
Capitulo I:
El Modelo Urbano y sus Determinantes

COMPONENTE URBANO

1. ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA URBANA

1.1 Evolución De La Estructura Urbana

La estructura urbana espacial y funcional del Distrito, evoluciona a partir del Centro Histórico, espacio urbano que prima y concentra servicios, comercio, y centro financiero y de decisión de gran valor referencial y connotativo. Hechos urbanos como el puerto y actividades económicas, como el banano, establecieron tendencias de crecimiento hacia el Norte (Barrio Norte) y hacia el Sur (Barrio El Prado); los procesos de poblamiento sobre el área rural del camino a Mamatoco, y sobre la antigua carretera a Barranquilla generaron tendencias de crecimiento lineal dando origen a barrios como El Olivo y Manzanares. La urbanización, a partir de los 50's del área denominada El Rodadero, estableció un proceso de desarrollo urbanístico hacia el Sur, desarticulado y con carencia de una infraestructura de servicios adecuada, conformando sectores como Plenomar, Irotama, Bello Horizonte, Cabo Antibes, etc. Posteriormente, el lleno de los vacíos significativos, con desarrollos planificados al interior de la estructura urbana, y las tendencias de ocupación hacia la periferia de asentamientos espontáneos generaron la forma urbana y la tipología de tejidos actual.

1.2 Elementos definitorios de la estructura urbana actual.

La evolución de estas tendencias de localización fueron influidas notablemente por la espacialidad urbana primaria conformada por las estribaciones de la Sierra Nevada, el litoral y los cuerpos hídricos superficiales, elementos que de acuerdo a su forma y disposición, se han convertido en modeladores de la trama urbana y vial, lo cual confiere la especial identidad a la imagen, a la funcionalidad y la dinámica de la ciudad. Como otros hechos definitorios, que han dado una conformación particular y han establecido tendencias de evolución y organización, se encuentran el sistema vial y férreo, los equipamientos estructurantes como el Puerto Marítimo, el Aeropuerto, la Central de Transportes, la unidad deportiva Simón Bolívar, la zona industrial y las particulares configuraciones del tejido urbano que han generado una estructura urbana poblada con grandes vacíos, contrastes, y exclusivas conformaciones de paisaje.

1.3 La Forma Urbana

El Centro urbano, a partir del cual ha evolucionado la ciudad, estructura un modelo monocéntrico a partir del cual se ha establecido un desarrollo que se

puede definir como radial, al cual se ha asociado, a través del litoral, una estructura lineal de usos destinados al servicio de turismo (Rodadero y Zona Sur), y una tendencia hacia el Oriente por procesos espontáneos (Once de Noviembre). De esta manera la forma urbana se define por un centro de gravedad en la Zona Histórica y el arco definido por la Troncal del Caribe, con sus desarrollos hacia el Sur y Oriente. Dos elementos que presentan una articulación funcional a través de la Avda. del Ferrocarril, la Avda. del Libertador y la vía de acceso al Rodadero, pero deficiente en su sentido espacial y como tejido urbano.

1.4 Movilidad Urbana

Las localizaciones de elementos como el Centro, las playas, el puerto, la zona turística, el área industrial, los corredores en formación y las grandes concentraciones educativas son los generadores de la movilidad urbana, desde las áreas residenciales. Esta direccionalidad del movimiento urbano, genera una intensa actividad de transporte público y privado hacia estas áreas. La tendencia lineal de crecimiento sobre el arco de la Troncal, tiende a generar distancias muy importantes para la escala poblacional de la ciudad, por lo cual se debe proyectar a futuro escenarios para la generación de transporte colectivo que mejore la consolidación de tejidos y una movilidad acorde a la funcionalidad que se pretende.

La movilidad en el Distrito tiene grandes aspectos temáticos con base en los sistemas de comunicación presentes, su capacidad actual y su potenciación a futuro, como son: vías terrestres, puertos, aeropuerto y vías férreas. Estas posibilidades encierran una alta perspectiva de movilidad intraurbana y de contacto regional, nacional e internacional. Se pueden definir como puntos fuertes que generan movilidad: El Centro como conjunto, el Puerto, la Zona Turística del Rodadero, y el eje de la Troncal del Caribe en nodos como la zona Sur, la zona industrial y la Central de Transportes. La estructura de movilidad y transporte público del Distrito se encuentra fuertemente definida por el Centro Histórico

1.5 Síntesis

Los puntos claves más significativas de la estructura urbana actual se pueden resumir de la siguiente manera:

- Conformación monocéntrica, con elementos de interés sobre el borde del marino.
- Saturación funcional del Centro Histórico, con serio compromiso patrimonial.
- Forma urbana fuertemente condicionada por elementos naturales.

