

SANTA MARTA EN EL CONTEXTO DE LA COMPETITIVIDAD REGIONAL

Dentro de la **dimensión competitividad** acordada como criterio fundamental en la concepción del ordenamiento territorial para Santa Marta, el siguiente conjunto de aspectos forman parte integral del mismo.

❖ La Competitividad debe nacer de las dimensiones físico-cultural y económica en que se haya emplazada la ciudad de Santa Marta, así como de la realidad política que actualmente cobra mas importancia en las conformación regional de un país, en sus interrelaciones con el mundo exterior y mas en esta época en que la globalización conforma el marco insoslayable de apertura económica.

❖ Este capítulo muestra la *realidad socio-espacial y socio-económica* que han sido producto de un devenir histórico y cultural que trasciende el simple ámbito intra-urbano y que como producto histórico Santa Marta debe considerarlo y fortalecerlo en el marco económico del corredor urbano principal de la Costa Caribe Colombiana, a partir de su vocación, potenciales territoriales y lazos funcionales, conjuntamente con Barranquilla y Cartagena.

❖ Esta visión tiene un alcance limitado y debe ampliarse en el futuro en la medida en que las políticas y estrategias nacionales, desde el punto de vista urbano-regional, tomen en cuenta los giros funcionales y alteraciones que provoquen los elementos que soportan el sistema físico de integración.

ARTICULACION URBANO - REGIONAL

Históricamente la Región Caribe Colombiana toma su configuración a partir del rol conformativo como puerta de acceso al proceso colonizador y como puerta de exportación o salida hacia el exterior, lo cual, de acuerdo a los analistas marcó una tendencia aislacionista en la región (*“El Caribe Colombiano. Realidad Ambiental y Desarrollo”*). Su afianzamiento posterior mientras la nación se constituyó, generó economías de enclave (madera, petróleo, tabaco y otros productos) y una orientación espontánea “exportadora - importadora” que marcó en diversos momentos el patrón del desarrollo colombiano. De otro lado, el centralismo en sus diferentes manifestaciones, reafirmó muchas de las peculiaridades culturales del Caribe Colombiano.

Santa Marta - Barranquilla y Cartagena son los pilares en la conformación del Sistema Urbano - Regional, marcado por cambios bruscos en sus tasas de

Diagnóstico
Competitividad

crecimiento colectivo global, debido ante todo a los diferentes “boom” económicos que alteraron la región. Para el año de 1834 Barranquilla era mas pequeña que Santa Marta y era la mitad de Cartagena, pero para 1851 (17 años después) ya había sobrepasado a Santa Marta y en 1870 había alcanzado a Cartagena.

La supremacía de Barranquilla la impulsó su dinamismo comercial y portuario y su unión a través del ferrocarril con Sabanilla, que desvió inmediatamente el comercio de exportación y la mayor parte del comercio de Santa Marta. Cartagena de otro lado, sufrió desde sitios, epidemias y depresiones comerciales, ante la imposibilidad de integrarse comercialmente con el interior por el continuo fracaso de los españoles para dragar el canal del Dique, lo cual la convirtió en una ciudad sin *hinterland*. En este panorama Santa Marta tampoco tuvo un adecuado canal a través de Ciénaga y perdió también su comercio con Barranquilla. Resurgió años mas tarde ya en los albores de 1905, cuando la United Fruit Company patrocinó el auge bananero.

Desde La Colonia existió un aislamiento a nivel interregional entre los diferentes centros urbanos, que se sigue manifestando en buena parte de zonas suburbanas y rurales que llegan incluso a niveles de marginalidad.

Sin embargo, al dejar el río Magdalena de ser la gran ruta de integración y darse la primacía de Barranquilla se comenzó a conformar un corredor económico y cultural con Cartagena y Santa Marta, que en la actualidad los estudios e información que ha generado el CORPES C.A., lo identifican como *Zona Costera Litoral* que va desde Riohacha hasta Cartagena y que ofrece rasgos especiales, por las condiciones de su ubicación y de su inserción en el proceso de desarrollo regional y nacional. Con el desarrollo turístico se reafirma la importancia del mar para el poblamiento, la economía y la sociedad del litoral Atlántico.

Actualmente el Departamento Nacional de Planeación cataloga o jerarquiza como *Corredor Económico Costa Atlántica* al sistema de ciudades conformado por Cartagena - Santa Marta - Barranquilla, que concentra un rico potencial económico, (Cartagena- Barranquilla) turístico (Cartagena- Santa Marta), comercial y de servicios, pero adolece aún de verdaderas estrategias para conformar un sistema integral que fundamente y proyecte el desarrollo de toda la región.

Este corredor urbano - regional ha tenido entre otros el siguiente comportamiento referido a los aspectos demográficos, económicos, territoriales y de vínculos físico-culturales y políticos, así:

Dinámica Demográfica Regional

De acuerdo a la información disponible, la dinámica poblacional de la Región Caribe está ligada a los procesos económicos y sociales que el país ha experimentado a lo largo de su desarrollo, que va desde las economías de enclave y ganadería extensiva a comienzos de siglo, hasta la fase de modernización de la industria que se da en los centros urbanos precedidos por Barranquilla y por Cartagena en una fase mas reciente.

Este proceso de concentración aunado a las características pantanosas e inundables de los suelos, permitió por otro lado un crecimiento rural agregado y concentró las actividades económicas en las zonas de puertos fluviales y marítimos, con la consecuente atracción de población.

La migración urbano rural ha “privilegiado” las grandes ciudades como Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Valledupar, Montería y Sincelejo, lo cual ha contribuido a aumentar las tasas de crecimiento de población urbana. De acuerdo a los estudios del Corpes C.A. (El Caribe Colombiano Colombiano, 1992), en las cabeceras urbanas municipales vive actualmente un porcentaje cercano al 64% de los habitantes del Caribe Colombiano. El incremento de los centros urbanos de la región ha sido muy significativo en el último período intercensal como se aprecia en las tablas siguientes:

CENTROS URBANOS DE DIFERENTES TAMAÑOS POBLACIONALES (1964 - 1973 - 1985)				
Habitantes en Ciudades □	1964□	1973□	1985□	
5.000 – 19.999	56	64	93	
20.000 – 79.999	7	10	54	
80.000 y más	3	5	10	

Fuente: Casas y Uribe-Echevarría, 1985.

Tomado de El Caribe Colombiano, Realidad Ambiental y Desarrollo

TASAS DE CRECIMIENTO ANUAL DE LA POBLACION URBANA EN LOS PERIODOS INTERCENSALES		
DEPARTAMENTOS	1964-1973	1973-1985
Atlántico	4.10	2.93
Bolívar	3.53	2.99
Cesar	7.16	3.46
Córdoba	4.50	0.53
Guajira	7.78	4.31

Diagnóstico Competitividad

Magdalena	2.06	2.69
Sucre	3.09	3.38
TOTAL REGIONAL	4.03	3.08

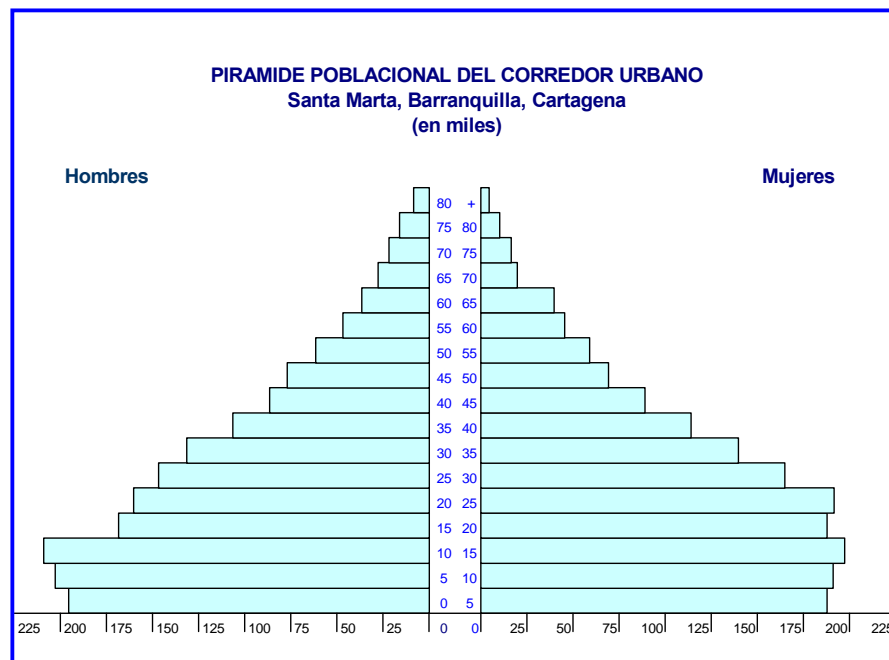
Fuente: DANE. Estadística Colombia 84. Bogotá 1985

Tomado de: El Caribe Colombiano, Realidad Ambiental y Desarrollo.

En el corredor urbano la dinámica de atracción de Cartagena y Barranquilla y el crecimiento que actualmente experimenta Santa Marta, tienden a consolidar cada vez mas una mayor concentración poblacional en estos tres centros. Los datos globales manejados por el Ministerio de Desarrollo indican que en los tres departamentos costeros de Magdalena, Atlántico y Bolívar, el porcentaje de población urbana está en los segmentos más altos (Atlántico y Bolívar) y medio en el caso del Magdalena, concentrando en sus respectivas capitales mas de 3 millones de habitantes.

Estructura de la Población Regional

La población del corredor es una población joven, característica dominante dentro del contexto regional y nacional. El tamaño del corredor y las características de su población tiene una gran correlación con su dinámica y estructura demográfica. Como característica significativa se nota que dentro del corredor se agrupan 4.5 millones habitantes concentrados en una metrópoli regional, y bajo cuyas áreas de influencia se ubican alrededor de 3.5 millones de habitantes, como se muestra en el siguiente gráfico.

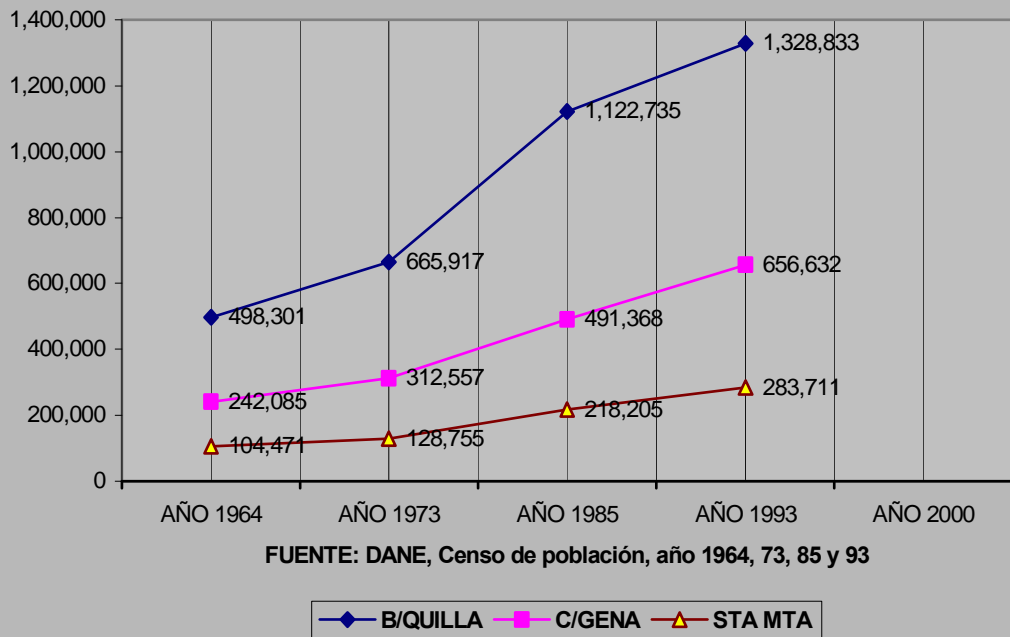


Distribución de la Población Regional

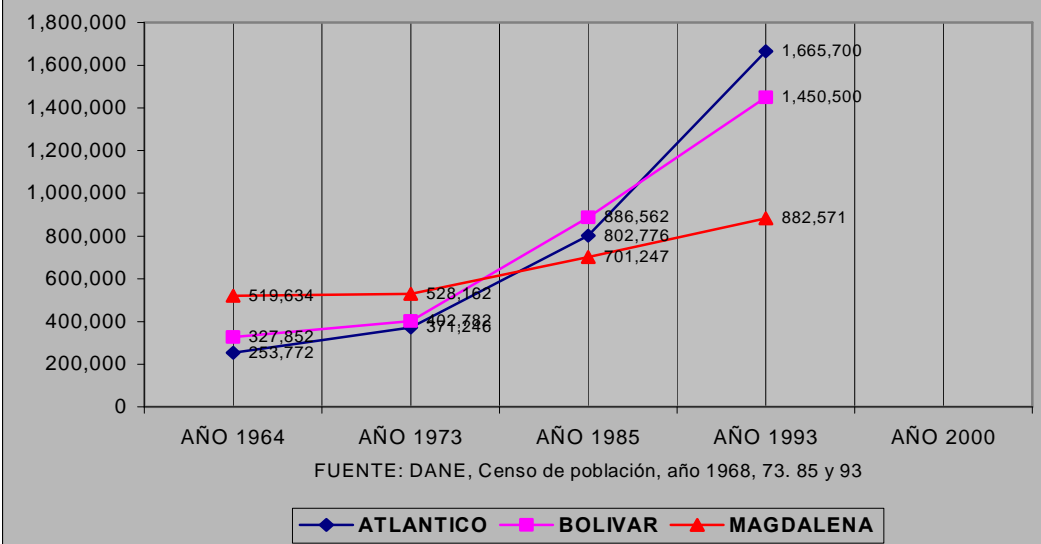
La tendencia a concentrarse en los centros urbanos mas relevantes ha sido una de las características mas notorias para entender la evolución y distribución de la población que conforma este espacio.

Sin embargo, han existido otros factores relevantes que se han constituido también en una causa estructural del desequilibrio regional y de la concentración como han sido los siguientes factores políticos: La violencia en el campo entre facciones partidistas tradicionales desde la década de los 40's y más recientemente el recrudecimiento entre grupos guerrilleros de tendencia izquierdista, paramilitarismo e inclusive las famosas causas centralistas que propicia el mismo Estado Colombiano al desproteger y carecer de los programas necesarios que ayuden a una articulación físico espacial mas armónica entre subregiones. En la actualidad el corredor Urbano presenta las siguientes variables demográficas y de distribución, lo que reafirma esta realidad: **Una metrópoli regional** (Barranquilla) cuya área metropolitana tiene un área de influencia mas allá de los límites del Departamento del Atlántico con mas de dos millones de habitantes; **un centro subregional principal** (Cartagena) cuya área de influencia se estima en una cifra cercana al millón de habitantes y **un centro subregional** (Santa Marta) cuya área de influencia actual se estima en unos 594.150 habitantes. Es de destacar que ambos centros subregionales presentan actualmente fuertes tendencias hacia la metropolización, factor este que reforzaría aún mas la importancia del corredor desde el punto de vista funcional y probablemente del manejo político-administrativo. (ver gráficos).

EVOLUCION DE LA POBLACION CAPITAL EN LOS 3 DPTOS QUE FORMAN PARTE DEL CORREDOR URBANO DE ACUERDO A CENSO DE 1964, 73, 85 Y 93



EVOLUCION DE LA POBLACION DPTAL (ATLANTICO, BOLIVAR Y MAGDALENA)



Análisis poblacional y proyección demográfica en el Distrito de Santa Marta

La dinámica poblacional de Santa Marta, de acuerdo con datos arrojados en los últimos tres censos, presenta una tasa decreciente, al pasar de 0,045% en el período intercensal 1.973- 1985 a 0,032 entre 1.985-1993. Dentro de este contexto, la población de más de 65 años registra la mayor tasa de crecimiento al pasar de 0,056% al 0,069%.

Caso contrario sucede con la tasa de natalidad que lleva implícita el grupo poblacional de 0 – 14 años, el cual decrece en un 0,013%. Igual tendencia se observa en la población en edad de trabajar, - de los 15 – 44 años - la cual registra una tasa de crecimiento del 0,053% en el intervalo 1.973-1985 y baja a 0,0343% entre 1.985-1993.

TASA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL [r]

Edades	1973-1985	1985-1993	1973-1993
0 - 14	0,033	0,020	0,027
15 - 44	0,053	0,034	0,046
45 - 64	0,050	0,049	0,050
más de 65	0,056	0,069	0,061
Total pobl.	0,045	0,032	0,040

$r = \text{antilogaritmo } [1/t \text{ logaritmo natural } (p1/p0)] - 1$

POBLACIÓN SANTA MARTA 1.973 1985 - 1993 SEGÚN GRUPOS DE EDADES

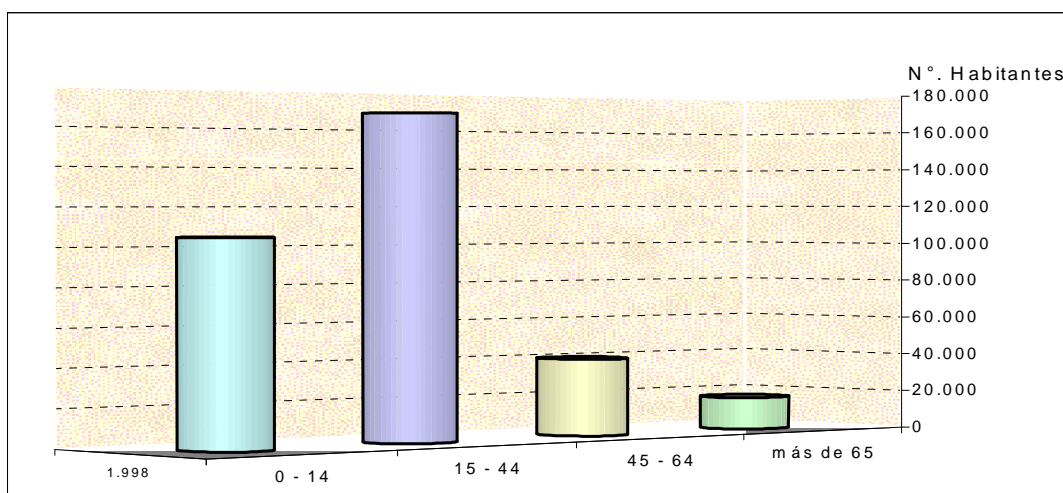
	1973	1985	1993	Tasa de crecimiento (1.973 - 1993)
0 - 14	55.007	81.371	95.038	0,027
15 - 44	58.066	108.123	141.611	0,046
45 - 64	11.986	21.626	31.651	0,050
Más de 65	3.696	7.085	12.068	0,061
Total pobl.	128.755	218.205	280.368	0,040

Fuente: Población 1.973: Cámara de Comercio Santa Marta- DANE. Monografía Santa Marta. P.14. 1985: DANE. Colombia. Censo 85. P. 181, 182, 183 - 1.993.: DANE. XVI Censo Nacional de población y V de vivienda - 1993.

Diagnóstico Competitividad

En términos absolutos, y haciendo uso de la tasa de proyección poblacional, en el año 1998 la población de Santa Marta asciende a un número aproximado de 327.873 habitantes, los que, teniendo en cuenta el grupo de edad se distribuyen del siguiente modo:

COMPOSICION POBLACIONAL DE SANTA MARTA SEGÚN GRUPO DE EDADES 1998



Fuente: Proyectada con base en la tasa de crecimiento poblacional [r] calculada en el período intercensal 1985 – 1993, para cada grupo de edades. Cálculos. Equipo Técnico, POT. , 1998.

Con la proporción más alta, el 51,12%, está el grupo de personas entre 15 – 44 años, dentro del cual se encuentra gran parte de la población económicamente activa. En segundo lugar, el grupo poblacional más importante lo conforman los habitantes entre 0 – 14 años de edad, con el 32,00%; mientras que el tercer grupo está integrado por los mayores de 45 años, con el 17,38%.

Es importante señalar la incidencia que los fenómenos migratorios tienen en la conformación poblacional de Santa Marta. En este contexto, en los últimas décadas pueden señalarse cuatro procesos importantes, con gran incidencia en las condiciones de uso y tenencia de la tierra, tanto en el área rural como en la urbana.

- **La colonización de la Sierra Nevada**, durante las décadas del 50 y 60 del presente siglo. Este proceso además de ser un factor determinante en la dinámica económica de los corregimientos del Distrito, por contribuir al fortalecimiento de la práctica de actividades económicas de corte agrícola, incide notablemente en los conflictos de posesión hoy existentes en el agro.

Diagnóstico
Competitividad

- **La conversión de la ciudad en epicentro de los carteles de la marimba**, durante la década de los 70, condiciona la afluencia de familias extensas procedentes de Riohacha y otros pueblos de la Guajira, quienes encuentran en la capital del Magdalena el mejor espacio para educar a los hijos, e incursionar en nuevos negocios. El proceso trae aparejado el desarrollo urbano de la ciudad, poniéndose de moda las grandes mansiones en los barrios de estratificación media-alta, así como, la traslación de los conflictos delincuenciales que caracterizan a la mafia.
- **El crecimiento poblacional y urbano de finales de los 80s y principio de los 90s**, producto de la creciente migración de santandereanos a la ciudad. Tales grupos se articulan específicamente a los procesos económicos comerciales (tiendas y graneros), con las consecuentes tensiones sociales en las zonas en las que comunmente se desenvuelven.

En esta misma coyuntura - y por efectos del proceso de relocalización de capital ilícito acumulado en la época de consolidación de las actividades del narcotráfico y la persecución de los carteles de la droga- se incrementa el número de habitantes en el área del Rodadero y la zona sur del Distrito. Este fenómeno migratorio liderado por personas procedentes de ciudades como Medellín, Bogotá y Cali, principalmente, coincide con la expansión del sector de la construcción en esta sección del Distrito y con el incremento en la oferta hotelera, de los servicios complementarios y del comercio en general.

- **La presión creciente de los grupos desplazados**, como consecuencia de la crisis económica, social y política que se libra en el campo colombiano entre 1997 y 1998. Como hecho a resaltar, dentro de estos conglomerados humanos se encuentran núcleos familiares procedentes del área rural del Distrito, junto con los provenientes de la Zona Bananera de Ciénaga, principalmente. Esta circunstancia explica -según datos de la Secretaría de Planeación Distrital- que el 37,2% de los desplazados por la violencia en el Departamento del Magdalena, se movilen a Santa Marta.

Otro hecho destacable es la incidencia de este factor demográfico en el incremento poblacional registrado últimamente en los asentamientos localizados en la Carretera Troncal del Caribe, especialmente en el corregimiento de Guachaca -Calabazo, Buritaca, Las Tinajas, entre otras veredas-. Este flujo poblacional ha incidido también en la conformación de nuevos poblados, tales como, los de Puerto Guandolo y La Esmeralda, los cuales al surgir de manera espontánea, determinan un incremento en la cobertura de las políticas sociales de vivienda, educación y salud, al tiempo que exigen urgentemente una ampliación en la oferta de servicios públicos de alcantarillado y acueducto.

Diagnóstico Competitividad

Teniendo en cuenta las tasa de crecimiento poblacional hallada separadamente para los grupos de edades escogidos, se prevé para los años 2003 y 2008 un total de 383.428 y 448.396 habitantes respectivamente, tomando como base la población existente hasta 1.993. Es decir, sin incluir los nuevos ciudadanos inmigrantes.

PROYECCION POBLACIONAL SANTA MARTA 1.998 – 2.008

EDADES	AÑOS					
	1.998	(%)	2.003	%	2.008	%
0 - 14	104.927	32,00	115.851	30,21	127.909	28,53
15 - 44	167.621	51,12	198.409	51,75	234.852	52,38
45 - 64	40.165	12,25	50.970	13,29	64.681	14,42
más de 65	16.831	5,13	23.475	6,12	32.740	7,30
Total pobl.	327.873	100,00	383.428	100,00	448.396	100,00

Fuente: Proyectada con base en la tasa de crecimiento poblacional [r] calculada en el período intercensal 1985 – 1993, para cada grupo de edades. En donde $PF = PB(1 + r)$ elevado a la t. Cálculos. Equipo Técnico, POT. , 1998

Corredor Urbano

Se han tomado para efectos del diagnóstico las siguientes variables que intentan mostrar el esquema de ordenamiento actual del Corredor Urbano dentro del marco de la región Caribe colombiana. La mayor parte de esta información se toma del perfil ambiental elaborado por el CORPES C.A. en el año de 1992.

El Medio Físico Ambiental

El marco natural en que se ubica el Corredor Urbano de la Costa Atlántica se encuentra actualmente en un proceso de degradación ambiental que ha sido propio de la destrucción de los recursos naturales a que se sometió en el transcurso del tiempo. A comienzos del siglo XIX, el poblamiento de la región Caribe estuvo influido por la producción ganadera, la explotación del banano y algunos productos menores. Estas actividades se ubicaron en áreas estratégicas, dando origen a procesos de crecimiento y transformación urbana. Este orden prevaleciente comenzó a cambiar debido a esas transformaciones, ocurridas a mediados de siglo, que llevaron al país al establecimiento de una economía de corte capitalista con una política económica orientada a la exportación.

Estas políticas, concretamente en las áreas de lo que hoy es el corredor urbano transformaron las superficies boscosas con la explotación del banano. Desde esa época fueron talados, por ejemplo, los mejores bosques de la Sierra Nevada.

Diagnóstico Competitividad

Después de las guerras de independencia, grandes extensiones de tierras desmontadas de sabanas y playones fueron ocupadas por la ganadería. En las sabanas costeras, a partir de Montería y Sincelejo, se conformó un subsistema ganadero que abastece todavía la demanda de carne del interior del país. En un siglo la colonización avanzó lentamente hacia el alto Sinú y por otro lado la United Fruit a comienzos del siglo XX con la explotación bananera lo que contribuyó a la colonización de la Sierra Nevada.

Con el desarrollo de los puertos se intensificó por otro lado, las desigualdades entre el desarrollo de estos centros portuarios y las poblaciones del interior de la Costa. *El eje costero, conformado por Santa Marta, Barranquilla y Cartagena*, basó su desarrollo exclusivamente en las importaciones y exportaciones legales e ilegales de mercancía.

La apertura de otros puertos como el de Buenaventura en el Pacífico y la apertura del canal de Panamá disminuye la importancia de tales puertos, acaba con la navegación por el Magdalena y la aparición de otros medios de transporte como el ferrocarril y carreteras contribuyen al deterioro de los ecosistemas costeros principalmente por el trazado de las vía de comunicación entre Barranquilla y Santa Marta, situación agravada en años recientes con los procesos de sedimentación de los caños afluentes del río Magdalena que cortaron el intercambio de aguas dulces y salinas en la región de los manglares del Parque nacional Isla de Salamanca y otras regiones costeras.

