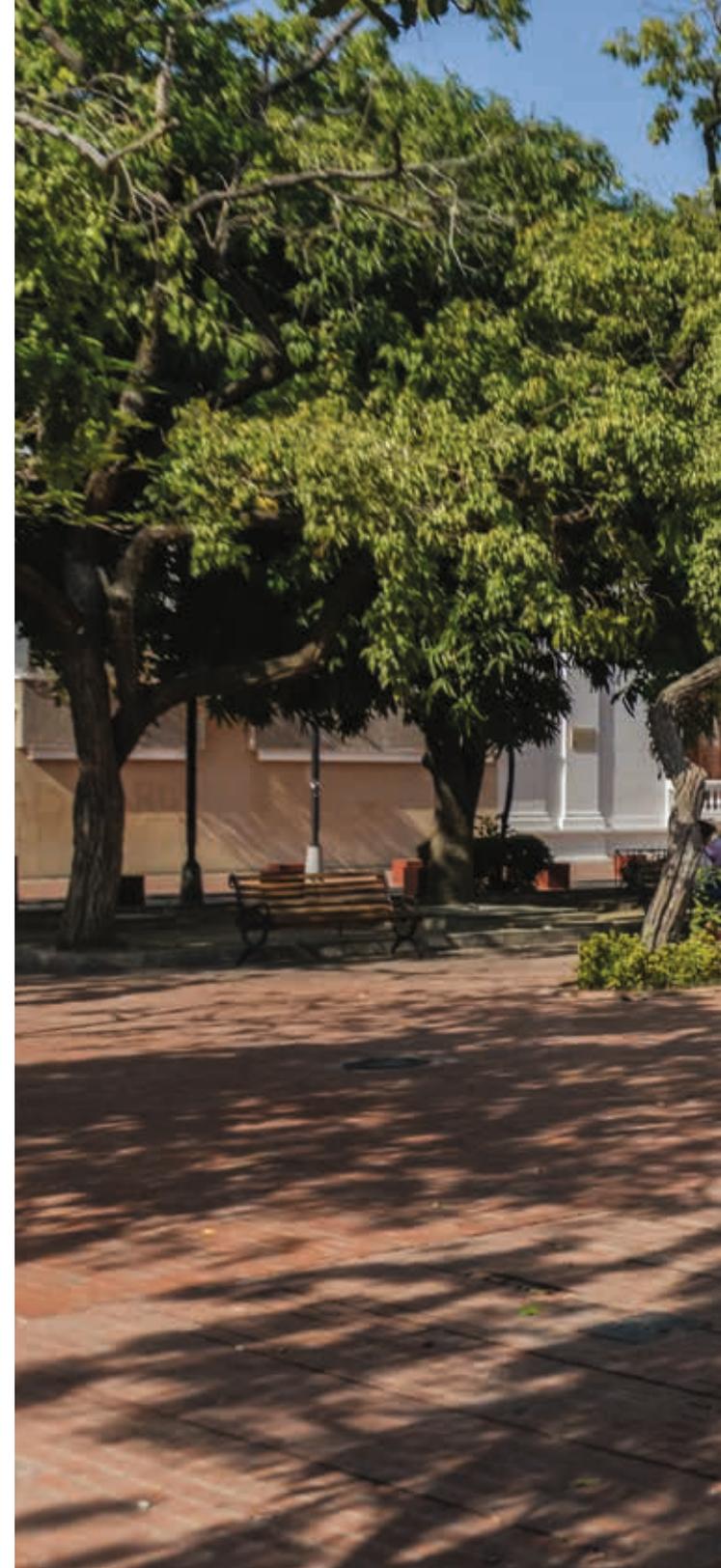


les y metas que la ciudad se plantea requieren de estructuras administrativas y procesos de gestión pública acordes con los nuevos desafíos.

ACCIONES

- **PRESUPUESTO PARTICIPATIVO.**
Fortalecimiento del esquema de Presupuesto participativo enfocado en estimular conciencia ciudadana, apropiación colectiva frente a los recursos públicos y cultura tributaria.
- **CAPTURA DE VALOR.**
Diseño y Fortalecimiento institucional enfocado en la capacidad de generación de recursos propios, mediante la potenciación de la gestión de recaudo de los ingresos tributarios y la adopción de instrumentos de gestión del suelo y captura de valor.
- **TECNOLOGÍA PARA MEJORAR LA EJECUCIÓN DE RECURSOS.** Implementación de sistemas y tecnologías de la información aplicados al proceso de ejecución de recursos públicos, con base en la integración de los procesos de planeación, gestión financiera y presupuestal, contractual y de seguimiento a la gestión, con el objeto de lograra mayor eficiencia, eficacia, y facilitar la toma de decisiones.

- **DEFENSA JURÍDICA.**
Crear un modelo de defensa jurídica que proteja a la entidad de pretensiones injustificadas y minimice la pérdida de procesos. Ello implica crear un sistema de gestión de pasivos contingentes, con el fin de disminuir los gastos asociados a las demandas judiciales, realizar las respectivas provisiones y mejorar la planeación financiera de mediano plazo.