- Tendencia a la dispersión del tejido urbano periférico, con marcada horizontalidad y hacia zonas de menores posibilidades de urbanización.
- Conflictos de usos en algunas áreas y ejes viales, por tendencias de ocupación no adecuadas a la potencialidad del suelo.
- Débil oferta de espacio público al interior del tejido urbano, y poca articulación y accesibilidad a la abundante oferta natural.
- Tendencia de ocupación de áreas ambientales de valor con desarrollos poco armónicos y sin planificación.
- Nodos y corredores con conflictos de tráfico en crecimiento.

1.6 Identificación de Temas Críticos

Como elementos que posibilitan alcanzar la visión estratégica deseada en el proceso de formulación, se identificaron en el diagnostico las siguientes áreas críticas:

Estructura Urbana: Procesos de expansión de escaso control, escenarios de desarrollo no urbanizables, procesos de gestión y planificación no direccionados hacia la solución de esta problemática de expansión e invasión de áreas de protección.

Calidad de vida y ambiente: La calidad de vida es un tema asociado a las virtudes y deficiencias de las diferentes dimensiones y atributos del área urbana. El medio ambiente está siendo intervenido con la ocupación de espacios de valor ambiental, procesos contaminantes y conflictos por usos del suelo.

Espacio público: Poca utilización de los recursos naturales como espacio publico y déficit significativo en las áreas construidas. Bajos indicadores de espacio (2,8 M2/habitante) y poca capacidad de amoblamiento, mantenimiento y accesibilidad del mismo.

Usos del suelo: Situación de conflictos en los usos del suelo por localización de actividades no compatibles.

Perdida de competitividad: Esta condición constituye obstáculos para el desarrollo y la generación de empleo, así como factores con poco o deficiente dinamismo tales como: recurso humano calificado, articulación de iniciativas pública y privada, estímulos a las actividades económicas, nivel tecnológico, crecimiento del sector informal, organización empresarial y baja Complementariedad pública. Aunado esto a una oferta pobre físico-espacial y estructural (redes de servicios) para aspirar a un posicionamiento importante en

su contexto económico. Con excepción de la actividad portuaria, el resto de sectores muestra tendencias de rezago (servicios públicos y sociales, servicios turísticos, servicios culturales) y el no aprovechamiento del potencial ecoturístico de la sierra Nevada, Parque Tayrona y del entorno regional, por lo cual es baja la oferta del turismo internacional.

Rol en el contexto regional y nacional: La estructura urbana de la ciudad no esta preparada frente a la política de apertura y globalización de la economía. No existe una estrategia clara de productividad, ni estímulo a la inversión privada. Se sigue un modelo improductivo (hacia el interior del territorio distrital), sin complementariedad suficiente con la región, con un crecimiento demográfico acelerado por migraciones y situación de orden público en el país, aunado esto a la poca imagen del país en el exterior

Infraestructura (Servicios y equipamiento): No existe una oferta de cobertura y calidad adecuada para propiciar el desarrollo económico y la competitividad, ni planes integrales de prestación de los servicios. Las condiciones de accesibilidad física y social a los servicios de salud y educación, la calidad de los mismos, afectan también la calidad de vida.

Vivienda. Alta presión por demanda VIS, déficit actual entre 10.000 y 12.000 viviendas. Tendencia a agudizarse por inmigraciones. Problemas de bajo perfil en el tejido urbano residencial generado en más del 40% del territorio.

Concentración funcional del Centro Histórico: Predominio del espacio del Centro como área funcional, económica y de servicios. Alto valor referencial y pérdida y proceso de deterioro del patrimonio ambiental. Perdida de equilibrio territorial en la relación centro-periferia.

Áreas de riesgo: Creciente proceso de asentamientos en áreas de riesgo, lo que genera dispersión y baja consolidación del tejido urbano, deficiencias de servicios públicos y poca atención del gobierno distrital.

Gestión de ciudad: La administración del territorio ha establecido una visión fragmentaria, con bajo perfil participativo en la construcción de un modelo de desarrollo y sin la mirada de contexto y complementariedad del área urbana y el área rural.

Estos temas indican las áreas de concentración de esfuerzos para lograr la visión estratégica propuesta. Esta visión establece requisitos a la gestión urbana de obligado cumplimiento, que se deben traducir en una oferta urbana que aporte los insumos necesarios para la realización del modelo, y poder superar las deficiencias de la estructura urbana actual con respecto a los mismos.