No solamente el deterioro obedece a estos efectos depredadores, también otras acciones como el vertimiento de desechos químicos en los cuerpos de aguas, la proliferación de asentamientos subnormales a lo largo de las vías regionales con sus efectos contaminantes de origen doméstico e industrial. Finalmente, el crecimiento no planificado de las ciudades, particularmente en las grandes ciudades han introducido fuertes presiones en el suelo urbano. En las tres ciudades que conforman el Corredor Urbano proliferan tugurios y barrios de invasión sobre rondas de ríos, en zonas de reserva ambiental, en zonas de alto riesgo, etc.

Ordenamiento del Sistema de Asentamientos

De acuerdo con la Política Urbana diseñada en la presente administración a través del Ministerio de Desarrollo Económico (Ciudades y Ciudadanía, 1995), en sus primeras conclusiones señala que “la tendencia hacia la concentración de la población en zonas urbanas continúa. En Colombia la población de las cabeceras municipales alcanza 28 millones de habitantes o sea el 75% de la población total del país”.

Diagnóstico Competitividad

Desde el punto de vista de la red urbana, Colombia mantiene la ventaja de poseer una composición relativamente equilibrada por tamaño de ciudades y distribución espacial de los centros urbanos. Sin embargo, en el enfoque regional los sistemas urbanos de soporte son desiguales. Es muy diferente –por ejemplo– la red urbana del eje cafetero y de la región de Antioquia a las de la Costa Atlántica, donde en su interior es notoria la carencia de centros capaces de impulsar su crecimiento y articular a centros regionales y nacionales.

Los ejes urbanos que vienen conformándose como el caso del eje costero del norte colombiano tienden más a una dinámica imperativa y propia de cada centro pero abandona y olvida los efectos de complementariedad y especialización a escala regional.

Los procesos de metropolización alrededor de Cartagena y Santa Marta son ya evidentes y latentes, cada uno con diversos grados de avance y características propias. El área metropolitana de Barranquilla (1985) ya institucionalizada lleva la primacía en tal sentido; si bien los resultados no se pueden catalogar de gran importancia al desarrollo de los municipios concertados, se han dado innegables aspectos de cambios. Es evidente que el fenómeno de *conurbación* en los casos de Santa Marta y Cartagena obedece más a una dinámica de tendencias físicas de crecimiento sobre suelos, con mayor facilidad para la urbanización y por el recurso de accesibilidad que genera las grandes vías articuladoras troncales.

En general el ordenamiento que se observa en el Corredor tiene varios denominadores en común:

- ❖ Tendencias hacia la *conurbación*, y en el caso de Cartagena, la adopción del Área Metropolitana es una realidad altamente factible para la *zona conurbada*.
- ❖ En el caso de Santa Marta se aprecia una deficiente articulación física con el medio rural y los centros que allí se asientan a través de la red de caminos rurales que se encuentran en mal estado. Estos factores negativos incentivan las migraciones a la cabecera Distrital trayendo como consecuencia el incremento de malestares sociales como la adaptabilidad al medio, pérdida de identidad cultural, prostitución, delincuencia e incremento del desempleo urbano. Es evidente la escasez de equipamientos necesarios a las comunidades locales, fenómenos en donde el rezago cultural y recreacional necesita ser incentivado para potenciar esos núcleos y recatar la imagen de ciudades aburridas.

Sistema Relacional

Infraestructura de Comunicaciones Terrestres

El sistema de comunicaciones terrestres del Corredor Urbano está articulado en su totalidad a través de la carretera Troncal del Caribe, un subsistema que forma parte de la vía Panamericana. Los medios de transporte que se complementan con esta vía están representados en las modalidades públicas y privadas, compuesta principalmente por rutas de transporte interdepartamentales e intermunicipales con un grado de eficiencia aceptable pero adoleciendo de alternativas de funcionalidad más acorde con los tiempos actuales.

Los tiempos de recorrido entre Santa Marta y Barranquilla a través de Ciénaga, por ejemplo, se alargan debido a los conflictos que generan a su paso por el centro principal de actividades de este centro urbano y el caos y conflictos que se generan allí por la espontaneidad y falta de orden que ha generado la concentración y prestación de servicios a los pasajeros en tránsito hacia el interior del país. De otro lado, la alternativa que ha presentado la comunicación con Cartagena desde Barranquilla se ha favorecido notablemente con la conclusión de la Vía al Mar, que acorta muchísimo el trayecto entre esos dos centros. Subsiste además una clara diferenciación en cuanto al tráfico que se reparte entre la antigua vía a Cartagena y esta nueva vía. A partir de Barranquilla también es notorio en la actualidad las comunicaciones que se establecen a través de la denominada Troncal de Occidente que penetra en el corredor por la antigua vía a Calamar y que conecta con Sincelejo, Montería y Medellín.

Dentro del sistema los centros poseen instalaciones terminales en aceptables condiciones, careciendo en algunas de la adecuada prestación de servicios que debe poseer instalaciones de este tipo, como son adecuados servicios telefónicos, faxes, restaurantes de mejor categoría, y servicios de cafeterías propios de verdaderas centras de transporte.

Infraestructura Portuaria

Las tres ciudades del corredor urbano son ciudades portuarias. Estas actividades han marcado gran parte de su imagen y compiten cada una dentro sus respectivos territorios por la eficiencia y eficacia que caracteriza este tipo de instalaciones. Indudablemente la actividad portuaria es uno de los pilares económicos del corredor urbano de la Costa Caribe Colombiana.

De acuerdo a las cifras del año 1996 Barranquilla y sus instalaciones portuarias, lo mismo que Cartagena marcan la pauta en volumen de importaciones. Las condiciones de localización privilegian los puertos de Santa Marta y Cartagena, mientras el de Barranquilla ubicado interiormente cerca

Diagnóstico Competitividad

de la desembocadura del Magdalena presenta problemas cíclicos en la profundidad de su calado, que se debe someter a mantenimientos y refacciones periódicas para acceder sin problemas a las instalaciones portuarias.

De otro lado, han surgido en cercanías a estas instalaciones otro tipo de pequeños puertos exportadores de carbón mineral, lo cual ha generado una controversia ciudadana e institucional por los problemas ambientales que genera la manipulación de este producto. En la actualidad existe un gran debate sobre las políticas que debe asumir el Estado colombiano en relación a estas instalaciones, ya que, en el caso de Santa Marta se ve afectada severamente el sector turístico, tradicional baluarte de la economía samaria.

La Costa Norte de Colombia presenta actualmente 6 puertos que se consideran aptos y en óptimas condiciones para las labores de importación - exportación. Este pilar competitivo se verá pronto reforzado con la creación de otro puerto especialmente diseñado en el área del corredor para la exportación de carbón que proviene del interior de Colombia (Cesar, Cundinamarca, Santander, Costa Atlántica) etc, lo cual refrendaría aún mas la importancia regional y nacional del sistema de ciudades enclavado en él.

Infraestructura Aeroportuaria

El corredor urbano posee en su territorialidad tres (3) instalaciones aeroportuarias que se catalogan por la misma aeronáutica civil como de E.R (Extended range) el de Barranquilla, con pistas e infraestructura a nivel internacional. Los de Cartagena y Santa Marta como M.R (Middle range) adolecen tanto de especificaciones técnicas adecuadas a sus pistas, como de las instalaciones de soporte para atender viajeros de tipo internacional.

Dentro de las alternativas que siempre se han contemplado, criticado y discutido, está la posibilidad que se plantearía a futuro de interconectar las tres ciudades con este tipo de modalidad de usos de sus instalaciones. Aunque se discute y se han sugerido otras alternativas como las ampliaciones aeroportuarias de Cartagena y Santa Marta a un largo plazo, no estaría de mas vincular funcionalmente el corredor con este tipo de modalidad de transporte, el que debe complementarse igualmente con la adecuación de las vías terrestres que articulan estas ciudades y sus territorios. Santa Marta con una cercanía a Barranquilla actualmente de 1 hora y 30 minutos promedio y Cartagena se interconecta a Barranquilla por la nueva vía al mar en una hora exacta.

Equipamientos

Diagnóstico Competitividad

Debido a la escasez sistematizada de información y a su dispersión en el ámbito local en cada una de las ciudades que forman parte del corredor urbano, se adoptó como criterio metodológico para el análisis de esta variable clasificar los equipamientos existentes en tres escalas: Regional, Urbana (ó de área funcional) y Local. Para efectos de este amplio espectro se generaliza el análisis cuantitativa y cuantitativamente, como aparece en el siguiente cuadro comparativo de los principales núcleos centrales.

Santa Marta adolece actualmente de muchos equipamientos necesarios al interior del centro dominante y en general la complementariedad de las áreas adyacentes o su hinterland de las instalaciones necesarias para la prestación y usufructo adecuado a las necesidades sociales:

CORREDOR URBANO COSTA ATLANTICA DOTACION DE EQUIPAMIENTOS EN NUCLEOS CENTRALES

TIPOLOGIA DE EQUIPAMIENTOS BASICOS		NUCLEO CENTRAL / Cobertura		
		Barranquilla Area Metro- politana	Cartagena Centro Subregiona l Principal	Santa Marta Centro Subregiona l
SALUD	Hospital General Hospital Universitario Hospital I.S.S. Clínicas Especializadas Clínicas	R R,L R,L L -	R R,L R,L L -	R - R,L - L (6)
EDUCACION	Universidades Institutos Tecnológicos I.N.E.M. Escuelas Superior de Idiomas	L,R (11) L L L	L,R (8) L L L	L,R (6) L L L
RECREACION	Parques Naturales Ecológicos Coliseo Cubierto Estadios de Fútbol Estadio de Béisbol Estadio de Baloncesto Velódromo	NE L R L L R	R,I NE L R L NE	N,R,I NE R NE NE NE

	NUCLEO CENTRAL / Cobertura
--	----------------------------

Diagnóstico Competitividad

TIPOLOGIA DE EQUIPAMIENTOS BASICOS		Barranquilla Area Metro- politana	Cartagena Centro Subregional Principal	Santa Marta Centro Subregional
RECREACION	Estadio de Tenis	R	L	NE
	Campos des Golf	I	R,L	L
	Plaza de Toros	NE	R,I	NE
	Parques Comunes	L	L	L
	Parques Urbanos	L,R	NE	NE
	Playas	L,R	L,N,R	L,N,R
	Oras Atracciones (lagunas, ciénagas, ríos, etc.).	L	L,R	L
CULTURA	Teatro Municipal	L,N,R	R,I	NE
	Salas de Conciertos (especiales)	L,N	NE	NE
	Salas de Cine	L (14)	L (6)	L (3)
	Museo Arte Moderno	R	R,N	NE
	Museo Arte Contemporáneo	R	NE	N,R
	Museo de Antropología	R,L	NE	NE
	Museo Indígena	R,L (3)	NE	R,L
	Museo Romántico	N	NE	NE
	Bibliotecas	R,L	L	L
	Quinta Bolivariana	NE	NE	R,N
	Cinemateca	R	NE	NE
	Museo de Oro Banco de la República	NE	R	NE
	Casas de la Cultura	L	L,N	L
	Turismo Histórico	NE	NI	R
ADMINISTRA- TIVO Y ABASTECI- MIENTO DE SERVICIOS	Centro de Convenciones	N,L	I,N	R,N,I
	Central de Abastos	R	NE	NE
	Mercados Centrales	L	L	L
	Supertiendas	L	L,N	L
	Centros Comerciales (hasta 35.000 m2)	R,N,L,I	-	NE
	Centros comerciales (hasta 25.000 m2)	R,N,L,I	R	L
	Centros Comerciales (hasta 5.000 m2)	R,L	-	-
	Centros comerciales Locales	L	L	L
	Instalaciones Bancarias y Financieras	N,R	N,R	N,R
	Servicios Avanzados a Empresas	L,R	N,R	L
	Administración Municipal	N,R	N,R	L
	Lonjas	N,I	N,R	L
	Terminal Terrestre de Pasajeros	N,R	N,R	N,R
	Aeropuerto	I,N,R	N,I	N,R
	Puertos Marítimos	I	I	I
	Puerto Fluvial	I,N	NE	NE

I: Internacional

N: Nacional

NE: No existe

R: Regional

L: Local

Fuente: Información directa P.O.T. (consultas varias)

Áreas Funcionales del Corredor Urbano

Diagnóstico Competitividad

Se parte del supuesto de que los asentamientos de diversos tamaños y características funcionales juegan un importante papel en el desarrollo regional y rural; en la mayoría de países en vías de desarrollo el sistema de asentamientos no está lo suficientemente articulado e integrado, lo cual no permite que los centros mas pequeños desarrollen sus funciones potenciales. Esta característica en el caso del Corredor Urbano de la Costa Atlántica se puede caracterizar como sigue:

AREA FUNCIONAL METROPOLITANA DE BARRANQUILLA

Metrópoli Regional: **Barranquilla.** Centro Industrial, comercial, portuario y cultural, área metropolitana, núcleo central. Población aprox. 1'500.000 habitantes).

Area Conurbada:

Puerto Colombia (Núcleo de servicios básicos. Turismo local).

Soledad (Núcleo de servicios básicos. Industria pesada y de gran impacto. Residencia.)

Malambo (núcleo de servicios básicos. Industria. Agroindustria. Residencia).

Centros locales:

Baranoa, Galapa, Usiacurí, Sabanalarga, Polonuevo, SantoTomás, Palmar de Varela, Sabanagrande, Ponedera, Juan de Acosta,Usiacurí. (En su mayoría se presenta como núcleos agro-industriales, centros de residencia, turismo, local muy limitados y cierto enlaces industriales como en el eje Galapa-Baranoa).

ÁREA FUNCIONAL DE CARTAGENA

Centro Subregional Principal: **Cartagena** (Núcleo Turístico Internacional, patrimonio industrial e histórico. Población aprox. de 900.000 habitantes).

Centros Locales: **Turbaco** (Servicios básicos, agricultura y ganadería. Industria semipesada. Residencias. Atracciones turísticas). **Arjona** (Servicios básicos. Agricultura y ganadería. Residencia)

Núcleo Básico: **Turbana.** (Servicios básicos, Residencia. Agricultura de pancoger) .

AREA FUNCIONAL DE SANTA MARTA

Centro Subregional: Santa Marta (Núcleos turísticos, hostórico, portuario y cultural. Población aprox. 320.000 habitantes).

ARTICULACION URBANO - RURAL

Las relaciones intra-regionales del territorio Distrital se estructuran alrededor de los servicios y equipamientos urbanos, constituyendo un sistema urbano-rural que polariza mediante una débil vinculación, los principales núcleos poblados del área rural.

El sistema vial de los corregimientos, con excepción de pocos tramos, se encuentra en mal estado y la infraestructura es incompleta.

Los asentamientos humanos carecen de la mayoría de los equipamientos indispensables para el desarrollo de las actividades sociales y productivas.

El área urbana de Santa Marta establece sus conexiones con el área rural a través de la carretera Troncal del Caribe. Este eje vial interconecta los corregimientos de Bonda y Guachaca y los asentamientos de Calabazo, Buritaca y Don Diego; también constituye el acceso al corregimiento de Minca y a las veredas de El Campano, La Tagua, Quebrada Lisa, San Isidro, Los Boquerones y *Mendihuaca*.

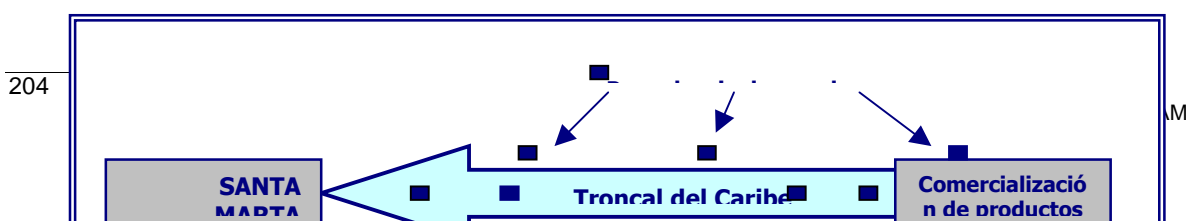
Principales vínculos urbano – rurales

Servicios turísticos ofrecidos en los Parques Naturales Sierra Nevada y Tayrona, con posibilidades de pernoctar en Minca y Girocasaca.

Servicios de educación, salud e institucionales. Las actividades relacionadas con estos sectores, generan flujos y contactos importantes campo - ciudad.

Servicios relacionados con la actividad comercial. La principal movilización se genera por la comercialización de los productos de primera necesidad. Existe un flujo importante desde las veredas del Distrito hacia el mercado central, para comercializar los productos perecederos. En sentido contrario el flujo obedece al abastecimiento de "*productos para el campo*", tales como fertilizantes, semillas, ferretería y construcción. Otro tipo de vínculos establecidos con diferentes sectores del área urbana, tienen relación con la compra de vestuario, útiles escolares, actividades bancarias, diligencias de notarías y visitas familiares.

FLUJOS DE COMERCIALIZACION EN EL DISTRITO





Diagnóstico Competitividad

POSICIONAMIENTO ECONOMICO

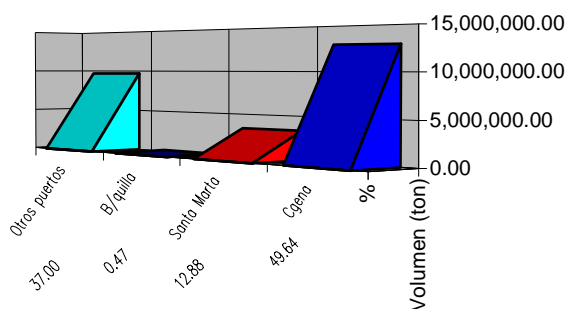
Actividades portuarias: Santa Marta

Servicio portuario polivalente, transporte de acceso polimodal, contribuye a la dinámica económica del norte, oriente e interior del país.

Principales productos exportados en los últimos 6 años: Carbón, banano, y café.

Volumen de exportaciones Terminal Marítimo de Santa Marta		
1.992 - 1997		
Productos	Toneladas	%
Carbón	4,508.332	52.66
Banano	2,994.833	34.98
Café	899,376	10.50
Otros	159,366	1.86
Total	8,561.907	100
<i>Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta, 1998</i>		

En 1997 el puerto marítimo de Santa Marta ocupa el segundo lugar en la región (12,88%) con respecto al volumen exportado. Por su parte, Cartagena alcanza el primer lugar en el ámbito nacional transportando 49,64% aproximadamente.

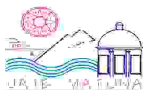


Participación portuaria en exportaciones nacionales primer semestre 1997

Fuente : En : Revista Interlinea, Año 1. No. 2. Barranquilla, enero - marzo, 1998.

Dentro de la dinámica portuaria, Barranquilla se destaca por ser el único puerto a escala nacional que genera su propia carga.

Cartagena se viene especializando en traslado de contenedores y en el servicio de barcos - crucero. El Puerto Marítimo y Puerto Zúñiga de Santa Marta se caracterizan por movilizar el segundo volumen de carbón a nivel nacional, después de Puerto Bolívar, en la Guajira.



ANÁLISIS FUNCIONAL DE LOS PUERTOS CARBONIFEROS

El sistema de transporte y embarque actual del carbon en los puertos locales presenta limitaciones operativas debido a la baja capacidad y mal estado de la infraestructura de acceso a los sitios de puerto y a la poca disponibilidad de instalaciones portuarias adecuadas para efectuar las exportaciones del producto.

A medida en que se incrementa el volumen de carga exportadas los impactos sobre el paisaje, el area urbana y la malla vial en general son mayores.

- EN EL PUERTO DE PUNTA DE BETÍN Las instalaciones y los depósitos de carbón se localizan en sector visible de la Bahía, afectando negativamente la fachada de la ciudad.
- El transporte de carbón hacia el puerto, establece un volumen de trafico más intenso, un gran impacto ambiental y daños a la infraestructura vial existente. La construcción de la Vía Alternativa al Puerto, es a mediano plazo la solución a la accesibilidad del puerto.
- El régimen local de brisas constituye factor de permanente amenaza para la contaminación.

La localización del PUERTO CARBONIFERO C.I. PRODECO al enclavarse en la zona de desarrollo turístico y al sur del aeropuerto, ha generado problemas tales como:

- Constituye factor de riesgo para el desarrollo de las actividades aeroportuarias, ya que los equipos de aeronavegación y las turbinas pueden afectarse en el caso de manejos deficientes de la operación de deposito y transporte del mineral.
- Sobre los predios adyacentes de la Troncal del Caribe han surgido una serie de usos del suelo complementarios a la actividad del puerto, no contemplados en la legislación local y que contrarían la vocación turística del sector, y que generan actividades contaminantes en menor escala, como el lavado y mantenimiento del equipo pesado, y la disminución de la velocidad de operación de la vía por las maniobras vehiculares, lo que además puede elevar el índice de accidentalidad de la misma.

Diagnóstico Competitividad

A pesar de que las empresas exportadoras alegan el cumplimiento total de los requisitos ambientales legales en el transporte, la manipulación y embarque del carbon, para el distrito es preocupante que se presenten hechos como:

- A) El hundimiento de una barcasas en el espacio marino aledaño a Prodeco, Cargadas del Mineral
- Y B) Las sanciones que recientemente le impuso la autoridad ambiental del Departamento a la empresa Carboandes por presunto incumplimiento de las normas ambientales en el tipo de operaciones que demanda la actividad exportadora.

La preocupación surge en atención a que el mal manejo del mineral puede generar problemas de contaminación del aire, sobre fauna y flora terrestre y acuática y efectos perjudiciales sobre la salud humana.

CARACTERÍSTICA DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN SANTA MARTA

ECONOMICO:

- Empleos: Directos = 459.(Cámara Comercio)
Indirectos = 4.095 (Un 35% carbón)
- Volumen exportación (En Mill ton)

	1994	1998
CARBON	1.78*	4.84*
BANANO	0,52	0,46
CAFÉ	0,16	0,09
ACEITE DE PALMA	0,0	0,006
OTROS	0,6	0,014

*Incluye Prodeco

APORTES DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA DE ACUERDO CON INFORMACION SECRETARIA DE HACIENDA Y TESORERÍA DISTRITAL

A)INDUSTRIA Y COMERCIO:

\$1.305.743.559 a Junio 1999

B) IMPUESTO PLAYAS Y BAJAMAR:

1998 = P: \$474.967.350; R: 214.108.000; %R 45%

1999= P: \$500.000.000; R: 116.000.000; %R 23%

C) DIVIDENDOS:

1997 - 1999: \$272.205.000

D) IMPUESTO PREDIAL 1997 - 1999 (MILLS)

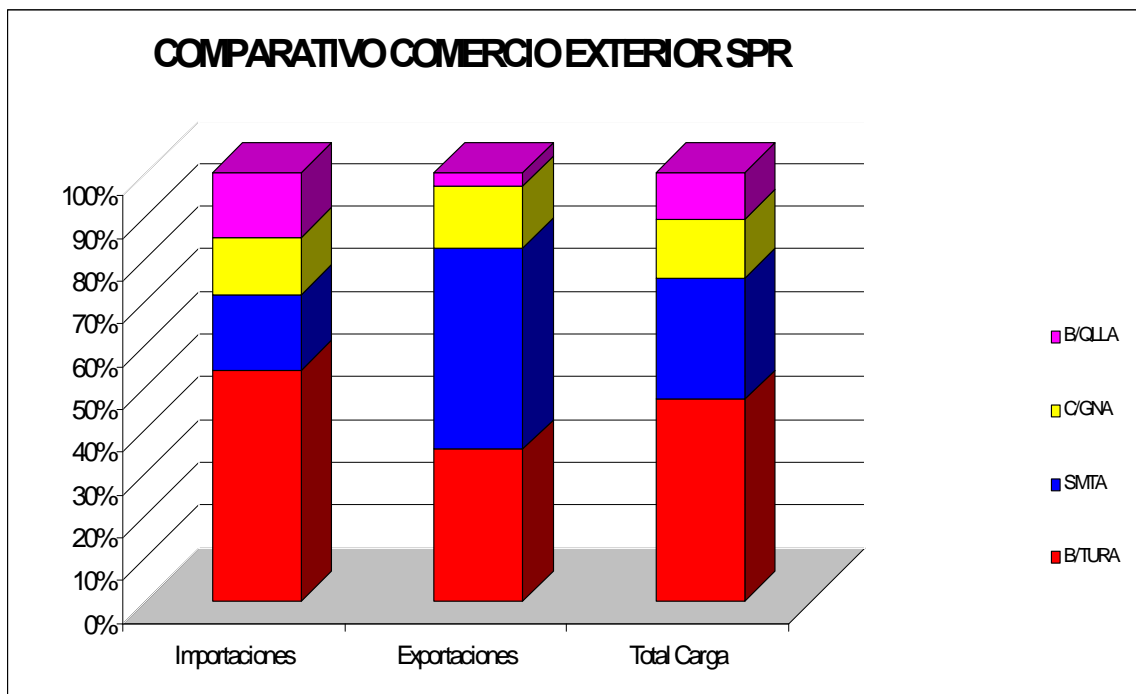
PRODECO = P: \$528,7; R: \$248,3; %R: 46,97%

S.R.P. = P: \$3,473,2; R: 1.003,2; %R: 55,00%

E) REGALÍAS 1997 - 1999:

P: \$479.200.000; R: \$242.584.224; %R 50,6%

Dentro de otros aportes, la SRP ha efectuado inversiones del orden de \$550.00 en obras sociales para el Distrito



Actividades turísticas:

CARACTERÍSTICAS DEL TURISMO EN SANTA MARTA

LA DEMANDA

A Predominio de turistas regionales y nacionales frente a los internacionales, repercute en la baja generación de divisas.

A Los principales motivos de viaje están asociados al turismo de sol y playa.

- A El arribo de turistas se hace vía terrestre (vehículo particulares y buses), y en menor grado en avión. Los turistas extranjeros generalmente llegan a Barranquilla y posteriormente son trasladados a la ciudad.
- A Santa Marta es destino para el turismo familiar colombiano.
- A Tradicionalmente la ciudad presenta tres épocas de temporadas al año, con tendencias a la baja en los últimos tiempo.
- A Los principales sitios de interés para el turismo nacional e internacional son el Parque Natural Tayrona y Ciudad Perdida.