7

BIBLIOGRAFÍA



7

BIBLIOGRAFIA

- AECOM. (2015). Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta Entrgale No. 1 Modelación del Ordenamiento Territorial Actual Basado en Herramientas Tecnológicas Especializadas.
- AECOM. (2015). Modelación del ordenamiento territorial actual basado en herramientas tecnológicasd especializadas.
- AECOM. (Enero de 2015). Sistema de Indicadores para Santa Marta.
- Alcaldía de Santa Marta. (2015). Alcaldía de Santa Marta. Obtenido de Rendición de Cuentas: www.santamarta.gov.co/
- Alcaldía de Santa Marta, G. U.-H. (2012-2015). Expediente Distrital Santa Marta.
- Alcaldía de Santa Marta, ONU-Hábitat. (2013). Plan Maestro Santa Marta 500 años. Santa Marta.
- Alcaldía Mayor de Santa Marta, F. P.-S.-H. (2012-2015). Expediente para la Revisión Ordinaria del POT-Componente Urbano.
- Alcaldía, S. (2012). Plan de Desarrollo 2012-2015, Eje Transversal Red Equidad: Equidad para todos! Primero los Niños y las Niñas. Santa Marta.
- ANDI. (Febrero de 2015). Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura. Información del Sector Boletín 02-202.
- Asociados, I. y. (2006). Plan Integral de Tránsito y Transporte para el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta Fase 1. . Tránsito, Movilidad y Equipamientos Carga y Turismo.
- Atlas, E. J. (2014). Puerto Petaca, Bahía de Taganga Colombia. Obtenido de <https://ejatlas.org/conflict/puerto-petaca-bahia-de-taganga-colombia>
- BID. (2013). Urban Dash Board.
- BID, D. (2012). Sistema de Ciudades. Banco Mundial, DNP.
- BONUS. (2015). Informe 4 .
- BONUS. (2016). Estructuración Técnica, Legal y Financiera del SETP de Santa Marta.
- Civil, A. (2007). Plan Maestro Aeropuerto Simón Bolívar- Santa Marta.
- Civil, A. (s.f.). Plan Maestro Aeropuerto Simón Bolívar- Santa Marta.
- Concesión FENOCO S.A., A. (Junio de 2015). Propuesta Proyecto Tren Turístico de Pasajeros. Corredor Férreo Chiriguaná Santa Marta.
- Contraloría Distrital de Santa Marta. (2015). Informe de Rendición de Cuentas. Santa Marta.
- Corporación Transparencia por Colombia. (2015). Indice de Transparencia de las Entidades Públicas. Obtenido de Indice de Transparencia de las Entidades Públicas: www.indicedetransparencia.org.co
- Correa, M. V. (30 de Noviembre de 2013). El Colombiano. págs. http://www.elcolombiano.com/comunidades_frenan_tren_de_fenoco-AAEC_272165.
- DANE. (2005). Boletín Nacional.
- DANE. (2010). Boletín Santa Marta.
- DANE, B. N. (2005).
- DANE, B. S. (2010).

Decreto No. 15 1504 de 1998. (1998). Reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamientos territorial. Colombia.

Departamento Nacional de Planeación. (2015). Departamento Nacional de Planeación. Obtenido de Informe de Desempeño Integral de los Municipios: www.dnp.gov.co

Departamento Nacional de Planeación. (2015). Departamento Nacional de Planeación. Obtenido de Informe de Desempeño Fiscal de los Municipios: www.dnp.gov.co

DNP. (2009). Conpes 3548. ISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL DISTRITO TURÍSTICO CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA.

DNP. (2011). Visión magdalena 2032: Un mundo de oportunidades. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.

DNP. (21 de octubre de 2014). CONPES 3819. POLÍTICA NACIONAL PARA CONSOLIDAR EL SISTEMA DE CIUDADES EN COLOMBIA. Bogotá.

FINDETER. (2014). Diamante Caribe y Santanderes. El Territorio: Punto de partida para un nuevo desarrollo. Bogotá: Panamericana.

FINDETER. (octubre de 2014). Diamante Caribe y Santanderes. Las ciudades de los departamentos del Diamante.

FINDETER. (2014). Proyecto Ciudad-Territorio. Santa Marta, Magdalena. Identificación y caracterización inicial de los proyectos estratégicos.

FitchRatings. (2016). FitchRatings. Obtenido de Reporte de Capacidad de Pago del Distrito de Santa Marta: www.fitchratings.com.co

Forenses, M. L. (2014). Forensis .

Fundación Pro Sierra Nevada de Santa Marta. (s.f.). www.prosierra.org.

Recuperado el 19 de enero de enero de 2016, de <http://www.prosierra.org/la-sierra-nevada-de-santa-marta/geografia>

González, L. E. (2013). Retos de los puertos de Santa Marta con los TLC. Trabajo de grado. Facultad de Administración Universidad del Rosario.

ICANH. (2009). Parque arqueológico Teyuna - Ciudad perdida, Guía para visitantes. Bogotá: Rocca S.A.