2. LINEAS ESTRATÉGICAS PARA EL ORDENAMIENTO Y PROPUESTA DE CIUDAD.

Dentro de la propuesta de formulación se establecen líneas estratégicas de actuación, atendiendo al contenido de los temas identificados como críticos, y teniendo en cuenta:

- ☐ La identificación de los elementos o programas que conforman la línea estratégica
- ☐ Su complementariedad con otras líneas de actuación
- ☐ Identificación de actores y estrategias de ejecución
- ☐ Costos y posibilidades de actuación
- ☐ Actividades para la puesta en marcha de las mismas

ESTRATEGIA No.1:

IMPLEMENTACIÓN DE PUERTOS E INFRAESTRUCTURA VIAL Y TRANSPORTE

1. Consolidación de la actividad portuaria, acorde a las instalaciones existentes y a las determinaciones ambientales del territorio
 - Definición de usos del suelo acordes a las actividades portuarias propuestas.
 - Definir las áreas de ampliación del Puerto de Betín y su articulación al tejido urbano existente, estableciendo usos adecuados para tal fin, consolidando las actividades portuarias, con base en las alternativas del componente general.
 - Adecuar dentro del proyecto de la Vía Alternativa los usos pertinentes para consolidar la actividad portuaria con áreas de almacenamiento, puerto seco, usos múltiples, etc.
 - Establecer una alternativa viable para el desarrollo de un único puerto carbonero al interior del territorio, con base en las alternativas y escenarios definidos en el componente general del presente plan.
 - Definir los mecanismos de protección ambiental para la actividad portuaria y su operación.
 - Creación de una central de carga de intercambio multimodal, asociado a los transportes de carretera, férreo, aéreo y marino

2 Adecuación de la infraestructura vial

- Mejoramiento de la malla vial existente
- Diseño de nuevas vías al interior de la estructura urbana para incrementar la accesibilidad de sectores y la eficiencia del transporte urbano
- Diseño de un sistema vial, en las áreas urbanas de expansión. articulado a la estructura urbana propuesta

3 Potenciación de la infraestructura férrea instalada

- Unificación del corredor de carga mediante el traslado del eje férreo a la Vía Alterna al Puerto.
- Potenciación del corredor existente como línea de transporte masivo a futuro

4 Plan Maestro de Expansión Aeroportuaria

ESTRATEGIA.No.2:

IMPULSAR EL PLENO DESARROLLO DEL SECTOR TURISTICO BAJO ESTRUCTOS CONTROLES AMBIENTALES

1. Potenciar el desarrollo ecoturístico como alternativa de modelo de explotación de los recursos naturales del territorio
 - Políticas concertadas de desarrollo para los parques nacionales naturales
2. Establecer la infraestructura de servicios, la calidad de hábitat y los espacios ambientales complementarios adecuados a las exigencias del turismo internacional
 - Normativas para desarrollos de alta calidad
3. Definición de usos del suelo compatible con el desarrollo turístico.
4. Recuperación de ecosistemas de playas urbanas dotándolas de accesibilidad, obras y controles ambientales y de una política de gobierno de la oferta de servicios individuales.
5. Desarrollo de un sistema de transporte costero

ESTRATEGIA No.3:

BUSQUEDA DE LA SOSTENIBILIDAD EN EL CONTENIDO Y EN EL MANEJO AMBIENTAL DEL TERRITORIO

1. Estructurar una red de espacios verdes en el área urbana existente y en las áreas de expansión

- Mejoramiento de los parques existentes
- Creación y dotación de parques barriales, para mejorar la situación deficitaria de espacio público
- Creación de un área de parque distrital central con énfasis en equipamientos de cultura
- Creación de un cinturón de control ambiental en el pie de monte de los cerros perimetrales por medio de áreas de actividad recreativas o zonas de protección
- Establecer los planes de espacio recreativo y de arborización en las nuevas vías propuestas.
- Enfatizar el desarrollo de las zonas verdes de cesión en las áreas de expansión urbana
- Creación de una estructura jerarquizada de espacios verdes, con áreas verdes zonales y barriales
- Mejoramiento integral de las rondas de los ríos Gayra, Manzanares y quebradas del área urbana.

2. Reducción de fuentes de contaminación urbana

- Acciones y normativa asociada al control de fuentes de ruido, vertimientos, etc.

ESTRATEGIA No. 4:

DESARROLLO DE UNA PLATAFORMA DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS COMO SOPORTE DE COMPETITIVIDAD

1. Completar la cobertura sanitaria y potenciar el desarrollo del servicio en las nuevas áreas de expansión.

- Desarrollo de dos sistemas de alcantarillado, separando un sistema independiente para la zona sur
- Solución de emisario final con pretratamiento para el sistema sur y conclusión obras del emisario zona norte.
- Plan de saneamiento cuerpos hídricos del área urbana

- Prohibición de sistemas sanitarios inadecuados cerca a áreas ambientales o de fuentes hídricas

2. Establecimiento de acciones de control y de recarga del acuífero.

- ↳ Elaborar los estudios hidrológicos y topográficos para ubicar las estructuras de recarga del acuífero.

ESTRATEGIA No.5:

ORDENAR LA ARTICULACION Y EL DESARROLLO DEL LITORAL COSTERO AL CONTEXTO URBANO

1. Fachada Marina

- Identificación en la fachada marina de las características tipológicas y paisajísticas, y establecimiento de acciones para su adecuación.