La expansión del turismo en la ciudad ha permitido un incremento en las fuentes de empleo. En el año 1995 los hoteles existentes en la ciudad emplean aproximadamente a 2.000 personas. Por otra parte, a principio de los noventa la creciente demanda estimula a la apertura de restaurantes y construcción de hoteles, dinámica esta que se contrae en los últimos años por la crisis económica nacional. El turismo también promueve la generación de servicios informales, las cuales varían desde el alojamiento (parahotelería), hasta la promoción de sitios, improvisación de restaurantes, ventas ambulantes, entre otros.

LA OFERTA

- x Según diagnóstico de Cotelco (1.996) existen en Santa Marta en el año 1994 17 hoteles distribuidos así: uno de 5 estrellas; dos de 4 estrellas; cuatro de 3 estrellas; seis de 2 estrellas y cuatro de 1 estrella. Con un número total de 801 habitaciones en los superiores a 3 estrellas. A estos debe sumarse nuevas instalaciones hoteleras como el Zuana, (138 habitaciones) y el MendiHuaca Caribe Resort, (105 habitaciones), de 5 estrellas ambos.
- x Los servicios de restaurantes, se distribuyen así: 3 en El Rodadero, 24 en Santa Marta y 2 en Taganga. La crisis económica nacional de los últimos años ha incidido en el cierre de algunos de estos sitios.
- x Entre los equipamientos importantes cuenta con el Centros de convenciones, con cupos que oscilan entre las 50 y las 1.350 personas.
- x Los sitios ofrecidos para el disfrute de los turistas son la franja costera del litoral sur, El Rodadero, La Bahía de Santa Marta, Taganga, El Parque Tayrona, Isla del Morro, Buritaca, Quebrada Valencia, Ciudad Perdida, el Centro Histórico, la Quinta de San Pedro Alejandrino, la Catedral, el Museo Bolivariano, el Museo etnológico, antropológico y del oro, el Museo Tayrona, y los ríos Palomino, Piedras, Guachaca, Manzanares y Gayra.

El Distrito cuenta con un evento promotor del turismo “la fiesta del mar”, realizada anualmente en contemporaneidad con la fiesta patronal de Santa Marta.

CUADRO COMPARATIVO DE LOS PRINCIPALES DESTINOS TURISTICOS DEL CARIBE COLOMBIANO

Indicadores	Santa Marta	B/quilla	San Andrés y Providencia	Cartagena
Visitantes extranjero (%)	16.3	8.4	11.5	39.7
Visitantes nacionales (%)	83.7	91.6	88.5	60.3
Hoteles (#)	13	13	41	16
Habitaciones (#)	1213	1049	2472	3106
Atributos turísticos (#)	26	17	27	61
Ocupación Hotelera (%)	35.23	51.29	48.10	57.10
Parahotelería				
Hoteles	6	28	-	53
Apartamentos	1242	66	-	673

Cifras tomadas de: Superintendencia de sociedades. Hotelería y Turismo 1995 – 1996. P.19, 28, Ministerio de Desarrollo Económico, Estudios de competitividad del Turismo, 1998. P. 201, 209

PROBLEMAS PREDOMINANTES

- ❖ Conflictos de ocupación y usos del suelo en las zonas de mayor atractivo turístico.
- ❖ La expansión de la parahotelería como principal desestímulo a la inversión hotelera y a la formalización del sector.
- ❖ Sobrecupo, carencia de baterías sanitarias o baños públicos y contaminación de playas de mayor demanda.
- ❖ Invasión y deterioro de rondas hidráulicas, carencia de infraestructura y condiciones de accesibilidad para el disfrute, falta de reglamentación de usos.
- ❖ Inseguridad en el área rural del distrito, como principal amenazas para el arribo de turistas a los principales sitios de interés.
- ❖ Problema general de accesibilidad por limitadas cobertura vial y desorganizado sistema de transporte.
- ❖ Vertimiento de residuos sólidos al mar,

Diagnóstico

Competitividad

- Φ Descoordinación (inter e intra) a nivel de los sectores privado y públicos.
- Φ El marketing de la ciudad no obedece a las condiciones propias de la oferta
- Φ Falta de incentivos gubernamentales a la inversión privada.
- Φ Carencia de centros para formación de recurso humano en este renglón.

Baja cobertura y la calidad media en la prestación de servicios públicos domiciliarios

Santa Marta se posiciona como:

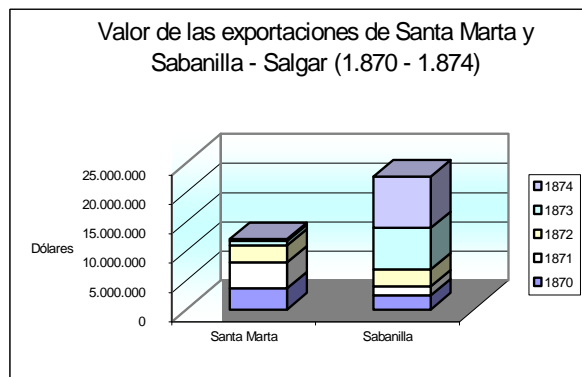
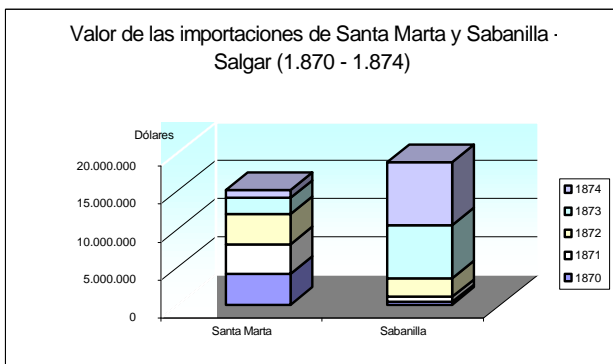
- Destino turístico nacional y regional, con fuerte potencial en recursos naturales y en patrimonio arqueológico e histórico. Cartagena se proyecta en la promoción del turismo internacional; en ello la dinámica portuaria viene jugando un papel decisivo.
- En los últimos dos años han arribado alrededor de tres buques; en la Ciudad Heroica el arribo se ha incrementado de 85 buques en la temporada 1994/1995 a 154 buques en 1997/1998.
- Ciudad con más elevado nivel de parahotelería, y por tanto de informalidad en la prestación del servicio, a pesar de ser la ciudad que a nivel nacional dispone del mayor número de hoteles y albergues turísticos.
- Santa Marta es la tercera ciudad en atractivos turísticos, después de Cartagena y San Andres.
- El Distrito de Santa Marta dispone el más bajo índice de ocupación hotelera, después de Cartagena, Barranquilla, y San Andrés.

VOCACIÓN ECONÓMICA

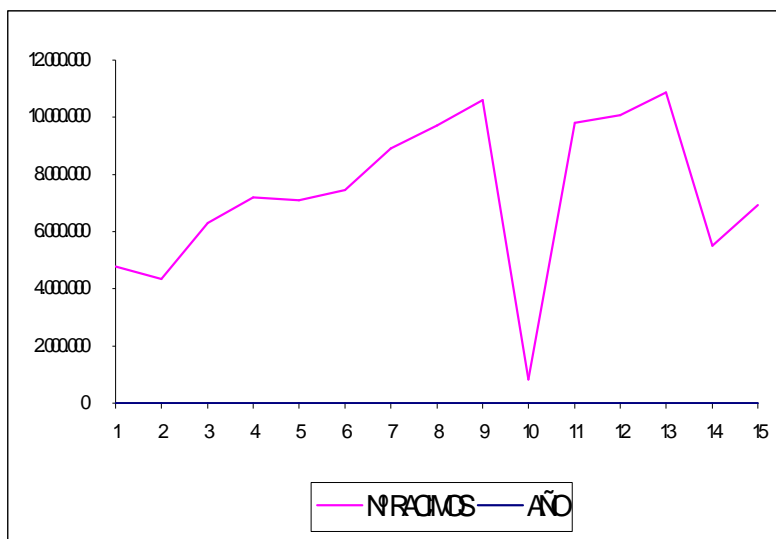
Definida como la capacidad del territorio para el desarrollo de importantes actividades Económicas:

Dentro de este contexto, la ubicación estratégica del Distrito dentro del área costera del Caribe, le han permitido destacarse por su importante papel en el desempeño portuario; vocación en la que actúa desde la misma fundación del territorio.

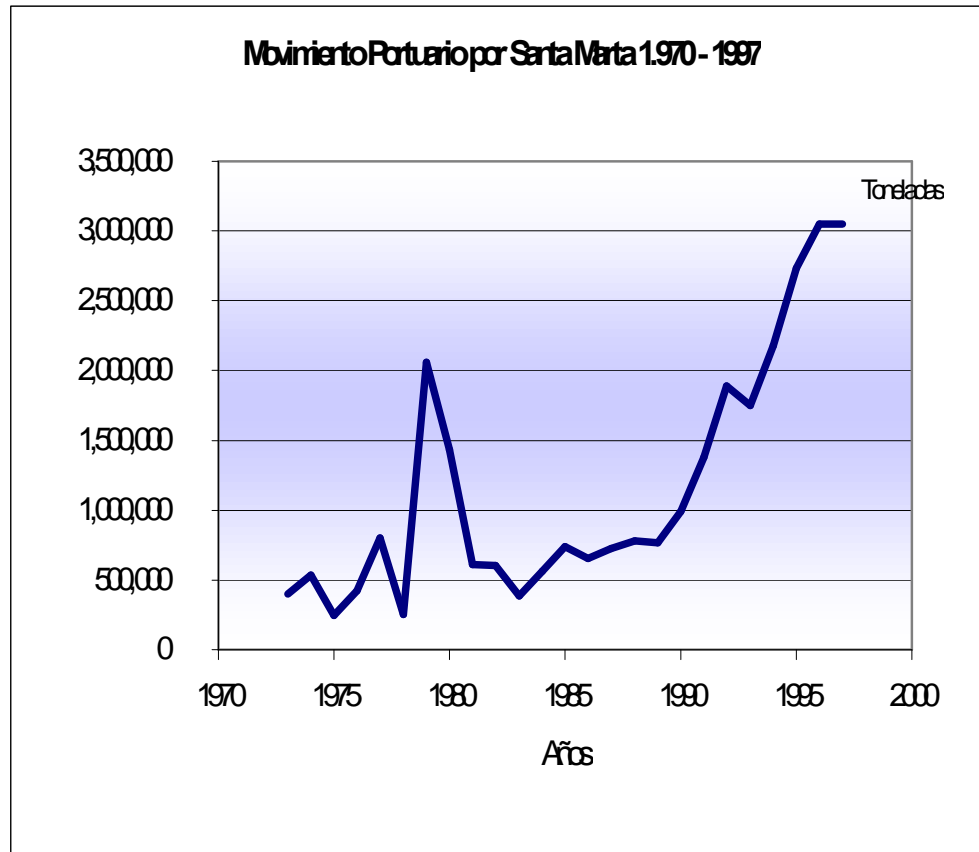
Diagnóstico Competitividad



Fuente: POSADA CARBO, Eduardo. Una invitación a la historia de Barranquilla. Cámara de Comercio de Barranquilla – Cerec- 1.987. P.21

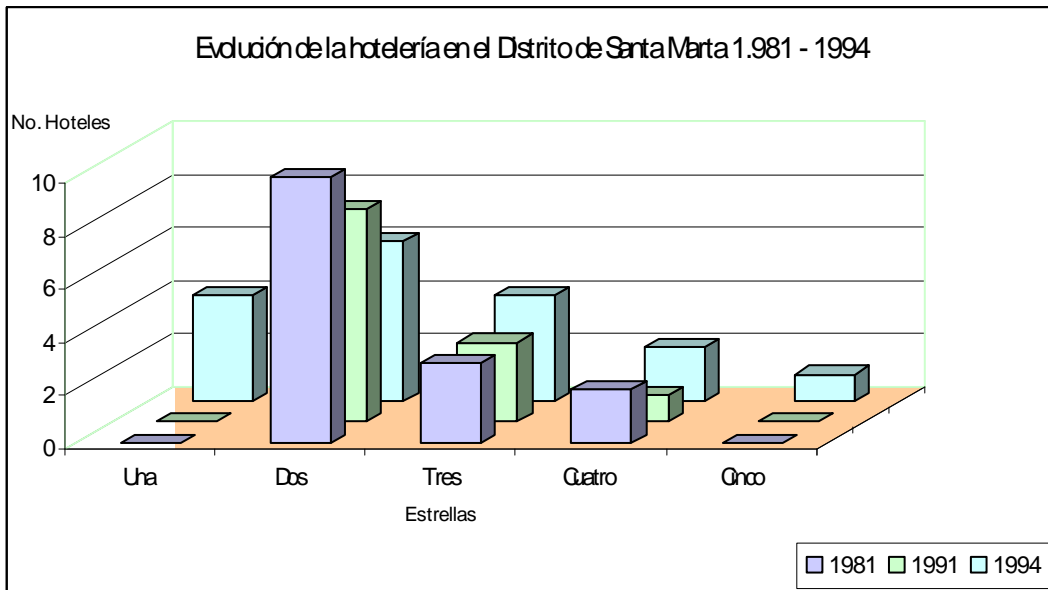


Para el año 1 se asigna el volumen de racimos exportados en 1918 y así consecutivamente hasta llegar al 15, que corresponde al año 1932.
FUENTE: Tomado de CORSO, Adriana Mercedes. El gravamen bananero: un caso de historia política en el Magdalena (1.925 – 1930) Tesis de Maestría en Estudios Político-Económicos. Universidad del Norte, Barranquilla, 1996



Fuente: 1973 – 1980: Cámara de Comercio de Santa Marta – Dane. Monografía de Santa Marta.- 1981 – 1997 Cámara de Comercio de Santa Marta. Indicadores Económicos 1995, 1996, 1997-

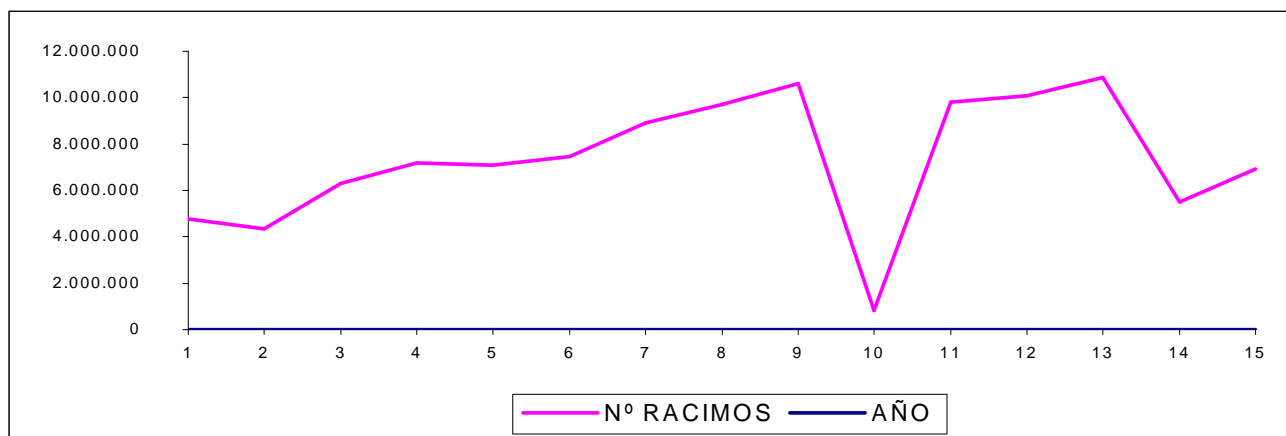
En las últimas tres décadas la actividad turística ha registrado un interesante comportamiento, y en ello ha sido sumamente importante la oferta ambiental, los atributos paisajísticos y el patrimonio histórico y arqueológico existentes en el Distrito.



Fuente: 1981: Cámara de Comercio – Dane. Monografía de Santa Marta. 1.991: Dane. Anuario Estadístico del Magdalena. 1994: Cotelco. Diagnóstico turístico de Santa Marta y el Rodadero, 1996.

Junto a estos renglones, en el territorio se llevan a cabo atrás actividades primarias importantes, tales como la agricultura de exportación cafetera y la pesca, las cuales se forman parte de los renglones tradicionales de la producción local. No obstante, su poco repunte, se debe en parte, al poco estímulo y a la falta de implementación de un plan de desarrollo económico que articule los potenciales productivos, con las iniciativas productivas locales.

RELACIÓN DE RACIMOS DE BANANOS EXPORTADOS POR EL PUERTO DE SANTA MARTA (1918-1932)



Para el año 1 se asigna el volumen de racimos exportados en 1918 y así consecutivamente hasta llegar al 15, que corresponde al año 1932.

FUENTE: Tomado de CORSO, Adriana Mercedes. El gravamen bananero: un caso de historia política en el Magdalena (1.925 – 1930) Tesis de

Maestría en Estudios Político-Económicos. Universidad del Norte, Barranquilla, 1996

ESCENARIO LOCAL ACTUAL: CIUDAD CON VENTAJAS Y RECURSOS SUBUTILIZADOS

Su entorno natural le da posibilidades para el desarrollo de diversas actividades económicas: Portuarias, Turísticas, agrícolas y de telecomunicaciones.

Dinámica portuaria con una trayectoria histórica de aproximadamente 474 años, consolidada gracias a ventajas Comparativas Naturales, Localización Geográfica e infraestructura transporte vial, férrea y marítima

En las últimas tres décadas el turismo posiciona a la ciudad a nivel nacional y regional.

Sin embargo, el carácter cíclico de la demanda, la recesión económica nacional inciden en la inestabilidad del empleo, en los ingresos particulares, y en la sostenibilidad de los establecimientos asociado al renglón.

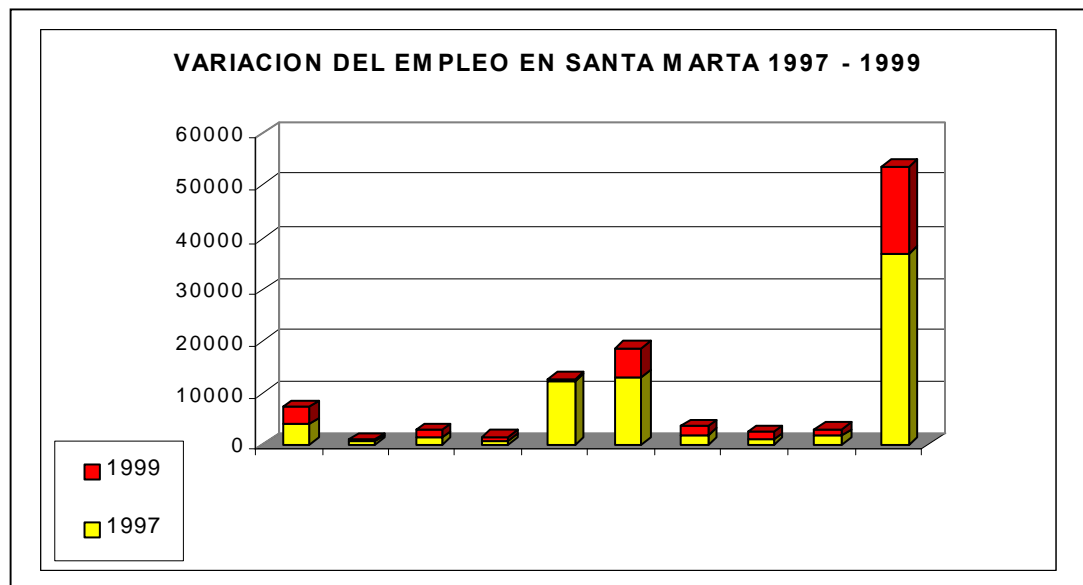
La ocupación hotelera, la más alta en el país en 1993 (67,9%) pasa en 1996 a ser el nivel mas bajo én el país (40,9%), lejos de Cartagena y otras ciudades del país. (Cotelco)

La política nacional impide que el Distrito se beneficia de las riquezas generadas por el turismo en los parques naturales Tayrona y Sierra Nevada de Santa Marta.

En los últimos años la producción y exportación de banano y café en el área rural amplían las posibilidades de inserción de la ciudad en el mercado mundial

Según indicadores económicos de la Cámara de Comercio de Santa Marta, la Tasa de desempleo de la ciudad en los últimos 6 años, ha pesar de haber venido reduciendose, su tendencia es a incrementarse signifacativamente.

1.989 (11,3%)	1.993 (11.8%)	1995(10.4%)	1996 (10.9%)
1997 (11,4%)	1.998 (15.0%)		



El desempleo se evidencia en la consolidación del comercio informal, cuyo incremento se hace cada vez notorio en la invasión del espacio público estratégicos de la ciudad.

ESCENARIO REGIONAL: SOPORTE DE LA PRODUCCION Y EXPORTACION DEL CARBON A NIVEL NACIONAL

*La Costa Caribe en 1997 **produjo el 85,8%** de la producción nacional, con un crecimiento del 15,7% con respecto a 1996.

*Las exportaciones de la región representan el **97% del total exportado** en el país en 1997.

*Según Plan de desarrollo del subsector carbón 1999-2010, pg.17))

En los últimos años proliferan diversos puertos carboníferos localizados sin ningún enfoque territorial que optimice las ventajas comparativas de la región

La minería repunta dentro del porcentaje de exportaciones regionales*

	1.994	1.996
Industria	52,40	42,80
Minería	35,00	43,78
Otros	02,00	13,40

*(CORPES C.A. Sistema de información industriales)

ESCENARIO NACIONAL: RECESIÓN ECONÓMICA PREDOMINANTE.

DESEMPLEO CRECIENTE: La tasa de desempleo sube de un 15,7% en 1998 a un 20% a lo corrido de 1999.

PIB NACIONAL: Crece solo en un 0,2 %, valor más bajo en los últimos 67 años.

SECTORES QUE CAEN: La Construcción en 18,9%; Obras civiles en un 6,1%; Financiero en un 13%; Industria en un 1%, agropecuario 0,1%.

SECTORES QUE CRECEN: La minería en un 14,9%, Comunicaciones en un 6,5% y servicios sociales en un 1,2%.

FUERTE INFLACION: Alcanza niveles de dos dígitos, llegando al 16% en el año 1998.

INESTABILIDAD MONETARIA: Las tasa de interés con un ritmo de creciente acelerado hasta 1998

DEFICIT BALANZA COMERCIAL: **US\$ 2.796 Mills.Dol**

Según el DANE las exportaciones nacionales decrecen en un 6,3% entre 1997 y 1998.

- **EXPORTACIONES:** US\$10.821 Millones de Dólares
- **IMPORTACIONES:** US\$13.617 Millones de Dólares

CAEN EXPORTACIONES DE Petróleo en un 14,8%; Café en un 16,4% y Ferroniquel en un 26,2%.

El único sector que creció fue el carbón en un 5,1%

VISION ANALITICA DE LA DINAMICA ECONOMICA DE SANTA MARTA Y SU POSICIONAMIENTO EN EL CONTEXTO REGIONAL

El análisis de la dinámica económica de Santa Marta, se inicia con una mirada estratégica de la ciudad, reseñada en hechos económicos del pasado y el presente.

EVOLUCION ECONOMICA Y CONFIGURACION TERRITORIAL: 1.525 - 1998

La dinámica económica de Santa Marta ha sido un factor determinante en la configuración del espacio. Obviamente, la explicación de esta afirmación sugiere la obligante tarea de remontarse a la historia económica de la ciudad, no sólo para auscultar los elementos constitutivos de la identidad del territorio, sino también, con el fin de develar los hechos pasados determinantes, hoy, del nivel de desarrollo alcanzado en los procesos productivos locales.

En este acápite del diagnóstico se hace una mirada estratégica de Santa Marta desde su fundación hasta el presente, reseñando, en diversos períodos históricos, las tendencias económicas generales identificadas en la evolución de los tres sectores de la producción: *Primario, secundario y terciario*. Consecuentemente, el análisis centra su atención en las relaciones económicas, uso y posesión de la tierra, producto o servicio principal de la época, situación del mercado, desarrollo tecnológico, interacciones sectoriales y posicionamiento económico.

Santa Marta epicentro portuario en la expansión comercial de España: 1525 - 1810

La ocupación del territorio de lo que hoy constituye el área rural del Distrito de Santa Marta se inicia en el siglo XIV, con el desplazamiento de grupos poblacionales precolombinos provenientes de la cuenca del río Ranchería, en el flanco nororiental de la Sierra Nevada, que migraron hacia el norte del macizo

Diagnóstico
Competitividad

montañoso en busca de nuevas tierras que le garantizaran su sostenibilidad, en razón a que los sistemas productivos se volvieron cada vez mas vulnerables, resultado de la sequedad propia de esa zona y a una exagerada actividad de tumba y quema con un alto impacto negativo sobre la oferta ambiental natural.

Para los aborígenes, fue una experiencia decisiva que los obligó a innovar sus técnicas de producción, especialmente porque su nuevo territorio de asentamiento tenía como características grandes pendientes y suelos deleznales. Es ello lo que explica la construcción de grandes terrazas y obras de irrigación, que le permitieron la instalación de sistemas de producción intensivos en el uso de la tierra, y un alto grado de eficiencia que no se ha podido lograr en la Sierra Nevada con ningún otro cultivo diferente al café.

El nuevo modelo propició la generación de grandes excedentes de productos, dentro de los cuales se destaca de manera ostensible el maíz, originándose procesos de acumulación que según Avella(1981) posibilitaron la estructuración de verdaderas “federaciones de pueblos” con una gran división del trabajo y distintas capas sociales (guerreros, agricultores, administradores), que a pesar de su relativo avance no alcanzaron a unificarse para conformar un estado con un consolidado dominio político y expandirlo, tal como sucedió con las culturas Inca y Maya.

De acuerdo con las investigaciones sobre el área realizadas, por Reichtel Dolmatoff (1953), se puede concluir que a la llegada de los españoles los grupos indígenas se encontraban agrupados en clanes y dentro de ellos los de mayor grado cultural se localizaban en las faldas y estribaciones de la Sierra Nevada, así: los Kogui en el río Palomino; los Tayrona (Tayro) en Guachaca, Buritaca y Don Diego; los Matunas en Santa Marta; los Tanquí en el río Don Diego, río Piedra y río Gaira; en los alrededores de todos ellos se asentaban pequeños grupos mal definidos y menos avanzados en materia cultural.

En el litoral costero habitaban grupos talvez mas antiguos, pero con escaso grado de desarrollo con los cuales los grupos asentados en el macizo montañoso comerciaban maíz a cambio de sal y pescado: los Kashingui y Peibuni en Taganga y las zonas bajas de los ríos Don Diego y Gaira; finalmente los Papali Tuxe en el sector comprendido entre Papare y Durcino.