IDEAM PNUD. (2015). Nuevos escenarios de cambio climático para Colombia 2011-2100. Unatintamedios.

Legalización de Barrios. (26 de 01 de 2016). Obtenido de Alcaldía de Santa Marta: <http://www.santamarta.gov.co/portal/index.php/alcaldia/programas-y-proyectos/legalizacion-de-barrios.html>

Legiscomex. (2015). El puerto de Santa Marta se convirtió en el terminal marítimo más importante de Colombia . Obtenido de <http://www.legiscomex.com/>

BancoConocimiento/S/santamarta-terminal-maritimo-importante-colombia-actualizacion/santamarta-terminal-

Logística, R. d. (2012). Buenaventura, Santa Marta y Barranquilla, los puertos claves del comercio exterior. Revista de Logística.

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2013). https://www.minambiente.gov.co/images/Atencion_y_participacion_al_ciudadano/Consulta_Publica/Politica-de-gestion-integral-del-suelo.pdf. Recuperado el 27 de enero de 2016, de https://www.minambiente.gov.co/images/Atencion_y_participacion_al_ciudadano/Consulta_Publica/Politica-de-gestion-integral-del-suelo.pdf

Ministerio de Hacienda y Crédito Público - Dirección General de Apoyo Fiscal. (2015).

Municipio de Villavicencio (Meta) Diciembre de 2014. Bogotá.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público - FONPET. (16 de 10 de 2015). saldo Pasivos Pensionales Territoriales. Obtenido de http://www.minhacienda.gov.co/FONPET_PUBLIC/FONPET_SCH.consultasaldospasivos

Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2015). Dirección de Apoyo Fiscal. Obtenido de Informe de Viabilidad Fiscal del Distrito de Santa Marta, vigencia 2014: www.minhacienda.gov.co

Newman, D. (2003). Companion to Political Geography. [J. Agnew, & e. Katharyne Mitchell and Gerard Toal, Edits.] Oxford: Blackwell.

Observatorio del Caribe Colombiano. (2000). Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano. Bogotá: Gente Nueva Ltda.

ONU-Hábitat, Fundación Pro-Sierra Nevada de de Santa Marta, Alcaldía de Santa Marta. (2015). Expediente para la Revisión Ordinaria del POT-Componente Urbano. Santa Marta.

ONU-Hábitat, Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta, Alcaldía de Santa Marta. (2015). Memoria Justificada del Plan de Ordenamiento Territorial. Santa Marta.

Ospino Valiente, Á. (2002). El drama urbano de Santa Marta durante la dominación española. El Malpensante.

Parques Nacionales Naturales de Colombia . (2014). Documento síntesis de articulación del Plan de Manejo del Parque Nacional Natural Sierra Nevada de Santa Marta con el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Santa Marta. Santa Marta .

(s.f.). Plan de Desarrollo 2010-2015, Eje Transversal Red Equidad: Equidad para todos! Primero los Niños y las Niñas. Santa Marta.

PNUD. (2015). Análisis Técnico de condiciones institucionales y organizacionales del Distrito de Santa Marta Para la Implementación de Un Modelo de Gestión Territorial Descentralizado. Documento técnico elaborado en desarrollo del Convenio suscrito entre el PNUD y la A.

Procuraduría Genral de la Nación. (2015). Procuraduria General de la Nacion. Obtenido de Indice de Gobierno Abierto: www.procuraduria.gov.co

Semana, R. (2005). Cabeza de la PLAYA. Semana, <http://www.semana.com/especiales/articulo/julio-29-1525-brcabeza-playa/65761-3>.

Smith, C. (2016-2013). Plan Integral de Seguridad Vial 2013-2016.

Sostenible, F. M. (2011). Informe Final Estudio Demanda de Transporte.

Sostenible, M. (Octubre de 2011). ASISTENCIA TÉCNICA AL TRANSPORTE URBANO SAMARIO.

Transporte, M. d. (2008). CONPES 3548 Transporte Santa Marta. Bogotá.

Transporte, M. d. (2012). Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte (PEIIT) Informe 2.

Transporte, M. d. (2012). Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura del Transporte (PEIIT) Informe 1.

Transporte, S. P. (2014). Boletín Anual. Tráfico portuario por zonas portuarias.

Transporte, U. d. (2012-2015). Informe de Gestión .

UNIANDES. (2014). Estudio Para el Fortalecimiento de la Infraestructura

Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos Proyectados en los Próximos 50 Años. Bogotá.

Vial, R. d. (12 de 2015). Ruta del Sol Concesión Vial. Obtenido de <http://rutadelsol.com.co/>

Viloria de la Hoz, J. (2008). Santa Marta, ciudad tairona, colonial y república. Credencial historia.





www.findeter.gov.co
Línea de atención al cliente:
01 8000 11 6622

 @findeter  FindeterWeb
 www.facebook.com/findeter

**NUESTRO
PROYECTO
DE VIDA
ES COLOMBIA**

VIGILADO SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

APOYAMOS PROYECTOS SOSTENIBLES