2. Acceso al mar

- Desarrollar la estructura viaria y de espacio publico entre la troncal y el borde marino para una mejor accesibilidad de las playas
- Desarrollo de proyecto de prolongación hacia el sur del Camellón o Paseo Bastidas para su articulación hasta Playa Lipe.

3. Recuperación del litoral urbano

- Recuperación de playas del área urbana de los procesos de erosión
- Zonificación funcional y definición de áreas pesqueras y zonas recreativas
- Definición de usos e intensidad de los mismos.

4. Desarrollo de nuevas modalidades residenciales para ocupación de cerros del litoral.

ESTRATEGIA No. 6:

DAR RESPUESTA A LAS NUEVAS EXIGENCIAS SOCIALES CON SERVICIOS DE BIENESTAR Y SEGURIDAD PUBLICA

1. Educación

- Definición de currículos técnicos para el área turística y portuaria
- Un nuevo concepto espacial ambiental en la implementación de la cobertura escolar.
- Localización de grandes concentraciones escolares en áreas de bajo desarrollo urbanístico

2. Salud

- Implementación de un proceso de cualificación y dotación al primer nivel de atención.
- Amplia acción efectiva de prevención y de asistencia a la drogodependencia y el SIDA.

3. Áreas de riesgo

- Proyecto técnico de definición de zonas de riesgo
- Procesos de control a invasiones de áreas de riesgo
- Política de reubicación a población en zonas de riesgo

4. Grupos especiales de población

- Respuestas con programas y espacios adecuados al proceso de envejecimiento poblacional.
- Criterios de acción que permitan eliminar las barreras de la ciudad a personas con limitaciones.
- Atención a la población infantil en zonas de pobreza con infraestructuras adecuadas

5. Deporte y recreación

- Creación, ampliación y aprovechamiento de infraestructura deportiva
- Creación de una especialidad adecuada al deporte al aire libre mediante la incorporación de áreas ambientales y deportivas al sistema de espacio publico

6. Vivienda de interés social

- Identificar y consolidar áreas V.I.S con la complementariedad de los servicios urbanos necesarios.
- Planes de mejoramiento integral para áreas residenciales de baja consolidación urbana

ESTRATEGIA No. 7:

VALORACION DEL PATRIMONIO COMO FACTOR DE CONSOLIDACION DE LA IMAGEN Y LA CULTURA URBANA

1. Estructuración institucional para manejo del Centro Histórico
2. Revisión normativa urbana Centro Histórico.
3. Valoración de otras áreas patrimoniales.

ESTRATEGIA No. 8:

PROCESOS DE GESTION URBANA ACORDE AL NUEVO ORDENAMIENTO Y MANEJO DEL TERRITORIO DISTRITAL

1. Fortalecimiento del control urbano a los procesos de expansión.
2. Desarrollo progresivo para consolidación áreas urbanizadas con desarrollo de servicios y equipamientos
3. Definición de desarrollos prioritarios para áreas intraurbanas
4. Fortalecimiento institucional a los procesos de planificación

3. EL MODELO URBANO PROPUESTO

La formulación estratégica del área urbana, concentradora de las decisiones del orden administrativo y económico del ámbito distrital, se fundamenta en la visión económica (competitividad), social (identidad cultural) y ambiental (sustentabilidad) planteada en los diferentes escenarios técnicos y participativos, como base sólida para la definición de la ordenación urbana y de su ámbito rural.

La doble visión detectada en la participación se define por un lado como potencial polo de desarrollo que implica necesariamente favorecer el crecimiento económico y físico, y por otro, como una condición de habitabilidad que pretende la preservación de un modo de vida con identidad propia. Estos son, necesariamente los elementos del sueño colectivo que deben ser integrados y reconciliados en una estrategia única de construcción de ciudad.

El primer esquema apuesta a una fuerte consolidación de los bienes y servicios, concentración de actividades productivas, infraestructuras, accesibilidad, cooperación público-privada y flexibilidad en la planificación urbanística. La segunda visión apunta a objetivos de calidad de vida, equipamiento social, planificación y recuperación del espacio público y la recuperación y consolidación de hábitats deteriorados. La conjugación de esta doble visión es uno de los elementos básicos de la estrategia de proyecto global de ciudad que se quiere para el Distrito de Santa Marta.

3.1 Estructura Del Modelo

La definición de las características físicas urbanas, de las áreas construidas, las vocaciones y el modelo de desarrollo hasta ahora generado, establece para la composición del área urbana del Distrito, tres grandes segmentos físicos de ciudad y de una estructura soporte ambiental, cada uno con características particulares asociadas a la producción de bienes y servicios, unos escenarios naturales y contruidos y una estratificación que deben ser articulados a través de una propuesta de estructura urbana que establezca valores y centralidades para cada uno de ellos pero que también los integre a través de un sistema de espacio público como eje central y de una propuesta vial coherente y jerarquizada.