Con la llegada de los españoles a las costas de Santa Marta en el año 1501 comienza la conquista del territorio, período que se prolonga durante 100 años, durante el cual se producen una serie de hechos que determinaron la reorganización del espacio y cambios en la localización de los asentamientos.

En estricto sentido el objetivo del conquistador era prioritariamente la obtención de oro, y la mano de obra para explotar las minas, antes que la tierra

como dominio; dentro de esa perspectiva el saqueo y la obtención | de la riqueza fácil constituyó la constante en esta etapa de la ocupación, mientras que las actividades productivas estaban encaminadas a garantizar algunos alimentos, ya que en casi su totalidad eran importados de Santo Domingo o de España; sin embargo, es de resaltar que la introducción del cultivo de la caña de azúcar destinada a la obtención de mieles para ron, que luego eran exportadas a las Antillas, llegó a tener gran un impacto económico en la época

Por su parte la población indígena, como consecuencia de la fuerte resistencia que opusieron al conquistador y el contagio de enfermedades que le fueron transmitidas por este, fue extinguida en su mayor parte y de los pocos sobrevivientes, algunos permanecieron sojuzgados en el área plana y los otros huyeron hacia las alturas de la Sierra Nevada, en donde la inaccesibilidad de los sitios impidiera el contacto con los españoles.

Ese hecho produjo profundos cambios en la estructura de la organización social nativa, pues al reducirse la población y alterarse el original patrón de asentamiento ya no era posible mantener el sistema de terrazas e irrigación que tan altos excedentes había generado durante mucho tiempo.

En tales circunstancias, los indígenas fueron forzados a adaptarse a las nuevas condiciones estructurando un patrón de asentamiento basado en una agricultura extensiva de subsistencia que demandaba poca tierra, pero disponiendo en esta ocasión de nuevas tecnologías, pues que el contacto con los españoles les había permitido el acceso a instrumentos de trabajo de hierro, como el hacha por ejemplo, que les facilitaba el trabajo tumbando la selva para luego quemarla y hacer pequeñas rozas que les generaban sustento alimenticio, en un proceso itinerante con graves repercusiones para el medio natural.

Siglos XVI y XVII. El hecho económico más significativo para la fundación de Santa Marta en 1525 está relacionado con la dotación de los diversos puertos naturales aptos para la expansión comercial de España en el “*Nuevo Mundo*”. Como hecho que explica, que desde el momento de la Conquista, la ciudad, con su vocación portuaria, esté inserta en la dinámica económica del mercado mundial, contribuyendo al posicionamiento económico internacional de España frente a otras naciones europeas, - v.g. Inglaterra y Francia -, importantes comercialmente,.

En el transcurso de los dos primeros siglos de fundación, difícilmente puede apreciarse al interior del territorio, una estructura económica consolidada en función de la interacción sectorial. **La principal actividad económica de Santa Marta es la portuaria, cuya principal ventaja comparativa, es ser la ruta de más fácil acceso hacia las colonias suramericanas de España.** Más corta y más directa que Cartagena. Sin embargo, la naturaleza poco satisfactoria, como

Diagnóstico
Competitividad

alternativa comercial, de las vías de comunicación desde el puerto samario hacia el interior actúa como factor decisivo para que desde 1533 se alternara la actividad comercial con Cartagena, con lo cual se podría decir, que queda establecido el primer elemento de competencia económica y territorial, en la historia de estas dos ciudades.

Otro hecho destacable de la época, es el que la dotación de diversos puertos a lo largo del litoral costero, convierten a la ciudad en blanco de los corsarios ingleses, franceses y holandeses, quienes al asedio de España arremeten contra el territorio en la búsqueda de nuevas fronteras comerciales. No obstante, mientras en la ciudad se edifican fuertes polarizados, requeridos por la atomización de los ataques piratas, Cartagena logra construir la denominada “*Ciudad Amurallada*”, en la que encuentra hoy su principal atributo turístico a escala mundial.

Paralelo a estas tendencias, en este período empiezan a sentarse las bases de la propiedad privada de la tierra con el usufructo y demanda del conquistador, en territorios hasta entonces utilizados por los indígenas; especialmente en las laderas del perímetro hasta donde en ese entonces se extendía la ciudad. El hecho implica obviamente, enfrentamientos y destrucción de la población indígena, que desde tiempos milenarios se dedica a actividades primitivas de la pesca y la agricultura.

En el siglo XVII, se incrementa la población conquistadora con la afluencia de familias españolas a la ciudad de Bastidas; muchas de las cuales, diligencian ante la Corona la adquisición de títulos nobiliarios para radicarse en haciendas. Este acto consecuentemente estimularía el desplazamiento de los aborígenes hacia las áreas más altas de la Sierra Nevada de Santa Marta. En términos generales, el período se caracteriza por la práctica de “negociaciones” en función de la tierra: Adjudicaciones de tierras realengas, solicitud de tierras en donación, denuncia por perjuicios al momento de cesiones de propiedad, entre otros procesos.

El advenimiento del siglo XVIII encuentra al territorio de la Sierra Nevada como un sitio de poco interés para la colonización española, ya que su centro de atención se había desplazado al interior del país atraída por las perspectivas que le brindaba la búsqueda de “El Dorado”.

Santa Marta se convierte entonces, simplemente en un sitio de paso sin mayor importancia económica durante la colonia ya que la escasez de mano de obra, por la extinción de la mayor parte de la población precolombina durante la conquista, impidió la expansión de los cultivos de plantación que tanto desarrollo tuvieron en otras regiones de la Nueva Granada, no obstante

Diagnóstico Competitividad

haberse importado mano obra esclava, precisamente porque el interés de la colonización se había desplazado al interior del país donde la mano de obra indígena era abundante.

Dentro de ese marco, la ocupación del territorio presenta dos facetas: haciendas en el espacio plano hasta el piedemonte de la Sierra Nevada dedicada esencialmente a la ganadería vacuna y caprina como actividad que prácticamente no tuvo que utilizar trabajadores, ya que se hizo en una forma “salvaje” poniendo a pastar el ganado en tierras cultivadas anteriormente por los indígenas, en donde encontraron algunas leguminosas y maíz como alimento en las tierras bajas; adicionalmente, algunas áreas sembradas en caña para la fabricación de mieles para ron o cultivadas en cacao.

En el área quebrada, por encima de las cotas de los 500 y 700 msnm, reductos de población aborigen cultivando para la subsistencia, produciendo bajo el sistema de tumba y quema como se mencionó anteriormente.

Siglo XVIII. Durante el siglo XVIII, continúa siendo el puerto samario la principal vía comercial en las colonias españolas, y se empieza a estabilizar el comercio español por Santa Marta, con la finalización de los ataques corsarios superados hacia inicios de siglo, gracias a las fortificaciones construidas en diferentes lugares estratégicos de la ciudad. Como aspecto importante, se reseña el [surgimiento de algunos poblados en las faldas de la Sierra Nevada de Santa Marta](#), donde se alojan organizaciones del contrabando, algunas de las cuales logran aliarse con los indígenas opuestos también a España (White, 1979).

Dentro del contexto general, difícilmente puede argumentarse la ocurrencia de una interacción sectorial, o mejor aún, la definición de la estructura económica en función de los tres sectores. No obstante, algunos rasgos de desarrollo se observan a nivel del sector terciario, en lo referente a la vinculación de las actividades portuarias a las iniciativas de los comerciantes que empiezan a radicarse en el territorio.

La culminación de los acechos piratas permitió la radicación de actividades comerciales en el territorio, especialmente en la segunda mitad de la centuria, retomando como hecho histórico más significativo la apertura de la Notaría Primera de Santa Marta. Como acontecimientos importantes, con un ritmo muy lento de formación, [comienzan a constituir las primeras sociedades comerciales de la ciudad](#), lideradas por extranjeros, al tiempo que divisan relaciones económicas entre particulares, para suplir las limitaciones existentes en cuanto a préstamos financieros. (Richmund).

Diagnóstico Competitividad

A nivel del sector primario, junto a las actividades pesqueras y agrícolas practicadas por los asentamientos indígenas, empiezan a gestarse procesos productivos en función de la explotación de las grandes extensiones adquiridas mediante títulos reales. En las haciendas se adelantan actividades de explotación agrícola, y en menor escala, ganaderas. Se incorpora mano de obra esclava, tecnologías precarias como trapiches de hierro y madera aptos para el procesamiento de la caña ; lo que permite suponer, en primer lugar, el inicio del proceso de expansión de este cultivo, el que en el siguiente siglo alcanzaría una posición importante en el territorio; y en segundo lugar, la creación y satisfacción de una demanda que durante la década de los 70s, el Gobernador Narváez y La Torre pretende introducir por Santa Marta, mano de obra esclava para la explotación de maderas de tinte, reconocida como la rama más lucrativa de la época. Empero, la limitada capacidad lucrativa de los propietarios locales resulta un serio obstáculo para el desarrollo de la propuesta, así como para la producción de cacao y algodón en gran escala.

En general el periodo colonial se caracterizó por un estatismo en el proceso de ocupación del territorio hasta el punto que la amplia faja de terreno que separaba, desde el piedemonte hasta los 700 metros, a la población urbano-colonial de la población indígena, permaneció prácticamente intacta hasta finales del siglo XIX cuando un conjunto de transformaciones en la economía del país comienzan a tener incidencia localmente.

En este ultimo período el cultivo del café, que se perfilaba como una interesante actividad rentable a nivel nacional, es sembrado en la cercanías de la población de Minca, punto máximo alcanzado por la colonización española en la Sierra Nevada.

Las iniciativas agrícolas de la época están acompañadas del destacado mercadeo de esclavos, hombres, mujeres y zambos. En este período a pesar de que continúa el comercio negrero, algunos subyugadores empiezan a otorgarles libertad, especialmente a las esclavas. No obstante, la dinámica esclavista predomina hasta bien avanzada la primera mitad del siglo XIX, asumiendo papel destacado en las explotaciones de caña de las grandes haciendas.

En las dos últimas décadas del siglo XVIII, **se da una dinámica importante en el mercadeo de las grandes haciendas agrícolas**, no obstante como hecho común en las operaciones de cesión de dominio no se acostumbra a reseñar la forma de obtención del bien inmueble, o en su defecto, son pocas las transacciones que revelan la tradición de dominio. Por otra parte, a nivel de las practicas agrícolas, **se visiona ya la vocación del territorio** para la siembra de frutales, de café y de la cana de azúcar.

Diagnóstico
Competitividad

Mientras tanto, los indígenas acuden a la Real Audiencia en protesta por el desplazamiento que vienen sufriendo en sus tierras productivas. En este siglo continúan aun los pleitos sobre la posesión de la tierra entre las familias españolas, y entre éstas y los indígenas. El registro notarial de Santa Marta señala que en 1743 el Cacique de los Gayra litiga contra José Diazgranados y su sobrino Pascual por la invasión hecha sobre sus tierras; en 1780 los indios Mamatocos inician diligencias sobre la falta de tierras para sus labores; y en 1786, los vecinos de Gayra solicitan tierra para la realización de labores agrícolas.

Entre los españoles es común la presentación de quejas por perjuicios causados, solicitudes de tierras para su adjudicación ante la Secretaría de Hacienda de la Unión, así como procesos sucesión. Tal es el caso de la herencia dejada en 1798 por Nicolás Martínez Ximeno a sus herederos, sobre las ensenadas de Gayraca, Cinto y Neguanje. Esta familia también es propietaria de Papares y Garabulla, que son durante el siglo XIX, las principales haciendas esclavistas de Ciénaga. . Por otra parte, existen fuertes compromisos de manutención y autoabastecimiento de las haciendas a las Capellanías Españolas (Richmund) . *El despegue de una iniciativa empresarial local lisiada por el desplazamiento del puerto samario: 1810 - 1872*

El siglo XIX, y en especial las décadas del treinta a la del setenta, se caracteriza por *el surgimiento de un importante proceso comercial*, estimulado por la iniciativa de un importante grupo de comerciantes, quienes logran articularse al proceso dinámico portuario controlado anteriormente por España. Durante las primeras décadas de la *República, Santa Marta recupera una importante dinámica portuaria*, no obstante, que en el ámbito nacional exista un estancamiento general de la actividad comercial. En palabras de Gosselman:

Los negocios no son muchos ni rápidos. Raras veces se ven mas de cuatro barcos y es normal no encontrar ninguno. Los que arriban son generalmente franceses, que traen grandes cargas de telas finas, vinos y joyas de fantasía llenas de colorido que ayudan a las damas en su galanteo. Son transportadas desde Burdeos y Marsella, y se queda aquí una parte y la otra se carga de nuevo en embarcaciones que la transportan por el río Magdalena a Mompos...La razón de que así ocurra es debida a la enorme lentitud y dificultades con que se realizan los negocios, pero fundamentalmente a los pésimos medios de comunicación y transportes. Con la excepción del lomo del burro todo se reduce a las embarcaciones... (Gosselman, 1825)

Diagnóstico Competitividad

Comerciantes franceses, ingleses y norteamericanos radicados en la ciudad, establecen una importante articulación entre Santa Marta y Barranquilla, escenarios en los que comúnmente se desenvuelven. Dentro de la dinámica comercial adquieren una importante participación las compañías radicadas en Barranquilla, entre ellas, Fergunsson Y Méndez & Cía. Se acostumbra a expedir poderes a personas particulares para diligenciar negociaciones en otras ciudades españolas como Madrid, o del país con Medellín, Cartagena y Bogotá. Así mismo, las limitaciones financieras se superan con la dotación de prestamos personales y con la firma de prendas hipotecarias ante notaria. Hacia la década de los cuarenta, según evolución de transacciones notariales, se establecen desde Santa Marta lazos comerciales estables con Jamaica y otras islas del Caribe.

La movilización de carga por el puerto samario decrece hacia inicios de la década del setenta. En 1872 las exportaciones de Sabanilla - Salgar son por primera vez superiores a las de Santa Marta; y como hecho que desplazaría el posicionamiento que ésta había tenido desde su fundación.

VALOR DE LAS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE SANTA MARTA Y SABANILLA – SALGAR, 1870 A 1874. (En Dólares)				
AÑOS	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
	Santa Marta	Sabanilla	Santa Marta	Sabanilla
1870	4.084.350	392.135	3603.299	2.378.854
1871	3.932.827	655.731	4.449.629	1.550.895
1872	3.973.512	2.433.834	2.820.409	2.852.966
1873	2.135.543	7.012.631	823.902	7.104.859
1874	1.036.037	8.350.000	292.860	8.764.786
Fuente: Tomado de POSADA CARBO, Eduardo. Una invitación a la historia de Barranquilla. Cérec – Cámara de Comercio de Barranquilla. Barranquilla, 1987				

Como consecuencia de este acontecimiento, entre las acciones emprendidas para la recuperación del liderazgo portuario que venía sufriendo la ciudad, - ya desde finales de la década de los sesenta -, se constituye una sociedad para la excavación y limpia de los caños y ciénagas del Magdalena, por donde se movilizaba la carga hacia el interior del país. La iniciativa la emprenden Juan Vengoechea, Manuel Julián de Mier, C.H. Simonds, entre otros. Posteriormente, en 1887 se inicia un plan integral para mejorar del puerto (C. Legrand, 1988).

Sin embargo, otro factor determinante en la consolidación portuaria de Salgar es la continua y permanente pérdida asumida por los empresarios locales

Diagnóstico Competitividad

quienes afrontan con frecuencia los impactos causados por los fuertes vientos característicos del litoral costero. Frente a las pérdidas causadas por los factores naturales del ecosistema, el único recurso de defensa de los comerciantes era la implementación de denuncias “contra viento y marea. Este hecho afectaría además a las actividades económica complementarias al comercio portuario, tales como negocios de artillería, venta de goletas y bergantines, las que durante la segunda mitad del siglo XVIII y la primera del XIX registran una importante dinámica.

Desde la primera mitad del siglo, se adelantan gestiones para hacer más eficiente las actividades de mercadeo. Es así como desde 1848 un grupo de comerciantes radicados en la ciudad, propone la creación de un medio de transporte férreo que articule al puerto de Santa Marta con el interior del país. Sin embargo, al no disponer la provincia ni el estado colombiano de recursos para la financiación, el proyecto no se realiza (R. Goenaga, 1890).

En el año 1871 (Escritura No. 105, del 10 de noviembre) se protocolizan las diligencias relativas a la adjudicación de un privilegio otorgado por el gobierno nacional o planeado ya desde mediados de siglo, y en ello, tienen gran incidencia las políticas proteccionistas adoptadas a principios del siglo XX.

A pesar de haber nacido tempranamente la propuesta del ferrocarril, su instauración se hace realidad hacia la década de los ochenta, cuando **se construye un trayecto férreo que intercepta a Santa Marta con Gayra, y posteriormente se extiende hasta Ciénaga**. En los vagones se transporta cal, aguardiente y panela de Santa Marta hasta Ciénaga, y desde aquí se devuelve con maíz, madera, pescado y plátanos. El medio de transporte no da para sus gastos de funcionamiento (Villareal, 1992), y solo logra optimizarse como medio de transporte de carga y pasajeros, en las primeras décadas del siglo XX.

Dentro de los proyectos de orden nacional que pretenden reactivar la dinámica del puerto samario, entre los 1882 y 1886, se adelantan gestiones mediante las cuales se designaría a Santa Marta y Gayra como escenarios idóneos para el desarrollo de las actividades requeridas para la exportación del carbón mineral proveniente de las hulleras localizadas en tierras nacionales de Aracataca. Se transportarían por vía férrea. El proyecto es abanderado por comerciantes como R.A. Joy, -quien tiene a su cargo el contrato de construcción del ferrocarril-, F. Noguera, José M. Quijano Wallis, Luis G. Rivas y Carlos Uribe; y es firmado por José María Campo Serrano el 21 de junio de 1886. Dentro de la contratación, el 5% de las utilidades serían para el Tesoro Nacional, el 5% para el Estado del Magdalena, y un 2% para la “civilización” de las tribus de la Sierra Nevada y los Chimilas. (Hulleras de Colombia, 1.890)

Diagnóstico Competitividad

Por otra parte, en lo relacionado al sector primario, **continúa el proceso de desarrollo de siembra de caña de azúcar**, como producto sometido a la transformación para la obtención de miel, panela y aguardiente. Se desconoce con exactitud el número de unidades dedicadas a ello, pero el protocolo notarial señala la existencia de fincas con trapiches de madera, lo cual podría concebirse como la expresión de un proceso agroindustrial embrionario. Hacia la década de los 40s el proceso de otorgamiento de libertad a esclavos se acentúa, hasta cuando desaparece definitivamente hacia la segunda mitad del siglo XIX.

En la dinámica comercial de la ciudad, **un importante flujo de productos agrícolas provenientes de Ciénaga, Gayra y las áreas aledañas a la ciudad**, encuentran en la plaza del mercado un importante lugar para la comercialización. Se señalan como dificultad en la época la carencia de despensas y condiciones infraestructurales que ofrecieran a los alimentos de consumo inmediato mayores posibilidades de conservación.

Y después subir, subir, subir a la Sierra Nevada: 1872 - 1900

Al tiempo que Santa Marta venía perdiendo importancia en su posicionamiento portuario, las iniciativas de los dirigentes locales, involucrados en los procesos de expansión agrícola al interior del territorio, se enfilan hacia la explotación de las potencialidades productivas de la Sierra Nevada de Santa Marta. Las propuestas, son impulsadas en consonancia con el Estado Central, ante la necesidad que tenía el país de insertarse de manera estable dentro del mercado mundial, en un momento en el cual la colonización de vertiente antioqueña no había surgido para consolidar la explotación cafetera y con ello el mercado nacional.

Desde la década de los 50s, el Gobierno del *Estado Soberano del Magdalena*, integrado por los hoy departamentos del Magdalena, Guajira y Cesar, impulsa con el gobierno nacional políticas agrarias para el **fomento del renglón agroexportador**, centrando su atención en las tierras vírgenes, **y abriendo las puertas al capital extranjero mediante la colonización de la Sierra Nevada de Santa Marta**. Bajo este evento se explica en parte la llegada de familias oriundas de Europa y Norteamérica, quienes hacia la segunda década del siglo XX tienen un importante papel en la actividad cafetera de la región.

La propuesta colonizadora viene acompañada de la expedición de diversas leyes, entre las cuales se mencionan: la Ley 70 de 1870, mediante la cual el gobierno nacional pide al gobierno del *Estado Soberano del Magdalena* la cesión de tierras baldías de la Guajira y la Sierra Nevada de Santa Marta, para fomentar la siembra de algodón, añil, cacao, café, caña de azúcar, palo de brasil, índico y demás cultivos exportables. Se trae a colación además la Ley 69 de 1871, sobre fomento de vías al mar y de materiales de trabajo para zonas

Diagnóstico
Competitividad

colonizadas. En este mismo año se expide la Ley 80, a partir de la cual se busca proteger a los inmigrantes radicados en sitios de colonización en la Sierra Nevada de Marta; y como hallazgo que consumaría la iniciativa, al año siguiente, por ley 33 de 1872 se crea la *Compañía de Inmigración y Fomento en Santa Marta*. (Minhacienda, 1895)

Hacia el año 1874 con la expedición de la Ley 61 por parte del Gobierno Central, se dictan medidas sobre posesiones incultas y tierras baldías del Magdalena, estableciéndose además un auxilio a las primeras cien (100) familias europeas que se instalen en la Sierra Nevada de Santa Marta. Como efecto de las normativas, durante este período, los propietarios de las haciendas tradicionales y tierras baldías en los alrededores de Santa Marta y la Sierra Nevada, empiezan un proceso de aclaración de procedencia de título de propiedad y de tradición de dominio sobre la tierra. Dentro de este evento, válido es señalar los casos de los terrenos denominados “Arrecifes”, y Cañaveral, perteneciente entonces a la Aldea de Taganga. (Richmund).

No obstante la orientación de la política agraria, - de la cual es un importante impulsor durante la década de los 80s y 90s el Gobernador, y productor cafetero, Ramón Goenaga -, desde inicios de la segunda mitad del siglo XIX, se empieza a observar la desaceleración de los procesos de compraventa, arrendamiento, declaraciones de títulos de propiedades en las grandes extensiones concentradas en las márgenes de la ciudad, mientras que la demanda se empieza a gestar hacia los terrenos que posteriormente integrarían la Zona Bananera de Santa Marta, donde las familias samarias concentran propiedades con títulos procedentes de la Colonia, y en donde empieza a surgir una importante [dinámica económica en función del cultivo del tabaco y otras exportaciones agrícolas](#). (Botero y Guzmán, 1977).

A nivel del gobierno local, en el año 1877 en el Estado Soberano del Magdalena se expide la Ley 373 para el fomento de las “Industrias agrícolas y pecuarias”. Posteriormente, en 1879 se expiden las leyes 217 para el fomento del cultivo del café; la 40 sobre colonias agrícolas y la 49 que propende fomentar la agricultura, como “*principal fuente de riqueza de los pueblos y naciones más adelantadas*”(E.S.M. Constitución Política, 1879)

La última década del siglo XIX y los primeros veinte años del siglo XX constituyen un período en el aparecen formas de producción diferentes a las legadas por el viejo sistema colonial y de carácter netamente capitalista, con base en inversión extranjera, que empezaron a generar un mercado regional para los productos de la ganadería y de la agricultura, tal fue el caso del establecimiento del cultivo del banano para la exportación en el vecino Municipio de Ciénaga y asimismo las grandes plantaciones de café, con un alto

grado de tecnificación, de Onaca, Girocasaca, Manzanares y Cincinatti localizadas en la sierra.

Ello incentivó a gentes de la región a iniciar una labor de colonización en una faja del territorio que llegó a los 300 o 500 metros, en donde sembraban cultivos alimenticios que después colocaban en el mercado local, y asimismo una vez terminada la cosecha, vendían el terreno descumbrado a los ganaderos del piedemonte, con lo cual comenzaron a sentarse las bases para el establecimiento de la ganadería en el sector quebrado, con las implicaciones posteriores que tuvo este hecho en materia ambiental.

Sin embargo, una mayor dinámica de la colonización en el territorio montañoso distrital solo se presenta a mediados de los años cincuentas, resultado de las migraciones de gentes del interior del país, llegados al área huyendo de la ola de violencia política que asolaba sus lugares de origen.

Empieza así la ocupación de las tierras quebradas, bajo sistemas de producción que tenían como base la tumba y quema de la selva primaria y luego cultivar, en un proceso que le garantizaba al productor la subsistencia, pero igualmente transfiriendo el excedente de su trabajo (las “mejoras” realizadas en la tierra), al comerciante que le había suministrado los elementos necesario para poder mantenerse en tanto llegaba la cosecha, pues la producción como tal no alcanzaba a sufragar el monto de la deuda adquirida.

Por esa vía se origina la concentración de tierras en el área, a la par que se expande la ganadería en la superficie desprovista de la cobertura vegetal y también se activa un círculo vicioso en el cual el colono se ve obligado a que seguir “desmontando” para poder subsistir y pagar sus deudas con la tierra que “civiliza”.

Círculo que se rompió cuando la colonización alcanzó las tierras aptas para sembrar café (entre los 600 y 1500 msnm.), ya que la producción del grano le permitía al colono tanto los ingresos necesarios para su subsistencia, como la apropiación de un excedente con el cual lograba su sostenibilidad e igualmente detener su transegar itinerante, en razón a que el café como cultivo perenne y de alta rentabilidad demandaba una atención permanente de su unidad económica.

Asimismo, las características de la planta y la técnica de “sombrío” que se utilizó, creaban un cobertura artificial que permitía atenuar los efectos lesivos sobre el medio natural ocasionado por la destrucción de la cobertura vegetal original; infortunadamente con la introducción de las variedades “soleadas”, de mayor rendimiento en tiempo y cantidad de producto por hectárea se pierde en parte esta técnica protectora de suelos como los de la Sierra Nevada que por ser

Diagnóstico
Competitividad

de formación reciente y presentar relieves de altas pendientes esta expuestos fácilmente a procesos erosivos de tipo eólico o hídrico.

No obstante, ocupación acelerada del sector montañoso se lleva a cabo a partir de la colonización de los años setentas, que tenía como objeto la producción de marihuana, actividad que fue catalizada por la terminación y pavimentación de la Troncal del Caribe entre Riohacha y Santa Marta, toda vez que posibilitó el fácil acceso de los centros de producción de la droga a los sitios de embarque hacia el mercado exterior.

Fue de tal magnitud la colonización, que no respetó las tierras cobijadas bajo la Reserva Forestal creada por medio de la Ley 2ª de 1959, ni las que estaban bajo jurisdicción de la Reserva Indígena Arhuaca establecida por Resolución No. 113 del año de 1979 de la junta directiva del INCORA, precisamente para contener el avance sobre las áreas en donde se habían refugiado los aborígenes desde los tiempo de la conquista, sin que el Estado dispusiera de sólidos instrumentos de control que impidieran esa agresión .

Tal proceso produjo funestas consecuencia sociales en la localidad e igualmente con irreparables daños en los recursos naturales, cuyos efectos se sienten en la actualidad especialmente a nivel urbano.

Es pertinente destacar que si se exceptúa la actividad cafetera, una vez lograda su estabilización, el resto de la colonización en la Sierra ha tenido como rasgo relevante deprimentes condiciones de bienestar, manifiesto en una escasa oferta servicios e infraestructura de apoyo a la producción, deficientes o nulos servicios sociales, inexistente o poca infraestructura de saneamiento básico, y adicionalmente bajos niveles ingresos económicos que en conjunto reflejan la una débil presencia del Estado en el área.

Marginalidad que ha propiciado un ambiente para el surgimiento de factores de perturbación social y la aparición de agentes que extra-institucionalmente tienen el control sobre la zona, como clara muestra de debilidad institucional y falta de gobernabilidad en el territorio.

Santa Marta tiene tren pero no tiene vías: 1900 – 1930

La ciudad de Santa Marta recibe el siglo XX con un **puerto de exportación reactivado** por la incipiente economía de exportación bananera, - y hacia los años veinte con las exportaciones de café proveniente de la Sierra Nevada -, actividad con la cual se posicionaría en el contexto Caribe y Centroamericano, como puerto y sede de la transnacional United Fruit Company, caracterizada por la instauración de modelos productivos de “enclaves”.

La instauración de la United Fruit Company en Santa Marta, inserta a la ciudad dentro del radio de acción del neocolonialismo norteamericano, y la hace objeto de la inyección de una dinámica económica modernista y de racionalidad capitalista en un territorio en el que aun prevalecen vestigios de relaciones productivas serviles y de compadrazgo. Con la llegada de la "Yunai", se hace, por primera vez, una inversión de capital de gran escala: construye muelles en la bahía dotándolos de equipos especiales para cargar y descargar, actúa como centro de financiación de los productores locales, supliendo la inexistente oferta bancaria de la época, instala su propia red de inalámbrico y construye el Barrio el Prado (White, 1979).

A más de esto, la necesidad de garantizar el posicionamiento en el mercado mundial conducen a la United a adquirir el mayor número de acciones en la Compañía del Ferrocarril de Santa Marta, causando una situación de "monopolio", frente al cual se opusieron productores de esta ciudad, de Ciénaga y la opinión pública local y nacional, por impedir la inserción directa de los dueños de fincas.

Como factor a relevar, la inmersión dentro de la dinámica productiva de esta transnacional contribuye a ampliar la brecha entre las relaciones comerciales que desde finales del siglo XIX se vienen perdiendo entre Santa Marta y el interior del país. Bajo esta coyuntura, es más fácil establecer canales de comunicación, vía marítima, con el extranjero, que con los demás centros urbanos nacionales y con los demás municipios del Viejo Magdalena debido a la inexistencia de redes carreteables.

Con un tramo de 95 Km de vía férrea Santa Marta logra establecer comunicación permanente hasta el Municipio de Aracataca, sitio hasta donde se extendía el radio de acción de la Yunai. No obstante, pese a esta dotación, el sueño decimonónico de proyectar el ferrocarril hasta el Banco – Magdalena, para articular el puerto marítimo con los procesos agroexportadores del interior del país, nunca logra realizarse.

Diagnóstico Competitividad

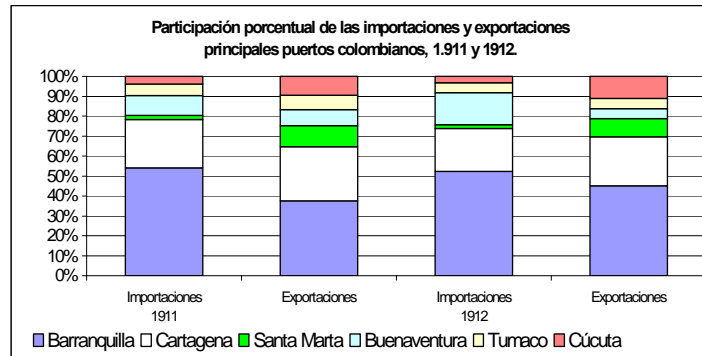
Por otra parte, a pesar de la dinámica portuaria inyectada por el negocio del guineo, aún hacia 1911 y 1912, Santa Marta todavía no alcanzaba un buen posicionamiento con respecto a las otras ciudades puerto de Colombia.

Con respecto al ferrocarril, la construcción de este medio de transporte en la ciudad, sería el factor estructurante, distractor de la iniciativa agroexportadora que pretende potenciar desde el siglo anterior, las aptitudes

productivas de la Sierra Nevada. La historia del tren de Santa Marta, - que lleva implícito un permanente anhelo de recuperar el posicionamiento portuario de siglos anteriores -, de alguna forma frena el desarrollo de la infraestructura vial que demanda la ciudad para su adecuada integración local, departamental, regional y nacional. Sin desconocer, los diversos conflictos, tendencias de oposición y enfrentamientos políticos y económicos desatados en torno a él, los cuales se prolongan hasta 1933 cuando la obra pasa a ser propiedad de La Nación (Corso, 1996).

Ni el ferrocarril, ni el negocio exportador de guineo significó para las administraciones del Magdalena y Santa Marta, una oportunidad de incrementar ingresos corrientes. Esto debido a los privilegios de exención de gravámenes de los cuales se benefician las actividades por concepto de ley 6ª del 12 de mayo de 1909. Esta circunstancia, junto con la preocupante administración fiscal de la época, explican porque el Magdalena y su capital no se integran a la “Danza de los Millones” como se le conoce en los años veinte al proceso de adquisición de empréstitos para la dotación infraestructural, en particular de desarrollo vial y de servicios básicos, como si sucede en el eje cafetero y en otras regiones dinámicas del país (A. Corso, 1996).

Como complemento al análisis, las características propias de la economía bananera desarrollada a principios de siglo en este contexto, no permiten la reorientación del capital acumulado por los actores locales hacia otras actividades económicas diferentes al comercio, y al café que se desarrolla en la Sierra Nevada de manera importante. Sin embargo como elemento de desventaja, este renglón productivo presenta la desventaja del costo del jornal y de las dificultades de movilización de la mano de obra que prefiere emplearse



Fuente: Tomado de MEISEL ROCA, Adolfo. Historia Económica y Social del Caribe Colombiano. Ediciones Uninorte – Ecoe Ediciones. Barranquilla, 1994

en la Zona Bananera en donde recibe remuneración en dólares (Monsalve, 1926).

Impactos de menor fuerza se dan en el sector secundario. De algún modo, la circulación de capital que trae aparejada la vinculación de los samarios al negocio mundial del guineo estimula la [radicación en la ciudad de fábricas de hielo, o la de licores, cerveza](#), entre otras, las cuales son fuertemente afectadas por el impacto de las crisis mundial de 1929, las obligaciones tributarias y la competencia desleal del tradicional contrabando.

I.S.I pasó por aquí, cate que no lo vi: 1930 - 1960.

La implantación del modelo de [Industrialización por Sustitución de Importaciones](#), contrario a lo sucedido en otras ciudades del país, no representa para la economía de Santa Marta ningún factor de despegue ni dinamización del sector secundario. Aspecto este que se generaliza en todo el departamento del Magdalena.

Durante este período en la [ciudad se instauran algunas actividades industriales perfiladas especialmente hacia la agroindustria](#), o a la dotación de materias primas requeridas para la actividad bananera. Por su parte, algunos rasgos de industrialización menos importantes se dan en municipios destacados como Ciénaga, Fundación, El Banco, Valledupar y Plato. No obstante, ninguna unidad productiva tiene una escala nacional o internacional.

Como aspecto significativo dentro del período se resalta la [división político administrativa de 1958](#), mediante la cual se establece un nuevo orden territorial en la región norte, disgregándose el Magdalena Viejo en los actuales departamentos del Cesar, La Guajira y el actual departamento del Magdalena. La medida traería implícita la desconcentración de servicios sociales, económicos e institucionales, que con dificultad ofrece Santa Marta a los poblados difícilmente interconectados con ella, y permitiría además posesionar en un mejor lugar a ciudades como Valledupar, que de una condición relegada empieza a dinamizar un proceso de modernización y desarrollo agroindustrial con una importante inserción en el mercado internacional.

Durante estas décadas el departamento del Magdalena mejora las posibilidades de articulación, pues desde el inicio de la década de los treinta y bien entrado los cuarenta se realizan inversiones para terminar [los trayectos carretables entre Santa Marta y Riohacha](#), entre ésta y Ciénaga y de aquí hasta la margen derecha del Río Magdalena. Así mismo, bajo los auspicios del gobierno nacional, [la línea férrea se extiende por la margen oriental del país](#) para interceptarse con Bogotá. Este hallazgo permite la movilización de carga desde y hacia el puerto de exportación, al tiempo que estimula el servicio de

transporte de pasajeros, que circula regularmente hasta bien entrada la década de los ochenta.

Hacia la década de los cincuenta, en Santa Marta, como en las demás regiones del Magdalena, las actividades del sector primario “se encuentran atrasadas” (Díazgranados, 1996). Por otra parte, *la bonanza bananera de principios de siglo llega a su fin* por efectos de los bajos niveles de desarrollo tecnológicos adoptados para contrarrestar la proliferación de la *Sigatoka Negra*, lo que *determina la ida de la Compañía Frutera de Sevilla* como posteriormente se le llama a la United Fruit Company. Como elemento positivo del evento, la ausencia del *trust* transnacional obliga a los productores tradicionales de Santa Marta y Ciénaga, a abrirse directamente a los mercados internacionales, mediante la creación de federación de bananeros y consorcios.

La violencia política de mediados de siglo propicia *la inmigración* de una población procedente de las áreas rurales del Tolima, y Santander que encuentra asiento en la Sierra Nevada de Santa Marta, y contribuye de manera importante en el poblamiento de los corregimientos de Minca, Guachaca y Bonda, y por tanto en la expansión del cultivo cafetero, y de cultivos de pan-coger para el mercadeo local. Hacia las décadas de los ochenta y noventa este grupo poblacional es protagonista de *los conflictos de posesión sobre la tierra*, que demandan solución urgente.

Por otra parte, a nivel del sector terciario empiezan a emprenderse *acciones que contribuirán en las décadas siguientes a la construcción de hoteles*, lugares de recreación, entre otros, El Rodadero, que hasta ese entonces es una playa desierta y olvidada, sobre la cual se adelanta el proyecto de construcción de un oleoducto para la exportación de una compañía petrolera.(Vives, 1982). Como hecho significativo se destaca la *apertura de la Avenida Hernández Pardo* hacia la década de los cincuenta, la cual contribuye al proceso acelerado de urbanización y amplía las posibilidades de disfrute de los samarios, los domingos y días festivos.

...Mares de esperanza, te ofrezco Taganga, Gayra o Playa Blanca: 1960 - 1990.

A partir de los setenta la ciudad ofrece “*mares de esperanza*”, para *el desarrollo embrionario pero acelerado de la actividad turística*; y como iniciativa que culmina con la categorización de *Santa Marta como Distrito Turístico, Cultural e Histórico*, en el año 1989. Sin embargo, la asimilación de un nuevo sector líder, generaría incertidumbres en cuanto el territorio adolece de infraestructura básica para su consolidación.

El período se caracteriza por *la dinámica del sector de la construcción*, especialmente de hoteles y residencias en El Rodadero, los cuales desde un

Diagnóstico Competitividad

inicio, se negocian bajo la modalidad de propiedad horizontal, estimulada por inversionistas de Barranquilla y del interior del País. Entre las primeras edificaciones están: Edificios Playa, Chirama, Buritaca, Gairaca, y Fuente Mar, vendidos por propiedad horizontal y otras edificaciones en Santa Marta: Posihueica Gran Hotel, Edificio Patuca (Vives 1982).

Las otras playas del territorio, diferentes a Taganga, Gayra y Playa Blanca, aún no son contempladas como potenciales de desarrollo turístico. Se promueve la Fiesta Del Mar para atraer turistas tanto nacionales como extranjeros; de hecho en los años 70s y 80s los turistas venezolanos se convierten en una importante demanda para la oferta turística que apenas se iniciaba, y en ello un aspecto significativo es el de la Quinta de Santa Pedro Alejandrino.

Esta transición, - de una inclinación agrícola tradicional enmarcada dentro de la dinámica restrictiva de una transnacional bananera, hacia una nueva por definir- implicaría la **asunción de una nueva vocación económica y empresarial** para la cual no está preparada la ciudad.

Entre los aspectos característicos del período, se reseña la incursión de los habitantes samarios en **negocios ilícitos en la Sierra Nevada** de Santa Marta con el cultivo de la marihuana, debido en parte al incremento de la demanda mundial y a la dotación portuaria para las actividades clandestinas de embarque, que se acostumbran a realizar a lo largo de las ensenadas del Parque Tayrona, Bella Vista, La Bahía, Taganga, entre otros. **La bonanza duraría hasta finales de la década de los 70s.** Efectos de la acumulación de capital proveniente de la “marimba” se notan en la construcción del barrio Las Delicias, el crecimiento de viviendas, - mansiones -, especialmente en el barrio Jardín y el incremento de la demanda residencial en El Rodadero.

A finales de la década del ochenta e inicios del noventa **se da un crecimiento urbanístico en el Rodadero**, el cual está estimulado por factores de la economía subterránea del narcotráfico y del proceso de lavado de dólares que esta actividad ilícita traería aparejado, con la demanda creciente de la ciudad como destino turístico, lo cual dispararía los costos del metro cuadrado, incrementaría los conflictos de uso de suelo y las necesidades de cobertura de servicios públicos básicos, entre otros.

Aquí espero tu regreso a la Tierra del Olvido: 1990 - 1998

Dentro del marco de la apertura económica, la ciudad vive diversos procesos en su actividad económica, alcanzando una dinámica particular en cada uno de los sectores primario, secundario y terciario. Sin embargo **aun adolece la economía local de la conformación de procesos productivos** (economías de escala) que faculden esta interacción y permitan consolidar una estructura

Diagnóstico
Competitividad

productiva no-dependiente de los otros centros productores regionales, nacionales e incluso internacionales.

En los actuales momentos, la manera como se desarrollan las actividades portuarias, peca por poco competitiva en lo referente a la exportación del carbón mineral movilizado tanto por Puerto Zúñiga como por el Terminal Marítimo de Santa Marta. La expansión de este negocio, y los apoyos que viene recibiendo por parte del gobierno nacional en cuanto a la dotación de vías, restauración del tramo ferroviario, etc., alerta a las autoridades locales, a la ciudadanía y a los miembros del sector turístico, ya que la expansión de la primera actividad, sin rigores tecnológicos como hasta ahora ha sido, obstaculiza las inversiones requeridas para adecuar la oferta turística local a las demandas requeridas.

Por su parte, la manera acelerada como ha crecido el sector turismo en la ciudad, no ha ido acompañado del ritmo de crecimiento e inversiones oficiales en lo referente a la infraestructura básica para hacer más eficiente y óptima la capacidad hotelera de la ciudad. Para su expansión el sector requiere dotación y adecuación de servicios básicos, adecuación vial, desarrollo de comunicaciones, formación del recurso humano, coordinación pública – privada e intrasectorial, legalización de títulos de propiedad, definición de áreas y usos del suelo, entre otros.

Desde otro punto de vista, en el sector primario los conflictos político-militares, delincuencia y de posesión y tenencia de la tierra surgen como los principales obstáculos para el desarrollo de las actividades primarias, afectando las actividades exportadoras de banano y café, al tiempo que la falta de articulación y adecuación vial se convierte en uno de los principales obstáculos para el desarrollo del sector. Con respecto a la industria, a pesar de que en los últimos años la ciudad ha tenido un leve despegue, continúa relegada frente a Barranquilla, Cartagena, y, recientemente ante Ciénaga en donde vienen despegando interesantes unidades productivas de carácter agroindustrial.

SÍNTESIS GENERAL DE LA RESEÑA HISTÓRICA

- ❖ A lo largo de la historia, la dinámica económica sectorial en Santa Marta ha sido débil intra e intersectorialmente. Al tiempo que ha existido predominio de actividades del sector terciario, especialmente, el portuario, el comercio, y en las últimas décadas las relacionadas con el turismo; y un papel secundario del sector secundario, con el renglón cafetero y últimamente el bananero de exportación.
- ❖ En cuanto a la vocación económica local, la ubicación geográfica ha especializado a la ciudad en oficios relacionados con el mar, principalmente las asociadas con el puerto. No obstante es necesario adoptar un modelo de desarrollo que permita usufructuar las diversas potencialidades que ofrece el territorio para la producción, especialmente, en el área rural.

EVOLUCION HISTORICA DE LOS SECTORES ECONOMICOS PRIMARIO, SECUNDARIO Y TERCIARIO EN SANTA MARTA SIGLO XVI - XVII

SECTOR	DESCRIPCION ASPECTOS ECONOMICOS
Primario (Agrícola, pecuario, extracción...)	<ul style="list-style-type: none"> • De manera primitiva los indígenas, -Gayra, Bonda, Tayronas, y Tagangas-, se dedican a las labores agrícolas, pesqueras y a la extracción de sal marina (Herrera y Romero, 1979 - Diazgranados, 1996). • A inicios del siglo XVII estaban constituidas varias haciendas de propiedad privada, en los alrededores de Santa Marta, gracias al proceso de solicitud de tierras realengas. Entre las haciendas se destacan: Florida de San Pedro Alejandrino, Minca, Santa Cruz de Gayra, La Concepción, Santa Elena, El Alambique, Lo Estrein, El Piñón, Curinca, y Bureche (A. Bermúdez, 1981) • Desde la segunda mitad del siglo XVII, los españoles radicados ya en el territorio, demandan las tierras realengas localizadas en los lugares que posteriormente comprenderían la Zona Bananera de Santa Marta. (Indice Notaría Primera de Santa Marta, Richmund Petroleum Company). • Al final del período, se adelanta un pleito sobre la posesión de los terrenos de Jirocasaca (Richmund)

Diagnóstico
Competitividad

Secundario (Industrial o transformación)	<ul style="list-style-type: none"> En el siglo XVI, en Santa Marta, no hay evidencias de la existencia de actividades de transformación. Se reseña la fábrica de aguardiente, conocida como “El Pozo de la Noria”, la cual data de la segunda mitad del siglo XVII, bajo la administración de España (Bermúdez, 1981)
Terciario (Servicios)	<ul style="list-style-type: none"> Desde su fundación Santa Marta dispone del principal puerto marítimo, explotado naturalmente, para el embarque y desembarque de mercancías procedentes de España. (White, 1979). En un inicio, es primordial la importación de alimentos y manufacturas para la subsistencia de los españoles, quienes no disponen de tierras para la explotación y la autosubsistencia. (Bermúdez, 1981) La dinámica comercial del puerto, convierte a la ciudad en polo de atracción de los piratas, quienes acostumbran a atacarla, saquearla y quemarla, siendo necesaria la construcción de obras arquitectónicas de protección, como fuertes. (Bermúdez, 1981),

EVOLUCION HISTORICA DE LOS SECTORES ECONOMICOS PRIMARIO, SECUNDARIO Y TERCIARIO EN SANTA MARTA SIGLO XVIII

SECTOR	DESCRIPCION ASPECTOS ECONOMICOS
Primario (Agrícola, pecuario, extracción...)	<ul style="list-style-type: none"> Hacia 1780, las tierras de Donama, el Paraje de Guachaca, Hacienda Campo Estorien (Lo Estren), en estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta, se encuentran cultivadas con cacao, café, caña de azúcar, algodón y múltiples frutales, todos con mano de obra esclava (Richmund). A pesar del despegue agrícola de las haciendas, hacia los meses de abril, mayo y junio de 1789 se gestiona la importación de un gran volumen de maíz a la ciudad. En 1791 la hacienda Bureche, en propiedad de Gabriel y José

Diagnóstico
Competitividad

	<p>Francisco Diazgranados, está dotada de 500 reses de ganado vacuno.</p> <ul style="list-style-type: none"> En 1808 Manuel Faustino de Mier compra San Pedro Alejandrino, dotada de ingenio de trapiche, con cañaverales, cocotales, frutales, y 17 esclavos
Secundario (Industrial o transformaci ón)	<ul style="list-style-type: none"> Continúa El Pozo de la Noria siendo la única fábrica de aguardiente. No hay evidencias de la existencia de otras fábricas o industrias, sin embargo, la existencia de trapiches en las haciendas, permite suponer la práctica de actividades de transformación en la siembra de cana para la obtención de panela y licor, lo cual podría asimilarse como las bases de una agroindustria embrionaria en la economía local.
Terciario (Servicios)	<ul style="list-style-type: none"> Como producto de las actividades portuarias, empieza a imponerse en el territorio el comercio de goletas, bergantines y balandras, para facilitar el transporte marítimo desde el puerto hacia el interior del país. Los registros notariales reportan el desarrollo de actividades económicas en función del mar, y en este proceso es importante la participación de comerciantes de origen español. En 1788 se constituye una empresa para la exportación de negocios de mercaderías lícitas en la ciudad de Santa Marta. En 1789 existe una pulpería en la ciudad, donde se venden comestibles, bebidas y géneros pertenecientes a la droguería. (Richmund). Entre 1788 y 1793, se empieza a gestar una leve dinámica en la compra y venta de casas y solares de Santa Marta. Esta tendencia puede tener explicación en el incremento poblacional y en la acentuación de las bases productivas de la ciudad.

EVOLUCION HISTORICA DE LOS SECTORES ECONOMICOS PRIMARIO, SECUNDARIO Y TERCIARIO EN SANTA MARTA 1810 - 1872

SECTOR	DESCRIPCION ASPECTOS ECONOMICOS
Primario (Agrícola, pecuario, extracción.)	<ul style="list-style-type: none"> • Durante el primer cuarto del siglo XIX existen en los alrededores de la ciudad tierras utilizadas con pequeñas plantaciones de maíz, plátano y yuca. • En 1838, Joaquín de Mier compra la Hacienda Minca. En las dos primeras décadas del siglo XIX, la hacienda Minca (10 caballerías, con ingenio de trapiche, cañaverales, sementeras y animales de servicio) es objeto de diversas negociaciones de arrendamiento y/o traspaso de posesión de dominio, junto con las tierras realengas de Guachaca • Predominio del cultivo de la caña de azúcar en las grandes haciendas agrícolas, fundamentadas en la explotación de mano de obra esclava. En el período se encuentran cultivadas de caña: Minca, Santa Cruz de Curinca, San Pedro Alejandrino, Jamonacal, San José del Piñón, hacienda esta en la que también se cultiva tabaco (Richmund). • Hacia 1825, se comercian en el mercado de la ciudad, frutas procedentes de las fincas y rozas aledañas a Santa Marta, Gayra y Ciénaga, tales como piña, mango, guayaba, melón, guineo, granadilla, papaya, limones, naranja, (Goseelman)
Secundario (Industrial o transformación)	<ul style="list-style-type: none"> • Se practican actividades de transformación en las haciendas dedicadas a la siembra de caña, en la fabricación de panela, miel y aguardiente. • Hacia 1843, no hay nadie que ejerza alguna industria de relativa importancia, al parecer se hacen productos artesanales “ordinarios”, razón por la cual las personas adineradas usan tanto para vestirse como para amoblar la casa, muebles y objetos importados (Le Moyne, 1843)

<p>Terciario (Servicios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El puerto de Santa Marta, hasta 1.872 continúa cumpliendo la función de ser, junto con Cartagena, la principal arteria para la importación de mercancías procedentes de Europa, sin embargo, como aspecto importante, el puerto se explota básicamente con su dotación natural, es decir sin incorporársele ningún arreglo infraestructural (Gosselman,. 1825), y en el atracaban principalmente buques provenientes de Norteamérica, Inglaterra, y Francia. • En 1813 se acuña por primera vez dinero por la necesidad de dinamizar el comercio entre Santa Marta, España y el interior. (Bermúdez, 1981). • En 1825 un visitante suizo observa que no existen en la ciudad hoteles donde hospedarse los turistas. Ya en 1843 Un visitante francés, comenta sobre la existencia de una casa donde se hospedaban los turistas que llegaban de visita a la ciudad (Gosselman – Le Moyne). • En este período nace la sociedad comercial Obregón Hermanos, importantes comerciantes de Santa Marta, quienes emigran hacia Barranquilla a inicios del siglo XX destacándose en el ramo de la industria de la confección. Otros comerciantes de origen samario, importantes en la época son Juan, Manuel, Gabriel y Pedro Vengoechea, con destino similar a los Obregón. Igualmente merecen mención José Domingo Pumarejo, quien en la primera mitad del siglo XIX se caracteriza por ser activo en el comercio de esclavos, junto con Luis Ignacio Díazgranados, Joaquín de Mier, Francisco J. Díazgranados, Pedro Fergunsson, Joaquín Riascos, Evaristo Ugueta, Manuel y Francisco Dávila, y Pedro Salzedo. (Richmund). • Entre las actividades comerciales de la época se destacan la existencia de tiendas dotadas de mercancías de toda clase, y la mayoría “Chicherías”, o tabernas donde se vendían licores y comestibles con mayor demanda en las clases populares (Le Moyne).
---	---

EVOLUCION HISTORICA DE LOS SECTORES ECONOMICOS PRIMARIO, SECUNDARIO Y TERCIARIO EN SANTA MARTA 1872 - 1.900

SECTOR	DESCRIPCION ASPECTOS ECONOMICOS																						
Primario (Agrícola, pecuario, extracción...)	<ul style="list-style-type: none">En 1869 la hacienda Bureche está explotada con ganadería, dispone 773 cabezas, 9 mulos, 4 yeguas, y es común la práctica de cesión de títulos entre sus propietarios.En 1870 se radica en la ciudad la Inmobilierie et Agricole de Colombia, poseedora de 20.000 hectáreas dedicadas a la producción de frutales, también a la compra de caña de azúcar, índigo, café, palo de brasil, tabaco y cacao a productores y acopiadores de Santa Marta y Ciénaga, para luego exportarlos a Francia. (Botero y Guzmán, 1977).En 1871 existen salinas en la ensenada de Chengue las cuales se remataban como producto comercial (Richmund).Hacia los años ochenta, los registro notariales reseñan la constitución de diversas sociedades comerciales en Santa Marta, para cosechar y comercializar tabaco.																						
Secundario (Industrial o transformación)	<ul style="list-style-type: none">Como el mayor acontecimiento en el sector secundario, se señala la existencia de una refinadora de azúcar de propiedad de Francisco E. Dávila, la cual funciona en las afueras de la ciudad, y se resalta por su importante aporte al proceso de transformación de la caña en ron.																						
Terciario (Servicios)	<ul style="list-style-type: none">Si bien los servicios portuarios de la ciudad pierden importancia con respecto al flujo movilizado en los siglos anteriores, en este período es importante resaltar las actividades exportadoras realizadas desde la ciudad por la Inmobiliaria et Agrícola de Colombia.En lo referente a la incipiente actividad bananera, que encuentra en el puerto de Santa Marta un estratégico medio de articulación con los mercados de consumo internacionales, en este período, desde esta ciudad se exporta el siguiente número de racimos (Botero y Guzmán, 1977): <table><tr><td>Años</td><td>1889</td><td>1892</td><td>1893</td><td>1894</td><td>1895</td><td>1896</td><td>1897</td><td>1898</td><td>1899</td><td>1900</td></tr><tr><td>Racimos</td><td>5000</td><td>171891</td><td>201806</td><td>298756</td><td>155845</td><td>335845</td><td>492454</td><td>420966</td><td>485400</td><td>269877</td></tr></table> <p>En el período se destaca la dinámica del mercado inmobiliario (compra,</p>	Años	1889	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	Racimos	5000	171891	201806	298756	155845	335845	492454	420966	485400	269877
Años	1889	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900													
Racimos	5000	171891	201806	298756	155845	335845	492454	420966	485400	269877													

venta y alquiler de casas y solares) en Santa Marta, actividad en la que desempeñan importante papel Joaquín de Mier y Pedro Salzedo .