Estos segmentos de ciudad son:

El Segmento urbano consolidado o tradicional que abarca el Centro Histórico, el Puerto y las áreas residenciales ubicadas al Norte, Oriente y Sur, hasta la Troncal del Caribe. Este segmento se caracteriza por la concentración de población, de los usos comerciales, de servicios institucionales y de la actividad económica básica. Su tejido urbano es consolidado por sectores, sobre todo en aquellos donde se concentra la actividad comercial y de servicios, como también presenta sectores degradados y de baja calidad ambiental. Contiene además, los equipamientos más importantes y estructurantes, como el puerto, los servicios administrativos, de salud en primer y segundo nivel de atención, establecimientos educativos, etc.

Este segmento, agotado su territorio, basará su estrategia en la optimización de lo construido, en la posibilidad de ser eficiente sobre la base de un reequilibrio de funciones, de acciones de mejoramiento y preservación, de redensificación mediante un adecuado uso predial en algunas zonas, de desarrollo de vacíos urbanos significativos y en las actuaciones tendientes a establecer la seguridad ciudadana por medio de la reubicación de las zonas de riesgo y los planes de mitigación.

Este segmento consolidado es la base de la estructura urbana general, que genera la identidad y los valores de usos comerciales, administrativos, de habitabilidad y de servicios a los otros segmentos.

El segmento urbano del litoral que comprende la Zona Sur del área Distrital desde el Puerto Marítimo hasta la Quebrada del Doctor y caracterizada por la concentración de servicios turísticos y los usos residenciales, posee debilidades en la conformación de su estructura espacial, en la oferta de espacio público e incompatibilidades en los usos del suelo.

En este territorio, como estrategia fundamental, se debe potenciar la infraestructura y la espacialidad para el desarrollo de una oferta turística amplia en posibilidades para el usuario del mismo. Su carácter como ciudad lo establece la riqueza natural y la costa marítima. Su desarrollo ha sido insular y poco compacto, lo cual ha generado tipologías espaciales y habitacionales diferentes, como también la oferta de servicios turísticos no es la mas adecuada. Debe, a partir de esta base débilmente desarrollada, establecer las nuevas estructuras de apropiación y explotación del recurso costero dentro del contexto Distrital.

Este segmento se abre hacia el exterior y se convierte en acceso a través del Aeropuerto, pero debe generar hacia el interior beneficios a través de la generación de empleo y oportunidades, lo mismo que el fortalecimiento de la política, fiscal, tributaria y de valorización.

El segmento del litoral, asentado sobre el escenario que posee la base natural y la dinámica propia del sector turístico, debe ser objeto de un marketing de promoción, y polo de atracción para los usos e infraestructuras necesarias para potenciar su desarrollo.

El segmento de ciudad nueva, a desarrollar en toda la zona Oriental desde la vía a Minca hasta los asentamientos de La Paz y Cristo Rey, aportará además de las áreas residenciales, una propuesta de servicios educativos, las áreas para el desarrollo de una estructura industrial con bajo perfil contaminante, un corredor Multiusos con proyección a la actividad portuaria y un sector para el desarrollo de servicios institucionales de abastecimiento y seguridad. Su gran posibilidad radica en que se pueden eliminar los viejos procedimientos de construir ciudad y superar las condiciones de la estructura urbana existente.

La ciudad nueva es soporte de la competitividad y de nuevos valores económicos del conjunto, además de ser centro de un nuevo esquema de habitabilidad y de utilización del espacio urbano.

El segmento ciudad ambiental, difícil de precisar en sus límites físicos pero que comprende el ámbito natural de la ciudad existente y las áreas puntuales de desarrollo ubicadas en los parques naturales del área rural y a incorporar a la estructura propuesta de desarrollo turístico.

La articulación de todo el modelo, con base en la estructura del espacio público, debe establecer la conectividad y las relaciones espaciales entre los tres segmentos físicos de ciudad, afianzando centralidades capaces de generar en cada uno de ellos los valores urbanos de identidad y

respondiendo a la vocación productiva y de servicios planteada para cada uno de ellos.

La ciudad ambiental simboliza el marco de los recursos naturales y del escenario construido, como entorno y asentamiento de los otros tres segmentos.

3.2 Objetivos Del Modelo

┌ Objetivo General

Desarrollar, dentro del reconocimiento de los segmentos, un esquema de espacio urbano con altas características funcionales basadas en la consolidación de su rol como centro subregional, con prospectiva de ciudad turística, comercial, portuaria y con gran utilización de los elementos ambientales y paisajísticos que le son característicos, logrando una ciudad sana y equilibrada en la ocupación y utilización de los suelos urbanos

┌ Objetivos Específicos

- Obtener para el área urbana un elevado indicador de áreas de recreación y espacio público.
- Elaborar una plataforma de servicios e infraestructuras adecuada a la visión estratégica de competitividad.
- Consolidar su rol como ciudad prestadora de servicios a nivel regional, mediante la ampliación de la oferta de equipamientos sociales.
- Consolidar un modelo de usos del suelo, adecuado a la potencialidad de su entorno geográfico y a las directrices de desarrollo visionadas.
- Un desarrollo de áreas residenciales coherente (acorde a las áreas de desarrollo intraurbanas y las zonas de expansión), y estructurado a los grandes ejes viales y equipamientos.
- Eliminar la macrocefalia del Centro Histórico mediante proceso de creación de centralidades urbanas.

3.3 Dinámica Del Modelo

Como estrategia importante se reconocerá en cada segmento su vocación, su infraestructura, su espacialidad y la dinámica al interior de cada uno, acorde a sus potencialidades y deberán articularse de acuerdo a los elementos físicos, económicos y de soporte de manera que se complementen en forma adecuada sin perder su funcionalidad e identidad como totalidad urbana.

El modelo urbano propuesto se fundamenta en la consolidación de las vocaciones, potencialidades y roles definidos, estableciendo para su concreción las siguientes políticas generales:

Políticas a corto plazo

- Ejecución de las infraestructuras físicas de servicios públicos necesarias para dinamizar áreas definidas como de desarrollo prioritario dirigidas ante todo a incentivar sectores como el turismo, la industria y el desarrollo de otros sectores económicos de la ciudad, como también las correspondientes a las áreas poco consolidadas, como de estrategia de mejoramiento de la calidad ambiental.
- Ejecutar a través de la ejecución de un plan de vías a corto y mediano plazo la conectividad y accesibilidad, tanto entre los segmentos de ciudad como al interior de ellos.
- Diseñar una estrategia de transporte, adecuada a la movilidad existente y a la ubicación de las nuevas áreas de actividad.
- Impulsar como operaciones estratégicas fundamentales las acciones para el desarrollo de algunas áreas urbanas: Centro Histórico, control a invasión de cerros y la recuperación integral de la Ronda del Río Manzanares.
- Re-ubicación de equipamientos y usos que actualmente presentan una problemática de impactos urbanos negativos.
- Definición de una estructura y zonificación optima en cuanto a la ocupación, explotación y compatibilidad de los suelos, en armonía con el modelo de estructura adoptada y en consecuencia con la problemática que caracteriza al área urbana principal
- Ejecutar una estrategia de utilización de vacíos urbanos significativos, para incorporar al desarrollo sectores importantes de ciudad.

Políticas a mediano plazo

- La puesta en marcha de un grupo de operaciones estratégicas acordes con los objetivos del Plan. Estas operaciones están identificadas así:



- Centro Histórico y fachada al mar
- Plan Maestro Aeropuerto Simón Bolívar



- Recuperación de la Ronda del Río Manzanares
- Reestructuración área urbana de El Rodadero
- Traslado del corredor férreo
- Integración zonas Norte y Oriental
- Reubicación de población en zonas de riesgo

Políticas a largo plazo

- Desarrollo económico, socio cultural y ambiental. Dotar a la ciudad de Santa Marta de una infraestructura productiva y de servicios tendiente a lograr un espacio atractivo a la inversión y desarrollo de los sectores básicos de su economía y de su desarrollo socio- cultural
- Ciudad a escala humana y equilibrada. Lograr el equilibrio físico-espacial de acuerdo a las posibilidades de hacer del área urbana un territorio a escala humana potenciando sus áreas de actividades, tanto construidas como por construir, en relación con los usos y funciones urbanas propuestos.
- La consolidación del espacio público como pivote del usufructo colectivo de ciudad, con elementos de identidad cultural y una imagen urbana definida.
- Adecuación de la estructura urbana actual y futura, para lograr una mejor redistribución y equilibrio espacial en los usos del suelo y la oferta de equipamientos sociales y de servicios. Buscar una adecuada redistribución de los elementos de la infraestructura de servicios básicos en las áreas consolidadas, y llevar los necesarios a nuevas áreas de desarrollo, para así ofertar una red de servicios y equipamientos comunitarios, a través de la cual se buscará la compensación de las áreas que actualmente están desequilibradas en estos aspectos.
- Dotar de nuevos sub-centros urbanos concentradores de servicios a través de la propuesta de creación de núcleos de actividades básicas de atención.
- Políticas de incorporación de los suelos de expansión requeridos para el desarrollo urbano en las diferentes escalas de estratificación socioeconómica

Acciones

Las acciones planteadas para cada segmento para sintetizar su dinámica son las siguientes acciones:

- Segmento Ciudad Consolidada:

- Mantener su rol de prestación de servicios administrativos y de segmento básico de actividades comerciales y residenciales.
 - Establecer dentro del esquema urbano un equilibrio en la consolidación de servicios, negocios y comercio a través de nodos focales y los corredores viales.
 - Asumir políticas de densificación con base a la vialidad y la infraestructura de servicios mediante una estrategia de ocupación de espacios vacantes significativos.
 - Estrategias de mejoramiento integral y entorno a los sectores poco consolidados urbanísticamente y de reubicación para las áreas de riesgo.
 - Asumir la recuperación de la Ronda del Río Manzanares como una operación estratégica para configurar nuevas áreas de espacio público.
 - Reubicación concertada de equipamientos importantes como el Batallón Córdoba, la Policía Nacional, la Cárcel Distrital, y algunos usos industriales al interior del área urbana.
 - Asumir la recuperación del Centro Histórico, como elemento central de una política de recuperación patrimonial y de habitabilidad.
- Segmento Ciudad del Litoral:

Este significativo segmento presenta dos sistemas complementarios en una unidad territorial, como son el espacio continental y el espacio marino, que necesita de un manejo integrado para su desarrollo. Dentro de la dinámica interna del sector se propone:

- Oferta a corto plazo de una infraestructura de servicios públicos, adecuadas al rol vocacional turístico de este segmento.
 - Establecimiento de una política vial y de espacio público articulada espacialmente al sistema de playas para el usufructo colectivo.
 - Recuperación y mejoramiento cauces de las cañadas pluviales y sus estructuras de entrega al Mar.
 - Un plan de usos del suelo acordes con la actividad residencial y de servicios turísticos, que incluya un manejo especial en la localización de un puerto único carbonero.
 - Plan de accesibilidad costera a través de la creación de un sistema de muelles y marinas
 - Ampliación de los servicios portuarios con la potenciación del Aeropuerto Simón Bolívar como puerta de acceso al Distrito y la creación de un puerto multipropósito en el área de Bahía Concha.
 - Establecimiento de un modelo de ocupación para el desarrollo residencial en la fachada marítima de los cerros.
- Segmento Ciudad Nueva

Como origen de un nuevo proceso de desarrollo urbano, para este sector se le establecerá una articulación clara a los otros segmentos y la generación de usos consecuentes con la infraestructura propuesta. Son propuestas del plan:

- Generación de áreas de uso articuladas a la actividad portuaria, atendiendo al trazado de la Vía Alternativa al Puerto.
 - Definir la Vía Alternativa como anillo control a la expansión urbana indiscriminada.
 - Propuesta de un hábitat residencial acorde a los sectores y con las áreas verdes y los equipamientos necesarios para su calidad habitacional.
 - Generación de un espacio de concentración industrial por fuera del anillo de la Vía Alternativa, debidamente articulado al mismo.
 - Generación de un espacio institucional para estructuras o proyectos de abastecimiento como la Central de Abastos, Matadero, Planta Incineradora de Basuras para producir Energía Eléctrica.
 - Generación de un espacio para la configuración de una ciudadela de la seguridad que contenga instituciones como la Cárcel Distrital, la Policía Nacional, Ejército Nacional, Fiscalía, Das, etc.
 - Definición de un área suburbana entre la Troncal y la Vía Alternativa, al sur del Río Gayra, para el desarrollo de equipamientos sociales y urbanizaciones campestres de baja densidad.
- Segmento Ciudad Ambiental

Como marco ambiental, la estructura propuesta deberá ofertar los procesos de recuperación, creación y consolidación de los valores ambientales tanto naturales como construidos, de manera que se den respuesta a los problemas actuales y se establezcan los lineamientos precisos para las estrategias del sector:

- Políticas de manejo y de saneamiento de los cuerpos de agua y recuperación integral los espacios urbanos adyacentes
- Control inmediato a los procesos de ocupación indiscriminada y antitécnica a los cerros perimetrales del Distrito.
- Determinación de un sistema de Espacio Público que valore las características ambientales y paisajísticas de la ciudad, como articulador de los componentes básicos de la estructura urbana, así como la preservación y puesta en valor de sus características históricas y culturales, de tal manera que permita imprimirle una identidad propia a la ciudad.
- Políticas concertadas de ocupación y usos de los espacios naturales y de ecosistemas significativos, acordes a su real capacidad de acogida y la potencialidad que estos ofrezcan, como los Parques Naturales Nacionales.

3.4 Articulación Del Modelo

La articulación del modelo se establece en las relaciones de los nodos urbanos o puntos de tensión y de contacto planteados para facilitar la funcionalidad y las áreas de relación entre segmentos, estructurados bajo parámetros de integración y conectividad.