EVOLUCION HISTORICA DE LOS SECTORES ECONOMICOS PRIMARIO, SECUNDARIO Y TERCIARIO EN SANTA MARTA 1900 - 1930

SECTOR	DESCRIPCION ASPECTOS ECONOMICOS
Primario (Agrícola, pecuario, extracción...)	<p>En 1927, las plantaciones de café más importantes son: Cincinatti, Jirocasaca, Onaca, María Teresa, La Victoria, Las Nubes, La Vega, Mendihuaca, Manzanares, Minca, El Recuerdo, Medellín, Donama, Las Mercedes, San Isidro, San José entre otras. Explotadas por productores directos o por compañías comerciales tales como: The Santa Marta Coffe Co, Kungardt & CIA, Vauden & CIA, Olarte & CIA, C^aAgrícola de Santa Marta. Algunos cafetos se encuentran en estado de abandono El transporte se hace desde las plantaciones hasta Masinga donde los transportan en “autocamiones” hasta la Bahía de Santa Marta. (Monsalve, 1927).</p> <p>En este mismo año existen 3.102.000 cafetos en producción que representan el 47,3% sobre el total del departamento que asciende a 6.548.198. Hay además 395.000 cafetos nuevos, y 2.707.00 viejos siendo también los más altos del Magdalena. Existen 16 despulpadoras, y 14 trilladoras las únicas reportadas para la región El mayor número de plantaciones se encuentra en Villanueva (156), sin embargo los cafetos de esta región representan sólo el 28,5% de las radicadas en el municipio de Santa Marta.</p> <p>Según Monsalve, para la recolección existe gran escasez de brazos, se paga a \$0,16 el garrafón o galón (25 libras de café con cereza). En la región se tiene una moneda especial que circula para facilitar el paso de la recolección, la que se cambia por la moneda nacional. El costo de los jornales asciende a \$2,79 a \$3,00.</p>
Secundario (Industrial o transformación)	<p>Radicada en la ciudad la fábrica de hielo.</p> <p>Permanece la fábrica de licores de cuya producción se obtiene el mayor recaudo por parte del gobierno departamental.</p> <p>En 1929 existe en Santa Marta la sociedad de industriales conformada para la administración de industrias de tabaco, cerveza y Harina. (Protocolo Notaria Primera de Santa Marta).</p>

	<ul style="list-style-type: none"> En 1929 “<i>empresas de grandes proporciones y, por ende, de gran aliento</i>” son: 1) La industria de harina, que es de tipo de rodillos, movida por el sistema de combustión intensa. Capacidad 150 barriles de 196 libras cada uno diariamente. Producción diaria, de 133 a 166 sacos de 125 libra cada uno. La materia prima, - trigo -, provenía del Canadá. El radio de consumo alcanza a todo el país, y el personal empleado es totalmente colombiano.- 2) La Cervecería, localizada en inmediaciones de la ciudad y del río Manzanares, con cinco casa - quintas confortables para los empleados principales, maquinaria completa y de fabricación alemana. Una planta de hielo que produce 15 toneladas diariamente. El radio de consumo lo comprenden Santa Marta, Ciénaga, la Región Bananera, Barranquilla y los pueblos del Magdalena. Marca, Cerveza “Nevada”. El lúpulo que la fábrica emplea es importado de Checoslovaquia, las botellas de Alemania, y los empaques de Estados Unidos. Según informe presentado por el Gobernador José M. Nuñez Roca a la Asamblea Departamental del Magdalena . (José M. Nuñez Roca, 1930)
<p>Terciario (Servicios)</p>	<p>El comercio local se dinamiza con la introducción de mercancías en los buques bananeros. El puerto de Santa Marta destinado al embarque de bananos, registrando las importaciones un ritmo acelerado de crecimiento, principalmente en la década de los 20s , época en que según Monsalve, Colombia ocupa el primer lugar entre los países productores de bananos alcanzando un total d 9.918.815 racimos en 1925. (Monsalve, 1927).</p> <p>En cuanto al café, por el puerto de Santa Marta se exportan 355.662 kilos en 1923 y 909.520 kilos en 1924. (M. Goenaga, 1926) . Así mismo, la infraestructura portuaria se articula con la férrea para el desarrollo de un transporte multimodal de pasajeros con destino y/o provenientes del extranjero (del Caribe, Europa y los EEUU), personas movilizadas entre Ciénaga y Santa Marta, además de los trabajadores de las plantaciones bananeras.</p> <p>Instalación del Banco Agrícola Hipotecario en 1927. - En la segunda mitad de los años 20s, también se radica el Banco de Colombia, el cual se dedica en especial a otorgar recursos para construcción y adecuación de viviendas en grandes sumas Por otra parte, los comerciantes se dedican a realizar transacciones</p>

con The South American Bank y el banco Dugand con operaciones en Barranquilla, y establecen relaciones económicas con compañías aseguradoras para el traslado de mercancías desde esta ciudad hasta Santa Marta. (Protocolo Notaría Primera de Santa Marta).

EVOLUCION HISTORICA DE LOS SECTORES ECONOMICOS PRIMARIO, SECUNDARIO Y TERCIARIO EN SANTA MARTA 1930 - 1960

SECTOR	DESCRIPCION ASPECTOS ECONOMICOS
Primario* (Agrícola, pecuario, extracción...)	<ul style="list-style-type: none"> Las fincas cafeteras más importantes son: Las Mercedes y Cincinatti. Entre 1945-46 la producción global de sacos de café en el municipio de Santa Marta es de 17.570 bultos y de 42.000 bultos entre 1.952-53, muy por encima, en ambos momentos de la de Ciénaga que asciende a 1.300 y 22.000 respectivamente. A nivel departamental las cifras de Santa Marta representan 32, 2% y luego baja al 27,9%. Entre las actividades económicas más importantes, se encuentra la siembra de maíz y de arroz en jurisdicción del municipio de Santa Marta. La producción de maíz en 1953 es de 150 toneladas que representan solamente el 10,99% de la producción departamental abanderada por Ciénaga y Fundación que simultáneamente aportan el 36,63%. La extracción de sal marina se da en Pozos Colorados representando en toneladas, según años: 1935 = 1.282 t; 1940 = 511 t; 1945 = 446.
Secundario (Industrial o transformación)	<ul style="list-style-type: none"> Creación de la Fábrica Pasteurizada Patuca, para la producción de leche pasteurizada, homogeneizada, yoghurt, kumis. (Vives, 1982) En 1.957 se crea la fábrica de Plásticos del Magdalena para efectos de mejorar la calidad del banano exportado, la materia prima para el funcionamiento de la fábrica proviene del Japón. (Vives, 1982) El censo industrial de 1953 arroja la mayor concentración de industrias en Santa Marta, Ciénaga, Valledupar, El Banco y Plato. La principal naturaleza de los establecimientos es el grupo de alimentos y bebidas. (Diazgranados 1996).
Terciario (Servicios)	<ul style="list-style-type: none"> El Puerto de Santa Marta continúa dinamizado por las exportaciones de banano y de café. Se extingue el flujo de transporte de pasajeros por el Puerto de Santa Marta. La apertura de la carretera Ciénaga – Barranquilla fortalece la dependencia comercial y de servicios de Santa Marta con esta última.

* Información tomada de DIAZGRANDOS. Geografía Económica del Magdalena....

- Se radica la Caja de Crédito Agrario para beneficio de todos los agricultores del antiguo departamento del Magdalena, manifiesta la oferta de servicio financiero de la ciudad. Fundación del banco Bananero como primera y única iniciativa financiera local en la historia de la ciudad. (Vives, 1982).

EVOLUCION HISTORICA DE LOS SECTORES ECONOMICOS PRIMARIO, SECUNDARIO Y TERCIARIO EN SANTA MARTA 1960 - 1990

SECTOR	DESCRIPCION ASPECTOS ECONOMICOS
Primario (Agrícola, pecuario, extracción...)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>El macizo es declarado reserva ecológica mundial. (Por confirmar el año). Continúan las actividades cafeteras en la Sierra Nevada de Santa Marta, beneficiándose los productores locales de la bonanza vivida durante los años 70s.</i> • Hacia los 70s, la bonanza marimbera, se convierte en la actividad económica más lucrativa del sector primario, permitiendo junto con el café una mayor circulación de dinero, fenómeno que incrementaría el poder adquisitivo de muchas familias de la ciudad, así como también la generación de los conflictos inmanentes a la mafia. • En la década de los 80s procedimientos gubernamentales como la fumigación aérea con glifosato incidiría en el deterioro del ecosistema, de los factores productivos, la erosión de suelos, y en la calidad de vida de las comunidades rurales, ante unos cultivos que no se erradicarían del todo. • Se empiezan los cultivos de banano en la troncal del caribe en inmediaciones del Distrito de Santa Marta. • Agudización de problemas de tenencia de la tierra entre colonos, campesinos e indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta, la cual se incrementa con la proliferación de la guerrilla y la conformación de organizaciones paramilitares y de autodefensa. • El auge de la construcción hotelera y de viviendas estimula el mercadeo forestal trayendo grandes consecuencias para el complejo ambiental del Parque Sierra Nevada de Santa Marta. Igual estímulo tendría las actividades de canteras especialmente en los cerros de la ciudad.
Secundario (Industrial)	<ul style="list-style-type: none"> • Se monta la fábrica de gaseosas Coca-Cola, con la ayuda del Banco Bananero del Magdalena, pero el gobierno no otorga permiso para importar maquinaria moderna . (Vives, 1982)

Diagnóstico
Competitividad

<p>o transformación</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se fundan fábricas como Postobón, Molinos de Santa Marta, Café Sello Rojo, y se instaure la Zona Franca Industrial y comercial, • Entre 1973 y 1981 se otorgan solamente 6 licencias para la construcción de industrias, cuatro de las cuales se otorgan en los últimos tres años. (Dane, 1982) <p>Entre 1974 y 1980 se baja de 20 establecimientos industriales a un número de 15, y de un número de empleos generados de 1.379 a 1.270 respectivamente. En este período predominan las industrias de fabricación de productos alimenticios; por su parte en 1980 deja de existir la fabricación de productos minerales no metálicos de los 3 que existían desde 1974. (Cámara de Comercio de Santa Marta (CCSM) - Dane, 1982)</p>
<p>Terciario (Servicios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El Ferrocarril de Santa Marta pierde la importancia de años anteriores, y se impone en la ciudad la afluencia de camiones de carga pesada procedentes de los principales centros industriales y agrícolas exportadores del país. Esto se reafirma con la adecuación de la carretera troncal del caribe, que permite el ingreso de productos del interior al extranjero y viceversa. • Fundación del puerto carbonífero privado C.I. Prodeco S.A. al sur de Santa Marta. • Al inicio de los 70s, se funda el Almacén Ley, el cual implica un incremento en la demanda de locales y una valorización automática de todos los establecimientos aledaños. (Vives, 1982). Así mismo, en años posteriores se establecen la Supertienda Olímpica y El Vivero. • 1975, Banco Bananero contribuye a la financiación de algunas obras y edificaciones en El Rodadero, el Hotel “Lilliam”; sin embargo, posteriormente se daría su suspensión por parte del gobierno nacional (Vives, 1982). • Por casi todas las playas del Distrito se realizan las actividades de embarque de la Marihuana hacia los Estados Unidos. Mientras tanto, al terminal marítimo de Santa Marta, a cargo de Colpuertos, lo absorbe la burocracia, determinante de los bajos niveles de eficiencia en el servicio. • En 1980 existen seis teatros en la ciudad: La Morita, Pescaito, Santa Marta, Tayrona, Variedades y Simón Bolívar y como sitios de interés turístico, el Acuario en El Rodadero, El Pueblito, la finca San Pedro Alejandrino, Parque Tayrona, Convento Santo Domingo, entre los más importantes. (CCSM - Dane, 1982). <p>En 1981 existen en Santa Marta y El Rodadero 10 hoteles de 2 estrellas, 3 de tres estrellas y 2 de cuatro. Los cuales, respectivamente concentran 411, 224 y 322 habitaciones, para albergar así mismo a</p>

Diagnóstico
Competitividad

1.300, 672 y 1.000 personas. Existen 20 residencias y 30 apartahoteles. (CCS M - Dane, 1982). En 1.990 existen en Santa Marta y El Rodadero 25 hoteles: uno de Cuatro (4) estrellas; tres de tres (3) estrellas; ocho de dos (2) estrellas y 13 de una (1) estrella. Un número de 1.273 habitaciones, 3.111 camas y un número de 750 empleados. (Anuario Estadístico del Magdalena, 1992).

EVOLUCION HISTORICA DE LOS SECTORES ECONOMICOS
PRIMARIO, SECUNDARIO Y TERCIARIO EN SANTA MARTA
1960 - 1990 (continuación)

SECTOR	DESCRIPCION ASPECTOS ECONOMICOS
Terciario (Servicios)	<ul style="list-style-type: none"> Expansión de bancos y corporaciones de ahorro y viviendas de carácter nacional. En 1978 existen 15 bancos nacionales, 4 almacenes generales de depósito y una sola corporación financiera, lo cual pudo estar incidido por las bonanzas vividas al interior del territorio. Se crea la Capitalizadora del Caribe S.A, con el fin de promover el ahorro, y la construcción de vivienda, ésta pasa a propiedad de Seguros Bolívar. (Vives, 1982) (Vives, 1982). En 1980 existen 17 bancos comerciales, 5 corporaciones de ahorro y vivienda, 7 almacenes generales de depósito y 3 corporaciones financieras. (CCS M - Dane, 1982)

EVOLUCION HISTORICA DE LOS SECTORES ECONOMICOS
PRIMARIO, SECUNDARIO Y TERCIARIO EN SANTA MARTA
1990 – 1998

SECTOR	DESCRIPCION ASPECTOS ECONOMICOS
Primario (Agrícola, pecuario, extracción...)	<ul style="list-style-type: none"> En 1997 existen 1.000 hectáreas cultivadas de banano en territorio de distrito de SM, sin embargo, las tendencias del mercado mundial (sobreproducción, control de etiqueta verde, globalización etc), generan incertidumbres en la expansión de la actividad. En 1997 existen aproximadamente 6000 has. cultivadas con café, de las cuales el 31% están tecnificadas. Dentro de este total la pequeña producción campesina interviene como grupo importante. En los actuales momentos la Federación de Cafeteros impulsa políticas de diversificación productiva, sobre todo en áreas de bajo rendimiento para sustituir cafetales por frutales como el lulo, la

	<p>mora, el mango, y el tomate de árbol.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el ámbito pesquero, algunos logros han obtenido los actores del sector, en cuanto a capacitación y mejoramiento de la organización de los pescadores, sin embargo el sector adolece de incentivos para su consolidación microempresarial, y para un óptimo uso del recurso marino. Los principales puertos de desembarque son: El Aeropuerto, Bello Horizonte, Bellavista, Bahía de Santa Marta, Taganga, Cinto, Neguanje, Los Cocos, Mendiguaca y las Cabañas de Buritaca. En este sector, un problema preocupante es la práctica de métodos ilícitos con detonaciones de dinamita, por la reducción de la biomasa y los efectos negativos en los arrecifes coralinos. • Las actividades de silvicultura en la Sierra Nevada de Santa Marta, - estimuladas por el incremento de la construcción -, se convierten en problemática para el ecosistema, al igual que las extractivas mineras. El desarrollo de éstas últimas permite la existencia en 1997 de 18 canteras en la ciudad, y 42 ladrilleras. Por otra parte, la extracción de material de arrastre de las riveras de los ríos para efectos de las obras de construcción en la ciudad, viene agudizando los impactos ambientales negativos en ríos como el Manzanares y Gayra
<p>Secundario (Industrial o transforma ción</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Santa Marta, epicentro para la radicación de fábrica ensambladora de vehículos Skoda. • Radicación de transnacionales como Cervecería Polar S.A, y otras industrias extranjeras en la zona franca industrial, especializadas en diseño de prendas de vestir, autopartes, accesorios electrodomésticos, confección de telas, y materiales de alta ingeniería. • Creación del Parque Industrial de Santa Marta (Acuerdo N°001 del 17 de febrero de 1997), como “una zona acondicionada para la instalación de industrias, con beneficios especiales para los usuarios, con bajas tarifas de arrendamientos, exenciones y tratamientos tributarios preferenciales, gestión de reducción de tasas de servicios públicos y demás condiciones necesarias para generar un complejo industrial”. • En 1997 existen 523 establecimientos industriales en la ciudad en los que se destacan los de producción de alimentos y bebidas. Ellos generan un número aproximado de 1.321 empleos, equivalentes aproximadamente al 6,2% del total de empleos generados por las otras actividades de la ciudad. • Continúa la oferta de algunas materias primas para la actividad

bananera de Ciénaga y Santa Marta (Plástico).

EVOLUCION HISTORICA DE LOS SECTORES ECONOMICOS PRIMARIO, SECUNDARIO Y TERCIARIO EN SANTA MARTA

1990 – 1998 (continuación)

SECTOR	DESCRIPCION ASPECTOS ECONOMICOS
Terciario (Servicios)	<ul style="list-style-type: none"> La apertura económica afecta negativamente el comercio formal de la ciudad, por expansión del sector informal, y la introducción de mercancías de contrabando diferentes a la tradicional, cigarrillo y tabaco (Fenalco, 1997). El índice de informalidad en Santa Marta asciende al 72,8% en 1993 (Ministerio de Trabajo, 1995). Sin embargo a pesar de estas contracciones, en la ciudad se empieza a expandir en los últimos años la de construcción de grandes centros comerciales. Las actividades de la construcción, con recesión en las edificaciones de la zona turística del sur de la ciudad, debido al alto valor del capital financiero, con los costos inflacionarios de los materiales de construcción, el elevado precio del metro cuadrado, y por la coyuntural recesión de la economía nacional, que desestimula la demanda de nuevas edificaciones. En 1994 existen 17 hoteles en la ciudad: Uno de cinco (5) estrellas, dos de cuatro (4) estrellas, cuatro de tres (3) estrellas, seis de dos (2) estrellas y cuatro de una (1) estrella. En ellos, el 86% de la población turística atendida en 1994 representa el 86% frente a un 14% de la proveniente del extranjero (Cotelco, 1996). Entre 1995 y 1996 se reconoce entre las debilidades del sector turístico nacional, el hecho de que la parahotelería en Santa Marta, pueda ser 30 veces más grande que la oferta organizada de alojamiento, reconociéndose como un problema de informalidad grave, (Superintendencia de Sociedades, 1997) Puerto de Santa Marta en favorable proceso de expansión por efectos de la privatización; implica modernización, desarrollo tecnológico y capacitación del recurso humano. Actividades portuarias de C.I. Prodeco, y las de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, antagonizan con la consolidación de la actividad turística e inciden negativamente en la calidad del espacio público y medio ambiente de la ciudad. Con respecto al sector financiero, en 1997 existen 31 establecimientos bancarios, representando los comerciales o centrales el 70,8% y las corporaciones de ahorro y vivienda el 29,2% restante (CCSM). Santa Marta es en 1997 la tercera ciudad de la costa más importante en movimiento financiero, después de Barranquilla y Cartagena, actuando además como centro oferente de servicios financieros hacia otros

SITUACION DE SANTA MARTA DENTRO DEL CONTEXTO ECONOMICO ACTUAL

Visión Urbano Regional

Dentro del complejo regional urbano, Santa Marta se ubica como la tercera ciudad más importante, después de Barranquilla y Cartagena.

Actividades con Ventajas Comparativas

Dentro de su rango jerárquico de tercer orden, y como Distrito Turístico, Cultural e Histórico, Santa Marta ofrece una serie de ventajas comparativas, con respecto a los otros poblados, los cuales la potencian como un importante destino turístico y portuario. Al tiempo se inserta de manera estable, aun cuando con un nivel mínimo de participación, en las actividades cafeteras y bananeras de exportación.

Como síntesis general de este tema, se concluye que en el Distrito de Santa Marta se llevan a cabo actividades que permiten mantener la ciudad inserta en el marco mundial. No obstante, en los actuales momentos la ciudad no se caracteriza por ser la más destacada en el aprovechamiento óptimo de sus ventajas comparativas, para ser competitiva.

Diagnóstico
Competitividad

Un cuadro sinóptico acerca de las actividades económicas con ventajas comparativas, se ilustra a continuación, y en él se tienen en cuenta, los factores de localización favorables para la radicación de nuevas unidades productivas y para la potenciación de las existentes.

Actividad Turística: Factores favorables de localización

	VENTAJAS	DESVENTAJAS
Para la localización de nuevas empresas promotoras de un turismo internacional o nacional	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de atributos naturales, históricos y arqueológicos como lo impone la tendencia mundial. Especialmente sol y playa. • Dotación de un puerto marítimo para el impulso del turismo marítimo de gran dinámica en el Caribe y Europa. • En proceso de conformación la zona franca turística con estímulos tributarios. • La Sierra Nevada de Santa Marta como reserva ecológica de la humanidad ofrece un privilegio al espacio mundial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dificultad para arribar turistas extranjeros por deficiencia en la infraestructura aeroportuaria. • La situación de orden público del país, amenaza las posibilidades de explotación del turismo extranjero, especialmente en el sector rural. • Falta de claridad en los títulos de posesión del área designada para el montaje de la zona franca turística. • Convergencia de actividades antagónicas al turismo en las áreas destinadas a esta última actividad. • Limitaciones de la ciudad para ofrecer un escenario organizado. • Estado de contaminación del mar, por vertimiento de

Diagnóstico
Competitividad

		<p>residuos sólidos, amenaza el principal activo turístico de la ciudad en las áreas del El Rodadero, Taganga y la Bahía de Santa Marta.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dotación de 3 hoteles de 5 estrellas, un número menor a Cartagena que asciende a 6.
<p>Teniendo en cuenta la situación de las empresas actualmente localizadas en el Distrito.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La disponibilidad de una capacidad hotelera de categoría 3, 2 y 1 estrellas. • La localización en la ciudad del mayor número de atributos y capacidad hotelera en todo el departamento. • Disposición de geografía alternativa, playa - montaña. • Disposición de la Quinta de San Pedro Alejandrino, como símbolo patrio que liga espiritualmente a colombianos y a venezolanos, ecuatorianos, bolivianos y peruanos, con Santa Marta. • La Sierra Nevada de Santa Marta como reserva ecológica de la humanidad ofrece un privilegio al espacio, mundialmente, y lo hace apto para el ecoturismo. • La oferta que a escala mundial se ha hecho del Parque Nacional Tayrona atrae la concurrencia de turistas extranjeros. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ubicada en segundo lugar después de Cartagena, con respecto a la localización de activos turísticos. Cartagena posee 61, mientras Santa Marta ofrece 26 y Barranquilla, 17). • La parahotelería principal competidor en cuanto a ocupación. • Dificultad para arribar turismo extranjero masivo por deficiencias en la infraestructura aeroportuaria, la coloca en desventaja con Cartagena. • Subutilización del recurso montañoso que ofrece atractivos climáticos y paisajísticos diferentes. • Falta de un plan de desarrollo que integre las acciones intrasectorialmente. • Inseguridad en el área rural viene afectando la concurrencia de turistas extranjeros al área de Minca y fincas cafeteras. • Deficiencia en la calidad de los servicios públicos básicos afecta el entorno ambiental y la comodidad ofrecida al turista. • Algunos propietarios de establecimientos de servicios de restaurantes y comercio adolecen de formación en técnicas de atención al cliente. • Perturbación al turismo en áreas donde proliferan ventas

Diagnóstico
Competitividad

		ambulantes.
--	--	-------------

POTENCIALIDADES DE DESARROLLO

Infraestructura básica vial y servicios, telecomunicaciones, usos del suelo y políticas de desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> • La comunicación terrestre, aérea y marítima para el arribo de la demanda nacional e internacional, y en términos generales proyectos de desarrollo vial que mejoren la calidad de las vías y regulen el flujo de vehículos de carga pesada en zonas de uso turístico. • La disponibilidad de áreas para expansión de capacidad hotelera. • La prestación de servicio de energía eléctrica y de telecomunicaciones. Así mismo la ampliación de la cobertura de alcantarillado y acueducto. • Capacidad aeroportuaria para arribo de turistas internacionales, y el proyecto del muelle turístico para el arribo de demanda internacional de alto nivel, acompañado de la coordinación intrasectorial. • Recurso humano en la prestación de servicios y en la adopción de una vocación turística. • Iniciativas privadas que apunten a la organización de la actividad. • La Zona Franca Turística.
---	---

Importancia relativa de la Actividad Turística

CARACTERIZACIÓN	DESCRIPCIÓN
Oferta	<ul style="list-style-type: none"> • Según diagnóstico de Cotelco (1996), desde 1994 existen en Santa

Diagnóstico
Competitividad

	<p>Marta y el Rodadero 17 hoteles, distribuidos así: 1 de 5 estrellas; 2 de 4 estrellas; 4 de 3 estrellas; 6 de 2 estrellas y 4 de 1 estrella. Con un número de habitaciones, que asciende a 801 en los superiores a 3 estrellas. A ello deben sumarse nuevas instalaciones hoteleras como el Zuana, de 138 habitaciones y el MendiHuaca Caribe Resort, de 105 habitaciones, de 5 estrellas ambos. (Estudio de competitividad turística, 1997).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los servicios de restaurantes, se distribuyen: Rodadero 3 establecimientos; Santa Marta con 24; y Taganga con 2. (ECT, 1997). • Equipamientos importantes como: Centros de convenciones El Rodadero, con cupos que oscilan entre las 50 y las 1.350 personas (ECT, 1997). • Hay 8 agencias de viajes (ECT, 1997). • Las playas que actualmente concentran turismo son : Rodadero - Sur ; Rodadero, Bahía de Santa Marta, Taganga, Parque Tayrona, Isla del Morro y Buritaca. • Centro Histórico, Quinta de San Pedro Alejandrino, Catedral de Santa Marta, Museo bolivariano, Museo etnológico antropológico y del oro, Museo Tayrona, Río Palomino, Río Bonda, Fiesta del mar, carnavales. • El principal destino rural, propicio para un turismo de montaña, se ofrece en Minca.
Demanda	<ul style="list-style-type: none"> • El principal grupo de turistas que llega al distrito es de procedencia nacional y regional, y en ocasiones causado por los mismos residentes. • El Decamerun abandera excursiones turísticas internacionales, en las que tienen importante participación las procedentes del Canadá. En cuanto a puerto de entrada, en 1992 a Santa Marta llegó el 3% del turismo receptivo, número más bajo a escala nacional, siendo el mayor Bogotá (56%), seguido de Cartagena (17%). Los motivos de viajes entre 1988 y 1992 fueron predominantemente relacionados con turismo individual, (61% promedio), negocios y convenciones (25%), y turismo en grupo (14%). (ECT, 1997), motivados principalmente por sol y playa.

CARACTERIZACIÓN	DESCRIPCIÓN
-----------------	-------------

Diagnóstico
Competitividad

<p>Dinámica</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La afluencia de turistas nacionales se hace vía aérea y por carretera, ya sea promovidos por operadores terrestres, por arribo de familias en vehículos propios, o en buses de transporte intermunicipal. • Con respecto al arribo internacional, en los últimos años están llegando aviones con turistas procedentes del Perú, y como experimento la Sociedad Portuaria viene promoviendo el turismo marítimo propiciando el arribo de extranjeros provenientes de España, Canadá y Alemania. Por lo general, las personas llegan en vuelos directos al aeropuerto internacional de Barranquilla, y posteriormente son trasladados por los organizadores hacia los hoteles en Santa Marta.
<p>Conflictos que frenan la competitividad</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conflictos en los usos del suelo, especialmente en la zona sur donde se pretende desarrollar la Zona Franca Turística y en donde operan las actividades exportadoras de carbón de Prodeco. • En el parque Tayrona, en donde existen conflictos por problemas de tenencia de la tierra. • Rodadero, donde el sector informal se convierte en obstrucción para el libre uso de los turistas y por tanto en perjuicio para la calidad ofrecida por los promotores.
<p>Problemas que frenan la competitividad</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Playas y Mar: Sobrecupo, carencia de sanitarios, contaminación por vertimiento de basuras. • Vías de Comunicación: Problemas de acceso a destinos apartados, inseguridad en las carreteras, no disponibilidad de una infraestructura aeroportuaria de resorte internacional, falta de orientación e información al turista. • Hoteles: Afectados por la parahotelería creciente causante en parte de bajos índices de ocupación, Sobrecupo con efectos contaminantes por la deficiente capacidad infraestructural de acueducto y alcantarillado, especialmente en El Rodadero. • Rural de Montaña: Sobrecupo de personas, contaminación con residuos y basuras, problemas de accesibilidad y falta de organización de transporte, inseguridad por problemas de violencia y orden público, prácticas ilícitas de “guaquería” amenazan la permanencia de atributos arqueológicos. • Organización (Inter e intrasectorial): Descoordinación entre sectores privado y público, descoordinación y falta de complementariedad en paquetes turísticos intrasectorialmente

Diagnóstico
Competitividad

	<p>entre hoteles, restaurantes, operadores terrestres, agencias de viajes, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marketing : sobre - oferta publicitaria con respecto a lo que se dispone en términos reales, descoordinación intrasectorial al momento de realizar paquetes y promocionarlos, carencia de medios informativos de índole internacional.
Recurso Humano	<ul style="list-style-type: none"> • Con respecto a la generación de empleo, la expansión del turismo en la ciudad ha permitido un incremento en las fuentes de empleo. Es el caso de e los hoteles, que de un numero inferior a los 1.000 empleos generados por el número de habitaciones existentes, este asciende a un poco más de 2.000 en al año 1995 (OIT, 1995). Por otra parte, la actividad ha estimulado la apertura de restaurantes, construcción y servicios comunales. Así mismo, las ofertas de servicios informales entre los que se destacan principalmente la venta de alimentos y mercancías, generalmente no legalizadas. • Con respecto a la formación, el SENA viene desempeñando un papel protagónico en la organización de los vendedores ambulantes. En cuanto a la educación formal, en los actuales momentos no cuenta el Distrito con una facultad de hotelería y turismo que permita potenciar el desempeño profesional.

Actividad Portuaria. *Caso 1: Puerto Punta Betin*
Factores favorables de localización

	VENTAJAS	DESVENTAJAS
Para la localización de nuevas empresas que usufructúen el servicio portuario.	<ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad a los mercados internacionales y centros de producción nacional y regional • Cercanía del área de destinación uso industrial a aproximadamente 4 km. del puerto. • La localización de las actividades de explotación agrícola bananera a menos de 70 Km. del puerto. • La localización de las 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de infraestructura básica que garantice el funcionamiento de industrias y su competitividad. • Inseguridad en las áreas productivas rurales, afecta el incremento de las inversiones.

Diagnóstico
Competitividad

	<p>actividades de explotación cafetera a menos de 26 kilómetros de los centros de acopio.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zona franca industrial y comercial. • Vías férrea, carreteable y aérea, para multimodalidad de transporte de carga al puerto. • Costos de funcionamiento bajos, con respecto a otros puertos con calados naturales inferiores. 	
<p>Teniendo en cuenta la situación actual de las empresas que usufructúan la capacidad portuaria instalada.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de infraestructura férrea paralela al área de atraque de los buques. • Caladero profundo natural de la bahía • Vientos Alisios, amparados por los cerros, permiten la generación de un ambiente seco, favorable para la no-oxidación de equipos, buques, mercancía metálica (vehículos principalmente), y otro tipo de productos almacenados, como los de granel. • Polimodalidad del transporte de acceso (férreo y de carga terrestre). • El carácter polivalente del servicio en cuanto a la pluralidad de productos importados y exportados. • Dotación de silos paralelos al área de atraque, facilita las actividades de almacenamiento. • La posibilidad de bajar los fletes de regreso, 	<ul style="list-style-type: none"> • El ferrocarril funciona con poco rendimiento debido al estado de obsolescencia de las máquinas, y rieles • Se requieren equipos de mayor capacidad principalmente para el manejo de contenedores, • Necesidad de incorporación de equipos especializados para almacenamiento en bodegas. • La dotación natural del lugar, no ofrece posibilidades de ampliación de infraestructura como superpuesto, sin dejar de contemplarse la posibilidad de ser eficientes. • Infraestructura vial de acceso al puerto, afecta el tiempo de llegada, de los camiones de carga, aumentando los costos a los usuarios del servicio portuario. • La falta de una oferta eficiente del servicio turístico en la ciudad, afecta la

Diagnóstico Competitividad

	<p>importando vehículos, provenientes de los puertos bananeros.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puerto importante en la importación de leguminosa y otros alimentos. 	<p>expansión del turismo marítimo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La disponibilidad de silos para almacenaje de granel es de baja capacidad (32000 toneladas). • Funcionamiento casi que independiente de proyectos locales de gran envergadura (caso Skoda por ejemplo)
Potenciales de desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> • El incremento de las actividades portuarias promocionando inversión local, con lo que se beneficiaría y vincularía con mayor participación la ciudad. • Vinculación de la Sociedad Portuaria a los proyectos de desarrollo económico local. • Adecuación infraestructural de vías y servicios públicos competentes para la localización de nuevas industrias competitivas. 	

Importancia relativa del Puerto Punta Betín

Caracterización	Descripción
Oferta	<ol style="list-style-type: none"> 1) Muelles: N°1= 180 Mts de longitud y 38' de calado, N°2= 141 Mts de longitud y 36'c, N°3= 232 Mts de longitud y 45'c, N°4= 154 Mts de longitud y 40'c, N°5= 154 Mts de longitud y 60'c, N°6= 100 Mts de longitud y 15'c, y N°7= 94 Mts de longitud y 20'calado. 2) Almacenaje: Una bodega de importación con 7.200 M2; una bodega de exportación con 7.560 Mts2. Más una capacidad de almacenamiento en patios de 41.509 Mts2. 3) Equipo: Una grúa móvil para la carga, la cual maneja 30 contenedores y 800 toneladas en graneles por hora. Con una capacidad de carga para máximo 45 Mts en gancho (32,7 toneladas), y máximo 45 Mts en Cuchara (24,0t). Mínimo 11 Mts en gancho (104.9 t), mínimo 11 Mts en cuchara (34,0t). Además dispone de 4 grúas de tierra con capacidad de carga que oscilan entre las 15 y las 200 toneladas; 2 montacargas para cargar entre 3 y 5 toneladas y 2 Toplifters aptas para cargar hasta 40 toneladas. Dispone de 6 remolcadores para buques. 4) Silos: 20 silos y 9 entre silos de 40 metros de altura cada uno, para manejo de graneles, con una capacidad de almacenamiento de

**Diagnóstico
Competitividad**

	<p>30.000 toneladas de cereales, con una banda para evacuar camiones y ferrocarril. Se dispone además de cucharas, tolvas, y baldes de tolvas con los que se trata todo tipo de granel.</p> <p>Transporte: a) Férreo, siendo el único de la costa Caribe donde las líneas están paralelas a las instalaciones muelleras permitiendo la posibilidad de efectuar cargues y descargues directos. b) Góndolas en las que se transporta carbón y rollos de alambρόn. c) Toval Graneleras: Aptas para el transporte de cereales a granel, equipadas con mecanismos para descargue lateral inferior. d) Plataformas: Para transportar acero, contenedores de 20 y 40t, palanquilla, supersacos y carga general. e) Vagones: Para el transporte de café en sacos, papel, cemento, fertilizante y polietileno. f) Ferrotanques: Útiles para transporte de líquidos petroquímicos y otros. e) Cama baja: Para transportar cargamentos especiales que alcanzan hasta las 85 t.</p>
Demanda	<p>Al puerto de Santa Marta arriban camiones y vagones del ferrocarril con carga procedente del interior del país, y de la región carbonífera de El Cerrejón y La Loma Cesar.</p> <p>También se transportan productos del mismo Magdalena como el banano y el café, con los cuales se vincula el Distrito de Santa Marta.</p> <p>Barcos y buques con destino a Estados Unidos, Canadá, países del Pacto Andino, Comunidad Económica Europea, Centro América y el Caribe, Sur América, México, y Asia</p>
Dinámica	<ol style="list-style-type: none"> 1) En 1996 y 1997 el volumen de carga movilizadа es mayor en las exportaciones que en las importaciones. Las exportaciones pasan de 1757.796 a 1.781.289 t, mientras que las importaciones que también crecen, pasan de 1.242.723 a 1.267.789 t. Para registrar un incremento global del comercio exterior de 3.000.519 t a 3.049.078 t. El transporte de cabotaje se reducen de 7.012 t a 6.621. (IECCSM,1997). 2) En 1.997 el mayor producto exportado es el carbón (1.185,9 t), seguido de, banano (475,1 t), del café (98,0 t) y mínimamente de otros productos(29,0 t). 3) Las principales zonas económicas están en Asia, Europa (69,1%) seguido Centro América el Caribe (55,8%), y México (39,2%). 4) En el ámbito de importaciones por grupo de productos, las mayores fueron Vehículos (52,7%), contenedores (19,2%) y granel líquido (14,7%)

Caracterización	Descripción

**Diagnóstico
Competitividad**

Conflictos	En la actualidad la Sociedad Portuaria afronta la oposición de los grupos de interés económicos y de la Alcaldía Distrital frente a la iniciativa de implementar un superpuerto carbonífero en Punta Betín.
Problemas	<ul style="list-style-type: none"> a) La falta de vías de acceso incrementa el tiempo de llegada de los camiones de carga e incide para que los servicios portuarios de los usuarios sean mayores. b) Es necesario renovar tecnologías para incrementar el rendimiento c) El ferrocarril funciona en una proporción del 40%, lo que se traduce en poco rendimiento, debido al estado de obsolescencia de las máquinas y rieles, que conducen a una subutilización de la polimodalidad de transporte.
Recurso Humano	<ul style="list-style-type: none"> • (J.CC)? (Sociedad Portuaria). Los requerimientos de eficiencia exigidos por el modelo de privatización portuaria ha sido decisiva para la formación del recurso humano. En 1995 se capacitaron operadores portuarios, con instructores de la Red de Capacitación Trainmar de las Naciones Unidas, en los temas de seguridad física e industrial, supervisión portuaria, inspección de carga, generación de equipos para contenedores y montacargas, tarja y control de carga. En la intensión el Sena ha tenido un concurso permanente.. A pesar de ser la actividad portuaria vocación del territorio, no existe en la ciudad una escuela de formación naval, ni la oferta de profesiones y carreras técnicas para potenciar al recurso humano en este campo.

Actividad Portuaria. Caso 2: Puerto Zúñiga
Factores favorables de localización

	VENTAJAS	DESVENTAJAS
Localización de nuevas empresas	<ul style="list-style-type: none"> • Calado profundo natural. • Accesibilidad a los mercados internacionales y centros de producción nacional y regional. • Localización parque industrial, localización de empresas competitivas a escala mundial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Está controlado para uso exclusivo de la firma privada C.I. Prodeco, para comercialización de carbón mineral.

Diagnóstico
Competitividad

<p>Teniendo en cuenta la capacidad instalada y la dinámica comercial de C.I. Prodeco</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad portuaria para el manejo de 5 millones de toneladas, facultando un promedio de salida de buques entre dos y tres al día. • Vínculos directos con Europa occidental (75%), Norteamérica (20%) y otros países (5%). • Capacidad máxima de almacenamiento de 150 mil toneladas. • Plan energético del Ministerio de Minas, visiona el desarrollo del comercio exterior con el impulso de energéticos como el carbón. • Estimula el desarrollo del transporte de carga como principal medio de transporte, con ello la creación de centros comerciales y de servicios para este tipo de actividad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Conflictos locales con respecto a la radicación del muelle carbonífero, por desconocimiento real del tipo y fuentes de contaminación ambiental causadas en el área de operaciones hacen incierta la expansión del servicio portuario. • La falta de reglamentación de usos del suelo afecta la expansión y genera conflictos entre los actores del sector carbonífero y del turístico • La no- disponibilidad de áreas para el transporte de carga, causa obstrucción de espacio público y la convergencia de estos vehículos en áreas residenciales, turísticas, comerciales, etc. sin control. La tecnología empleada para el manejo de las operaciones portuarias afecta el medio ambiente produciendo emisiones sólidas.
	<p>VENTAJAS</p>	<p>DESVENTAJAS</p>
<p>Potenciales de desarrollo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fomento de nuevas actividades y apertura de espacios para la inversión en empresas que puedan usufructuar Puerto Zúñiga, adecuando infraestructuralmente las áreas productivas al interior del distrito. • El mejor lugar del Distrito, para la radicación de este tipo de exportaciones, bajo estrictos controles ambientales e incorporación tecnológica. 	

Importancia relativa de Puerto Zúñiga

Caracterización	Descripción
<p>Oferta</p>	<p>Dispone de un solo muelle, y de tres áreas de fondeo, de 20 metros, 14 metros y 6 metros de profundidad, las dos primeras aptas para atracar buques hasta de 40.000 toneladas, y el último para el cargue de barcazas. La capacidad instalada se extiende a lo largo de 60 Has de extensión, 8 de las cuales cobijan los patios en donde se almacenan</p>

Diagnóstico
Competitividad

	hasta 5 millones de toneladas mensuales de carbón.
Demanda	<ul style="list-style-type: none"> • Cerrejón Central y La Jagua de Ibirico son los yacimientos de donde proviene la carga transportada por este puerto, hacia mercados de consumo de Europa Occidental y Norte América, principalmente.
Dinámica	<ul style="list-style-type: none"> • La actividad de carbón genera el arribo diario de aproximadamente 280 tractomulas procedentes de Cerrejón central de la Guajira, y 20 de la Jagua de Ibirico. Desde 1995 se exportan 1.500.000 ton. De carbón a granel, presentándose un incremento en los años posteriores. Esto permite el despacho de tres buques mensuales en promedio.
Conflictos que frenan la competitividad del servicio.	<ul style="list-style-type: none"> • La empresa fue sometida a una demanda por contaminación ambiental, ante la cual la Corte suprema de Justicia falló a favor de la empresa C.I Prodeco, ampliándole, la licencia de funcionamiento hasta el año 2.007. • Recientes problemas con el Ministerio del Medio Ambiente por hundimiento de barcazas, causaron la suspensión de las actividades del puerto y una amonestación por los daños causados. No obstante, estas normativas no son contundentes para suspender el funcionamiento del puerto carbonífero. • Empresarios del Hotel Decamerun han adelantado quejas ante la Corporación Regional Autónoma del Magdalena por impacto de las actividades carboníferas de La Drummond y C.I. Prodeco.
Problemas que frenan la competitividad del servicio	<ul style="list-style-type: none"> • La permanencia de un número aproximado a las 300 tractomulas diarias trae problemas de inversión de espacio público, obstrucción de vía y contaminación por ruido y polución. No se dispone una organización espacial para la radicación de estos vehículos que generalmente se estacionan en el tamo de la Troncal. • Reacción en la población samaria por propuesta del superpuerto a cargo de la Sociedad Portuaria, manifiesta como consecuencia del impacto negativo causado por C.I. Prodeco. Las sustentaciones presentan preocupaciones sobre la contaminación del medio ambiente, las pocas utilidades que la actividad deja a la ciudad, el antagonismo que representa para el desarrollo de otras actividades como el turismo, el señalamiento de los perjuicios por encima de los beneficios, incredulidad frente a las tecnologías empleadas y al control ambiental correspondiente, y a la poca calidad con respecto a la posición de las entidades administrativas decisivas para el desarrollo de la ciudad.
Recurso Humano	Según información de la Vicepresidencia de desarrollo de C.I. Prodeco, en el segundo semestre de 1997 la empresa ocupa 363 personas en cargos administrativos, 450 en el área del transporte, manejando, de acuerdo con la fuente, un multiplicador social de 4,3%, lo que arroja un número aproximado de 3.500 personas dependientes de la actividad. Por otra parte, la actividad carbonífera estimula el trabajo en el área del transporte de carga, como renglón fundamental para el arribo de la carga al puerto desde las minas carboníferas del Cesar. La empresa requiere consultar servicios profesionales de mantenimiento de

Diagnóstico
Competitividad

	tecnologías y equipo, con recurso humano de Barranquilla, el interior del país y el extranjero.
--	---

Agricultura de Exportación: Actividades Cafetera y Bananera
Factores favorables de localización

	VENTAJAS		DESVENTAJAS	
	Café	Banano	Café	Banano

Diagnóstico Competitividad

<p>Localización de nuevas empresas productoras, comercializadas y prestadoras de servicios</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Condiciones climáticas - Distancia al puerto de exportación donde acceder fácilmente a mercados de consumo internacional - Tradición en la formación especializada del recurso humano. - Práctica de la caficultura sin venenos a cargo de las etnias de la Sierra Nevada, convierten la calidad de la rubiacea en un interesante elemento de competencia, en el mercado Europeo. - Práctica tradicional del cultivo favorable para reducir incertidumbres generadas por la potencialidad del territorio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Distancia al puerto de exportación donde acceder fácilmente a mercados de consumo internacional - Sistema hídrico apto para la irrigación del suelo. - Menor frecuencia de fenómenos huracánicos. - Tradición en la formación especializada del recurso humano. - Existencia tradicional de empresas comercializadas con importante posición en el mercadeo internacional - Importante infraestructura de acceso a las plantaciones, favorable para la fácil comunicación con el puerto. 	<ul style="list-style-type: none"> - Estado de la infraestructura de acceso a las áreas de cultivo. - Legitimación poco clara de títulos, y concentración de la propiedad. - Conflictos de propiedad y uso de la tierra como factor determinante para reducir las posibilidades de inversión real. - Inseguridad social y orden público amenaza a la permanencia de los propietarios. - Estructura conformación organizacional del sector cafetero como principal elemento de obstáculo para la adopción de iniciativas que promuevan la producción de derivados del café. - La caficultura está acompañada de hábitos agrícolas nocivos al ecosistema. - Falta de apoyo financiero a las unidades de explotación campesinas que derivan su sustento de la producción cafetera. 	<ul style="list-style-type: none"> - Está acompañada de hábitos agrícolas nocivos al ecosistema, causando contaminación en las actividades de control integral y fumigación, y, desequilibrios en el nivel freático, desbordamiento o sequedad de cuencas en el proceso de conexión de fuentes agua. - Inseguridad social y orden público amenaza a la permanencia de los propietarios. - La forma tradicional como se estructura la cadena productiva, ubica en posición de desventaja a los productores locales, quienes no tienen acceso a los márgenes de utilidades causados en el proceso de comercialización. - Futuro de la actividad bananera con preocupación por efectos de la sobreoferta mundial.
<p>Teniendo en cuenta la situación de las empresas existentes actualmente</p>				

Diagnóstico Competitividad

Potenciales de desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> - Adelanto de métodos y sistemas de producción fundamentados en la variante sostenible de recursos.- - Política de desarrollo agrario de carácter distrital, que promueva la inyección de capital privado y las condiciones de posesión y tenencia de la tierra. - Potenciación del recurso humano local, formado en ciencias agropecuarias
---------------------------	---

Funcionalidad: Transporte

Santa Marta se integra a la dinámica económica regional, nacional e internacional mediante la funcionalidad de **un transporte multimodal marítimo, aéreo, carretero y ferroviario**.

En lo relacionado **al transporte marítimo**, la ciudad demanda una mayor incorporación de tecnologías e infraestructuras.

El transporte multimodal con el que se articulan las actividades del comercio exterior requiere ser reactivado y optimizado.

- ❖ Así mismo, deben superarse las limitaciones de acceso existente en torno al **transporte de carga** por la deficiente oferta de infraestructura vial de la ciudad y, las limitaciones en cuanto las posibilidades de expansión físico espacial de Punta Betín.
- ❖ **El aeropuerto** requiere la adecuación infraestructural para el arribo de aviones de gran envergadura y regulación de los problemas técnicos generados en las actividades de fondeo del *puerto carbonífero Prodeco*.

En cuanto **al sistema ferroviario**, la infraestructura existente data de la primera mitad del siglo XX, por tanto exige una adecuación y modernización para optimizar su uso. A nivel del transporte ferroviario se requiere la ampliación de las redes existentes; el flujo de camiones de carga pesada incrementa las presiones sobre el espacio público, el medio ambiente y, aumentan los índices de inseguridad dentro de las vías.

Oferta de Empleo y su relación con los ingresos

Desde el punto de vista de la generación de empleo, entre 1989 y 1994 las actividades agrícolas en Santa Marta mantuvieron un ritmo relativamente lento de participación, pasando del 2.243 a 2.340 empleos respectivamente. Entre 1990 y 1994, a nivel del sector secundario se pasa de una oferta de 2.059 a 3.606 empleos generados, registrándose una tasa de crecimiento del 15,03%. Así mismo, de los 24.454 empleos generados por el sector terciario en el primer

Diagnóstico Competitividad

año, se pasa a 31.449 en el segundo, registrándose una tasa de crecimiento de 6,53% (Ministerio de Trabajo – OIT, 1995).

En el contexto regional, Santa Marta no ocupa el primer lugar en cuanto a la oferta de empleos; el liderazgo lo llevan Barranquilla, Cartagena y Valledupar. No obstante, esta circunstancia, no se puede desconocer la importancia del Distrito al nivel de los renglones productivos, ya que en 1995 alcanza el segundo lugar en oferta de empleo del sector primario y, el tercero en los servicios de restaurante y hotelería. Así mismo se sitúa en el tercer puesto en lo relacionado con las actividades de transporte, comunicación y construcción.

En lo relacionado al nivel de ingresos de la población, la ciudad se es la cuarta en ofrecer el mayor número de empleo con sueldos menores que el salario mínimo, representado el 74,6% dentro del total. El 23,7% lo concentra la oferta de empleos entre 2 y 10 salarios mínimos, mientras solamente el 1,6% supera este último rango.

Sin embargo, las limitaciones de la oferta de empleo de la ciudad, junto con los aspectos estructurales que caracterizan la existencia de un recurso humano poco calificado, contribuyen a explicar los altos índices de informalidad laboral. Para 1993, Santa Marta registra un índice de informalidad del 72,8% (Ministerio del Trabajo – O.I.T. 1995).

Como hecho preocupante para el mejoramiento de las condiciones socioeconómicas de la ciudad y para el control del espacio público, en los últimos años la economía informal viene ganando posicionamiento; en ello tienen mucho que ver los fenómenos migratorios campo – ciudad, por efectos de la violencia política y delincuencia característica de la última década, - con grandes presiones sobre las ciudad y áreas de reserva ecológica. Esta situación significa una mayor demanda sobre el gasto público de un Distrito caracterizado por una débil estructura tributaria.

Proyectos de Trascendencia Regional y/o Nacional

Santa Marta se posiciona como tercer centro de importancia dentro del corredor urbano del Caribe, a través del cual se pretende potenciar a esta ciudad junto con Barranquilla y Cartagena, en la oferta de servicios económicos y sociales.

Igual mención merece el lugar importante que asume la ciudad dentro del corredor Turístico Regional, impulsado por el *CORPES Costa Atlántica*. *El Distrito se posicionaría con la oferta ecoturística*, potenciando su oferta ambiental así como los atributos paisajísticos y el patrimonio histórico y arqueológico que lo caracterizan.

Diagnóstico
Competitividad

Finalmente, dentro de las propuestas recientes más polémicas, en los actuales momentos la ciudad se ubica como **la principal alternativa para el emplazamiento de un superpuerto carbonífero**, impulsado por el Gobierno Nacional al ofrecer ventajas comparativas en sus principales bahías: *Bahía Concha, Punta Betín, Puerto Zúñiga y Don Jaca*.

Visión Urbano - Rural

Este acápite del diagnóstico pretende identificar los principales aspectos, problemas, potencialidades y conflictos relacionados con la localización de las actividades productivas y el uso del suelo, con el flujo de la producción al interior del Distrito y, con los impactos ambientales causados por los procesos productivos. En términos generales puede argumentarse que el flujo del mayor número de productos agrícolas y pecuarios que se producen en el Distrito, no disponen de condiciones óptimas para la movilización, conservación, almacenamiento y mercadeo; en esta situación incide significativamente, la deficiente adecuación de infraestructura y la débil estructura organizativa empresarial de los pequeños productores.

Acopio. A este nivel se observa como principal problema la deficiente dotación, debido en parte a la poca cobertura de la inversión oficial, así como también a las características topográficas de las regiones campesina y pesquera, como grupos más afectados.

Debido a estas tradicionales limitaciones, el acopio lo vienen asumiendo los mismos productores creando áreas provisionales para la realización de la producción y/o entregando por anticipado la cosecha a los acopiadores, quienes aprovechan para asignar bajo precio.

En los últimos años, algunas intervenciones se vienen haciendo por parte de organismos, como el *INPA* para el sector pesquero, junto con algunas entidades radicadas en la ciudad bajo la condición de cooperantes internacionales. Sin embargo, la problemática aún persiste, en momentos en que la gestión de los sectores campesinos continúa siendo débil. Esta circunstancia trae como consecuencia el deterioro de los productos de origen local, y el desestímulo de las familias campesinas.

Transporte. El principal problema en materia de transporte, es que no se puede desarrollar oportuna ni eficientemente, por la inexistencia y/o mal estado de las vías de acceso hacia los lugares de producción. Los grupos más afectados son las unidades de explotación campesina, incluidos los grupos vinculados a la actividad cafetera y algunas comunidades de pescadores.

Diagnóstico
Competitividad

Dentro de esta limitación el transporte lo asumen los intermediarios, y en menor proporción los pequeños productores, quienes deben afrontar las imposiciones de los oferentes del servicio en cuanto a la capacidad de los vehículos y a las horas de salida. Como efecto inmediato, la dificultad de asumir los costos de transporte para regresar la producción a los lugares de origen, implica su desecho por parte de los pequeños productores, quienes no encuentran en las instalaciones del mercado público adecuación infraestructural para conservación y almacenamiento.

Almacenamiento. Exceptuado el café, ninguno de los demás productos agrícolas del Distrito dispone de adecuada infraestructura para el almacenamiento y bodegaje, de tal modo que les permita conservar la producción durante la post-cosecha. La causa primordial estriba en la poca cobertura de la inversión oficial, en las distancias existentes entre los lugares con vías de acceso y las áreas de producción, entre otros.

Organización y mercadeo. Los únicos renglones que al interior del Distrito se encuentran organizados, son el bananero y el cafetero, ello debido en parte, a que el primero obedece a los patrones de comercialización impuestos por transnacionales importantes en el mercado mundial, y el segundo a que la Federación de Cafeteros viene desempeñando un importante lugar en el principal producto de exportación del país.

Las unidades de explotación campesina, y en menor proporción las comunidades pesqueras, son las más afectadas con la falta de organización. Como consecuencia principal de estas falencias, los niveles de ingresos familiares se reducen en la medida en que las utilidades se quedan en los intermediarios. Al respecto, la falta de una política agraria integral que conjugue capacitación asistencia técnica, adecuación infraestructural y fomento agrario, resulta inminente; junto con la superación de las limitaciones de infraestructura vial, financiamiento y legalización de títulos de propiedad. Una matriz sobre la identificación de factores que requieren potenciarse para superar las adversidades existentes en torno a este tema se expresa a continuación.

Matriz de identificación de factores para potenciar la producción local						
Indicadores	Acopio	Transporte	Almacenamiento	Organización		Mercadeo
				Formal	Informal	
Localización	Ampliación la cobertura en el área rural	Establecimiento de sitios de intercambio, debidamente regulados, en el área rural, principalmente.	Ampliación de la oferta de establecimientos de almacenamiento de la producción, especialmente, en el área urbana.	Adecuación infraestructura vial en las áreas rurales de producción cafetera.	Extender las iniciativas de conformación de unidades productivas microempresariales hacia el área rural, con el fin de estimular el incremento de los ingresos en las UAF mediante la ampliación de los márgenes de utilidades generados en la comercialización, y el desarrollo de procesos Agroindustriales de menor escala.	Consolidando los factores identificados en las columnas anteriores.
Accesibilidad	Adopción de planes desarrollo vial en áreas rurales de importancia productiva, caracterizadas por difícil acceso a los nodos comerciales.			Impulso de políticas sectoriales que fortalezcan la capacidad de endeudamiento y la inversión de capital financiero en las unidades de explotación campesinas vinculadas a la actividad cafetera.		
Infraestructura básica.	Dotación de instalaciones funcionales, con adecuadas áreas de parqueo, especialmente en el mercado público.	Adecuación del entramado vial existente y apertura de vías interveredales que permitan dinamizar el flujo de la producción entre las áreas rural – urbana.		Adelantar gestiones para la creación de un sistema de información, mediante el cual se puedan registrar los		

Diagnóstico
Competitividad

Capacidad Instalada/ Niveles de tecnificación	Contribución al incremento de la durabilidad y calidad de la producción perecedera mediante el acompañamiento de una oferta de servicios básicos y financieros a los productores locales.		Contribución al incremento de la durabilidad y calidad de la producción perecedera mediante el acompañamiento de una oferta de servicios básicos y financieros a los productores locales.	puedan registrar los volúmenes de producción local, la procedencia de productos, los precios de mercado, oferta de políticas y recursos públicos, etc., como medio informativo a los productores del agro.		
Políticas y/o Inversiones oficiales	Canalización de recursos financieros y programas que propendan por el fomento de estas obras en el área rural		Implementación de medidas reguladoras y de control sanitario en el mercado público, acompañado de una oferta de servicios básicos y financieros a los usuarios			

ESTRUCTURA URBANA DE LAS CABECERAS CORREGIMENTALES

Desde el año 1993 hasta el presente, todas las cabeceras corregimentales han presentado un ritmo de crecimiento poblacional. Pese a que no se disponen de cifras exactas sobre el número de personas que habitan en estos núcleos poblados, esta tendencia se aprecia al observar la aparición de nuevas áreas residenciales y la invasión de zonas de riesgo, especialmente en los últimos años en donde el fenómeno de los desplazados por la violencia ha tenido incidencia..

Los procesos más dinámicos suceden en las cabeceras corregimentales de Bonda y Guachaca, mientras que en la de Minca, los procesos emigratorios ligados a la violencia rural, determinan un crecimiento menos importante. De este modo, a la vez que en los dos primeros asentamientos han predominado desarrollos subnormales, en zonas de cerro, predominio de hacinamiento, carencia de vías, servicios públicos básicos, y equipamientos sociales, en el caso de Minca, la expansión se ha dado bajo parámetros menos perentorios, y muy asociados a la oferta de servicios turísticos.

Con respecto a la cabecera de Bonda, ésta se ha expandido hacia los sectores Laureles, Cartagena, Santa Ana y Ojeda, involucrándose éstos hoy como barrios, cuando hasta hace poco eran reconocidos como veredas aledañas al casco urbano. Como hecho común se han dado predominantemente desarrollos de vivienda por autoconstrucción, caracterizados por la no disponibilidad legal del predio, la no conexión de servicios públicos domiciliarios, de equipamientos comunales, configurando áreas residenciales con grandes vacíos vacantes, y tipificaciones subnormales, a veces localizadas en zonas de alto riesgo.

La cabecera de Guachaca se ha expandido hacia el norte - sector de Puerto Nuevo- y al sur de la carretera Troncal del Caribe, bajo parámetros similares a los descritos en Bonda. El crecimiento de la cabecera ha estado ligado también a la economía cafetera y a la expansión de las actividades bananera y turística del área, los cuales se han convertido en polos de empleo para la población local, la desplazada por la violencia, y/o para la flotante proveniente de otros lugares del departamento, la región y el país.

La cabecera urbana de Minca en los últimos tiempos se ha expandido en función de la actividad turística, la cual ha incidido en el desarrollo de construcciones de alojamientos y viviendas campestres, en la parte posterior del hotel La Casona, la zona paralela al río Gayra, hasta el sitio conocido como Las Piedras. El crecimiento residencial se ha dado al pie de falda del cerro en donde se localiza el colegio de primaria y bachillerato.

Por su parte, la cabecera de Taganga, ha vivido en los últimos años un proceso de expansión en función del mercadeo ilegal del suelo. Las demandas turísticas del lugar, han propiciado el incremento de la población foránea en función de la cual ha estado el desarrollo de construcciones turísticas y residenciales que rompen con la fachada de la vivienda tradicional. Desde 1993 Las áreas en donde se ha expandido la cabecera corregimental de Taganga son: Sector Hollywood, Taganga Alta, y San Tropol, hacia el área norte, oriente y sur, respectivamente.

Todo ello ha suscitado un escenario creciente de deterioro de los cerros, de auto-construcción de vivienda en circunstancias de hacinamiento, tipificaciones subnormales, ilegalidad de predios, falta de solución sanitaria y de conexión de servicios públicos domiciliarios, carencia de equipamientos comunales, vacíos vacantes, invasión en zonas de alto riesgo y la conexión ilícita a las redes de energía eléctrica, entre otros.

El crecimiento urbanístico de los últimos años en Taganga, al no estar acompañado de un programa de ensanche de servicios públicos, determinó el que la Corte Constitucional expidiera una sentencia que pone freno a todo proceso de construcción, en tanto no se provea la cabecera de la infraestructura de servicios sanitarios básicos demandados por la población. Sin embargo, pese a esta disposición, y a los correctivos establecidos por la Oficina de Planeación Distrital, aún se llevan a cabo algunas obras, especialmente sobre los cerros tutelares del corregimiento.

Como circunstancia en común las cuatro cabeceras carecen de un sistema de alcantarillado, lo que hace latente la presencia de enfermedades y problemas de contaminación ambiental. De igual modo, no existe información oficial acerca del perímetro de la cobertura de los servicios públicos y sanitarios de estos cascos.

Desde otra perspectiva, los recorridos de campo y las expresiones de las comunidades consultadas, permiten mostrar un cuadro de síntesis de las demandas poblacionales comunes, las cuales fundamentan el diagnóstico de este segmento del Plan de Ordenamiento Territorial, en lo referente a las cabeceras corregimentales y las áreas rurales de su influencia.

DEMANDAS COMUNES EN LA CABECERA DE BONDA Y EL AREA DE INFLUENCIA

VIVIENDA	<ul style="list-style-type: none"> Tener en cuenta el concepto de la comunidad al momento de diseñar los proyectos de urbanización. Desarrollar Programas de Vivienda de Interés Social en los sectores: Cartagena, Ojeda, Santana y el centro. Así mismo en los asentamientos rurales como San Isidro de la Sierra y Mazinga
EQUIPAMIENTOS	<ul style="list-style-type: none"> Ampliar la planta física y cobertura de la escuela San José, (Los Laureles) Construir una escuela en el sector Ojeda. Construir un establecimiento para actos culturales. Crear una biblioteca. Ampliar la casa comunal. Construir la Casa del Anciano en un espacio definido (al lado de la inspección). Construir puesto de salud en Mazinga – y en San Isidro.
ESPACIO PÚBLICO	<ul style="list-style-type: none"> Construir gran parque (se propone el sector Ojeda) Construir parques infantiles y canchas múltiples en las veredas
VIAS Y TRANSPORT E	<ul style="list-style-type: none"> Construir un puente en Chubuluca. Construir puente en el sector Ojeda. Construir un puente en la Quebrada Coyongo, entre Ojeda y Masinga. Diseñar Plan vial de mejoramiento de vías veredales y construcción de puentes. Arreglo de la vía Bonda – Masinga. Construir un anillo vial (Veracruz, Masinga, Ojeda, Cartagena) Arreglar la vía Penjamo – Girocasaca y el carreteable Piedra Blanca – Páramo de San Isidro. Construir un puente peatonal sobre la Quebrada La Lisa (San Isidro de la Sierra). Ampliar rutas para el sector Masinga y Ojeda. Concluir el anillo vial Bordillos – Andenes
SERVICIOS PUBLICOS	<ul style="list-style-type: none"> Fortalecer la empresa comunitaria de acueducto y viabilizar el proyecto de poner a funcionar todas las redes existentes. Construir la planta de tratamiento en la vereda Mazinga. Terminar la electrificación en las veredas del corregimiento. Mejorar el servicio energía eléctrica hacia las áreas que se ha extendido el casco urbano. Alumbrado público en vía central (Veracruz-Penjamo) Instalar redes de gas. Ampliar la cobertura de teléfonos públicos. Incluir telefonía rural a la vereda Mazinga. Mejorar el servicio de aseo.
SERVICIOS COMERCIALES Y TURISMO	<ul style="list-style-type: none"> Construir un mercado satélite. Bonda no cuenta con comercio. Crear normatividad especial para el acceso de los nativos al Parque Tayrona, a sus playas, darle a la comunidad una salida al mar. Los ingresos del Parque Nacional Tayrona deben utilizarse en la misma región. Restaurar la 1era. Planta eléctrica como atractivo turístico

DEMANDAS COMUNES EN LA CABECERA DE GUACHACA Y EL AREA DE INFLUENCIA

VIVIENDA	<ul style="list-style-type: none"> ■ Crear un programa de Vivienda de Interés Social. ■ En los últimos años la población ha aumentado notoriamente debido a la mano de obra requerida en las empresas bananeras.
EQUIPAMIENTOS	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reubicar casa del corregidor ■ Adecuar un SENA agropecuario (no funciona) . ■ Ampliar el colegio de Buritaca, necesidad de un colegio agropecuario. ■ Falta dotación a las escuelas en las veredas. ■ Mejorar el servicio de los restaurantes escolares. ■ Ampliar el servicio de salud. ■ Construir aulas en Puerto Nuevo. ■ Crear una escuela formativa en deportes en la cabecera de Guachaca ■ Crear centros de acopio manejados mancomunadamente entre comunidad y distrito. ■ Fomentar el cultivo de las artes construyendo la Casa de la Cultura como alternativa a la superación de la violencia en los grupos jóvenes
ESPACIO PÚBLICO	<ul style="list-style-type: none"> ■ Diseñar parque en terreno comunal en Puerto Nuevo ■ Crear una cancha múltiple en terreno frente al mercado ■ Construir un parque Multiusos en el área de la iglesia de Guachaca
VIAS TRANSPORTE	<p>Mejorar el carretable la Aguatera - El Mamey. Mejorar la vía Linderos - Quebrada El Sol. Construir un puente sobre la Quebrada. Adecuar y mantener la carretera Guachaca – San Martín. Mejorar las condiciones del servicio de transporte de pasajeros. Encabezar las vías La Liza – Machete Pelao</p>
SERVICIOS PÚBLICOS	<ul style="list-style-type: none"> ■ Necesidad de un relleno sanitario, se deposita sobre la Troncal, cerca de Quebrada Valencia. ■ Creación de una microempresa de reciclaje. ■ Mejorar las condiciones del sistema de acueducto que no abastece a la población actual. Solicitar regalías INCC a Guachaca ■ Incorporar el servicio de agua potable. ■ Construir el sistema de alcantarillado sanitario. ■ Introducir el servicio de gas domiciliario. ■ Mejorar el servicio de telefonía. Faltan redes. ■ Introducir el servicio de alumbrado público. ■ Actualizar el casco urbano de Guachaca para efectos prediales (IGAC y Planeación).
SERVICIOS COMERCIALES Y TURISMO	<ul style="list-style-type: none"> ■ Establecer un centro comercial. ■ Mejorar las condiciones ambientales del turismo sobre las márgenes del río Guachaca, en Buritaca y Quebrada Valencia

DEMANDAS COMUNES EN LA CABECERA DE MINCA Y EL AREA DE INFLUENCIA

VIVIENDA	Recuperar viviendas afectadas por el conflicto armado.
EQUIPAMIENTOS	<ul style="list-style-type: none"> Construir una casa cultural, un museo en el antiguo colegio departamental de bachillerato, casa campesina. Adecuar y mejorar el cementerio. Fortalecer el colegio de bachillerato mediante dotación y adecuación y encerrarlo. Crear un establecimiento preescolar. Crear un hospital de 2do. Nivel en el mismo lugar donde está el puesto de salud con toda su dotación (incluyendo laboratorio clínico).
ESP. PÚBLICO	<ul style="list-style-type: none"> Crear un proyecto de recuperación y protección del Parque de Minca
VIAS Y TRANSPORT E	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar el puente metálico sobre el río Gayra Establecer áreas de parqueo (controlando circulación de carros) Construir vía que conduce de La Casona hasta el río Gayra. Ampliar y mejorar la vía Santa Marta a Minca Mejorar todas las vías que van a las veredas agrícolas. Asfaltar la vía Minca – la Tagua. Mejorar el servicio de transporte a Minca Controlar e institucionalizar los servicios de transporte estudiantil Mejorar las vías internas del casco urbano. Controlar el acceso de buses grandes por la carretera. Incorporar transporte a los puestos de salud del Campano y La Tagua.
SERVICIOS PÚBLICOS	<ul style="list-style-type: none"> Incorporar servicio de acueducto y alcantarillado al Colegio de Bachillerato. Crear un sistema de alcantarillado con laguna de oxidación (ya está ubicado el lugar) Incorporar el sistema de agua potable al casco urbano, tomando el agua de la Quebrada Jabalí (cambiar lugar bocatoma). Cambiar el sistema de acueducto del casco urbano y ampliar la cobertura teniendo en cuenta la población actual. Mejorar el servicio de aseo, y crear microempresa de reciclaje de basura. Gestionar la instalación de 120 líneas telefónicas Mejorar el servicio de energía y alumbrado público.
SERVICIOS COMERCIALES Y TURISMO	<ul style="list-style-type: none"> Establecer un Mercado Dominical en la plaza de Minca Promocionar a Minca como destino ecoturístico desde Santa Marta Definir áreas turísticas ecológicas en la ronda del río Gayra que pasa por el casco urbano estableciendo servicios sanitarios, Regular los sitios donde cocinan (bajo el puente metálico), Controlar las basuras en el río. Colocar señalizaciones turísticas. Educación turística para los “visitantes”. Fortalecer programas de microempresas en Minca.
ACTIVIDADES AGRICOLAS	<ul style="list-style-type: none"> Fortalecer la granja agrícola Mamá Julia y los incentivos forestales para estimular a los agricultores a proteger el medio ambiente. Estimular la producción de frutales Controlar la contaminación del agua en la cosecha del café, fomentando el despulpe ecológico). Crear estímulos económicos para la siembra de café de sombra.

- Crear paquetes con técnicas de agricultura productora –protectora.
- Construir un centros de acopio

DEMANDAS COMUNES EN LA CABECERA DE TAGANGA Y EL AREA DE INFLUENCIA

VIVIENDA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incorporar un proyecto que ya existe sobre mejoramiento de vivienda (200) pero teniendo en cuenta el carácter rural, con altura máxima de 2 pisos. ▪ Incorporar un proyecto de Vivienda de Interés Social en el sector Billuya pero de tipo rural (incorporando áreas libres).
EQUIPAMIENTOS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Crear la casa de la Cultura y la casa para la tercera edad. ▪ Crear un establecimiento para recreación de la juventud. ▪ Mejorar y dotar la casa campesina ▪ Crear un museo del mar en la carrera primera ▪ Dotar el centro de salud de botica comunitaria. ▪ Trasladar la escuela primaria y preescolar al sector del colegio de bachillerato.
ESPACIO PÚBLICO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Crear áreas libres para recreación. ▪ Conservar las áreas de recreación y deporte. ▪ Controlar la invasión de los caminos reales (llegando a Playa Grande) ▪ Delimitar zona de desembarco en Playa Grande y otras para seguridad de los bañistas. ▪ Dotar las canchas de fútbol ▪ Crear parques infantiles. ▪ Recuperar el parque del camellón cambiando los usos del suelo
SERVICIOS PUBLICOS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incorporar el servicio de agua potable a la cabecera urbana y autoabastecer a Playa Grande. ▪ Restaurar las redes de acueducto acorde con la población. ▪ Agilizar la construcción del alcantarillado que desemboque en el emisario submarino, y ampliar redes en los sectores Media Luna, Miramar ▪ Construir alcantarillado pluvial. ▪ Mejorar el servicio de alumbrado público en la cabecera y en la carretera Pescaíto Taganga ▪ Fomentar la educación ambiental especialmente en el manejo de basuras. ▪ Incrementar la frecuencia del carro del aseo. ▪ Ampliar redes domiciliarias e instalar teléfonos públicos. ▪ Incorporar gas domiciliario.
VIAS Y TRANSPORTE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Construir áreas de parqueo ▪ Seleccionar predios para construcción de puentes. Puente vehicular en la calle 9 con carrera 4, puente diagonal a la policía. ▪ Adecuar y recuperar los senderos turísticos (ecológicos). ▪ Arreglar las calles con adoquines ▪ Ampliar las rutas hacia San Tropel, Miramar y Hollywood y extender horario hasta las 11:00 p.m. ▪ Construir rampas para discapacitados frente a las instituciones

SERVICIOS COMERCIALES Y TURISMO

- Control a los decibeles en el camellón (contaminación auditiva por picós), Control a la pesca con dinamita, control a la tala, control a la quema en los cerros.
- Diversificar y dispersar el comercio por todo el casco urbano.
- Conservar Playa Grande con los 27 kioscos acordes a las costumbres.
- Adecuar ecológicamente los senderos que van hacia las playas.
- Construir muelle de pasajeros en Playa Grande y Bahía de Taganga.
- Diseñar un proyecto para la recuperación de la fachada al mar, paisaje de los cerros y en general de la bahía de Taganga.
- educación ambiental y turística para nativos.

ACTIVIDADES PESQUERAS

- Establecer las áreas de pesca artesanal desde Vigía hasta el Parque Nacional Tayrona.
- Dotación de un muelle pesquero en la Bahía de Taganga.

Del diagnóstico se deduce, que a pesar de la designación legal como zonas urbanas, y de que las administraciones han venido haciendo esfuerzos para consolidar el desarrollo de las cabeceras corregimentales del área rural de Santa Marta, éstas distan aún de reunir una verdadera caracterización urbana. Toda vez que no disponen de una cobertura aceptable de servicios públicos y sanitarios, ni cuentan con la suficiente dotación de infraestructuras que permita a los residentes tener acceso mínimo a servicios prestados en la cabecera distrital.

Sin embargo, las cabeceras corregimentales de Bonda, Guachaca, Minca y Taganga presentan sí ciertos atributos, - escuelas, centros de salud, iglesias, cementerios, zonas deportivas, instituciones policivas y un desarrollo residencial, vial y comercial -, que elevan su categoría en comparación con los demás asentamientos rurales, los cuales de alguna manera encuentran en éstos cascos posibilidades mínimas de beneficio y satisfacción de necesidades.

Teniendo en cuenta que el grado de consolidación del desarrollo urbano se define en función del uso del suelo, así como por las características y relaciones de éste, la designación de las cabeceras corregimentales como zonas urbanas, **demanda acondicionar su estructura y funcionalidad para fortalecerlas como tal.**

Impacto ambiental de las actividades económicas

Existen en el Distrito de Santa Marta, tanto en el área urbana como en la rural, focos contaminantes causados por la manera como se vienen utilizando los factores naturales y productivos. Dentro de este aspecto, se resaltan como principales causas los limitados controles institucionales, el bajo nivel de desarrollo tecnológico y el predominio general de hábitos humanos nocivos.

No obstante, aún se dispone en el territorio de un potencial con el cual competir con otras ciudades de la región, el país y el extranjero. Una matriz diagnóstica referente a los impactos ambientales por causa de actividades productivas, en las áreas urbana y rural, y teniendo en cuenta el tipo de demanda de cada uno de ellos, se relaciona a continuación.

Sectores Económicos	Area		Demanda
	R	U	
1. Agropecuario			
Agricultura	X		Control sobre fumigación aérea en la zona bananera, en las actividades de beneficio del café, quemas en período de presiembra, deforestación y sustitución de bosques primarios por secundarios, conexión ilegal e irracional sobre corrientes de agua, perforación indiscriminada de pozos profundos.
Avicultura	X		Reubicación en las áreas donde están radicados cerca a núcleos residenciales, control con respecto a la emisión de olores y manejo de residuos.
Pesca	X	X	Control con respecto al uso de detonaciones de dinamita
Forestal	X		Control comercialización ilícita de madera
2. Explotación minera			
Mat. de arrastre	X		Control rondas hidráulicas en las cuencas bajas y media de ríos.
Extracción		X	Control a explotación de canteras radicadas en áreas de reserva forestal
Ladrilleras		X	Reubicación de hornos radicados en áreas residenciales de la ciudad
3. Industria Manufacturera			
	X		Reubicación de las instalaciones ubicadas en áreas residenciales, dotación infraestructura básica de servicios
4. Comercio			
C Informal	X	X	Control en expedición de desechos sólidos (Basura), emisión de ruidos y alto impacto en flujo vehicular.
5. Servicios Públicos			
Electricidad		X	Reubicación de subestaciones eléctricas radicadas en áreas residenciales. Ampliar cobertura en áreas rurales para evitar uso indiscriminado de leña
Acue-alcant	X	X	Ampliación de la cobertura de servicios de alcantarillado
Telecom		X	Control en la frecuencia con que se instalan nuevas redes, especialmente en áreas de interés turístico, comercial y de alto flujo vehicular.

Sectores Económicos	Area		Demanda
	R	U	
6. Construcción			
	X	X	Control de expansión intervenciones en áreas de reserva ecológica, zonas de patrimonio arquitectónico, y área de designación turística. Ampliación de cobertura de servicios de acueducto y alcantarillado para evitar los impactos negativos causados por el vertimiento de residuos al mar. (Caso construcción áreas turísticas y cerros principalmente).
7. Transporte y comunicaciones			
Urb. pasajeros		X	Control a la proliferación de transporte colectivo, y a la sobrecarga de las rutas establecidas en el centro de la ciudad.
Carga terr.	X	X	Adecuación infraestructural para erradicarlos de las principales arterias del distrito donde circulan vehículos, buses colectivos, peatones, etc. Ordenación del área sur y la transversal que conduce al puerto, en lo relacionado a las áreas de parqueado.
Marítimo		X	Medidas de control estrictas en los dos puertos por las débiles dotaciones tecnológicas con las cuales desempeñan los oficios de cargue y descargue. Caso especial el Carbón. Con respecto a los silos de almacenamiento de petróleo de Ecopetrol, deberá estudiarse la compatibilidad de estas instalaciones con la proliferación de la zona franca turística.