┌ Nodos de articulación

La articulación de una dinámica adecuada entre los segmentos, en su función de complemento a la unidad urbana, está dada por elementos físicos como la estructura vial propuesta, por las estructuras urbanas ó proyectos que potencien la unión de esas áreas y por elementos soporte como la complementariedad de usos, el manejo ambiental y la direccionalidad y funcionalidad de la movilidad o de los flujos urbanos generados entre unos y otros. Estos nodos o espacios de actividad y comunicación son:

- *Articulación Segmento Ciudad del Litoral – Segmento Ciudad consolidada*

Se establece por la continuidad del tejido urbano a través del cerro de San Fernando aprovechando, bajo condiciones ambientales especiales, la potencialidad de la fachada del litoral como alternativa para el desarrollo de una zona residencial turística y de espacios colectivos, y la articulación a través de la nueva estructura vial propuesta para esta área, de los dos segmentos. Esto implica una relación espacial dominada por el paisaje marino y por los usos privados y colectivos propuestos.

Como estructura básica para potenciar este desarrollo, se propone una vía panorámica ambiental que una el sector del Rodadero con el casco antiguo, antes del sector del Batallón Córdoba hasta encontrar la Calle 30, y establecer la conexión entre estas dos importantes áreas. Esto implica el mejoramiento de la actual Vía Santa Marta - El Rodadero y las derivaciones de esta hasta los sectores de San Pablo y María Eugenia. Como acción urbana importante se plantea la reestructuración del eje de la Cra 4ª entre las calles 22 y 34, dimensionándolo para la conformación de espacio público y de intensidad de usos y fortalecerlo como elemento de enlace con el Centro, propiciando el desarrollo del sector Alto Prado desde la Cra. 4ª hasta la Cra. 1A.

- *Articulación Segmento Ciudad del Litoral – Segmento Ciudad Nueva*

Dentro de las posibilidades importantes de la zona Sur se encuentra la disponibilidad de grandes vacíos o áreas propicias para el desarrollo, ubicados sobre el litoral y a ambos lados de la Vía Troncal del Caribe, entre las cuales se encuentra un predio de gran valor estratégico como las salinas de Pozos Colorados. Existen dos áreas claras de tensión entre estos dos segmentos como son: el Aeropuerto, en su propuesta de ampliación y el área de Pozos Colorados, donde se desarrollará una importante área turística. La conexión de estos puntos se hará a través de un sistema vial de transversales que integren la Troncal con el sistema vial propuesto sobre el segmento de la ciudad nueva. Se plantea la articulación de la centralidad propuesta en La Paz - Cristo Rey al área aeroportuaria y con el área de Pozos Colorados.

- *Articulación Segmento Ciudad Consolidada – Segmento Ciudad Nueva*

Existe como posibilidad de articulación, para estos dos segmentos, el borde vial de la Troncal del Caribe y los cambios o propuestas de usos planteadas con los nuevos desarrollos viales, tal como la Vía Alterna, claro factor de vinculación entre ambos.

Se constituyen en elementos claves de tensión entre estos dos segmentos, la ubicación y desarrollo del área industrial, una propuesta de área de servicios educativos y un parque recreacional y cultural a escala urbana. Las relaciones entre estos usos propuestos, de cobertura total de ciudad, con las zonas residenciales de uno y otro segmento se articularan a través del nuevo sistema arterial propuesto..

Existe una tensión urbana particular entre el Centro Histórico y la Troncal sobre el área del sector del round-point de La Lucha (Sub-estación de Corelca), a través del eje de la Avda. del Ferrocarril, que debe potenciarse con la proyección y construcción de un nodo de carácter administrativo, cercano a la intersección con la Troncal y con una propuesta de diseño vial urbano y de intensidad de usos adecuada a los objetivos de articulación sobre la misma. Otro eje importante de reestructuración urbanística es la Avda. del Libertador, entre el Centro Histórico y la Cra. 12, englobando los elementos institucionales y patrimoniales existentes y la articulación al área del mercado y el desarrollo de la solución al conflicto vial con la Avda del Ferrocarril.

Como elementos complementarios importantes de articulación de los tres segmentos entre sí, se plantea además una definición de usos que integren intereses comunes a todos los segmentos.

3.5 Dinámica Ambiental Del Modelo

Este modelo propone como marco complementario el aprovechamiento y conservación de los recursos naturales, a fin de conseguir un drástico incremento del índice de espacio público por habitante, fundamentado en la recuperación de cerros, playas y rondas hidráulicas para el disfrute colectivo y su conexión a la red pública, así como la creación de numerosos parques en el área urbana tales como el Parque Cultural San Pedro Alejandrino, zonas verdes zonales, que den a la ciudad un carácter acorde a su especificidad ambiental (ciudad-parque). También establece la articulación de los parques naturales con el área urbana, mediante el gran contenido ambiental del territorio, a una estrategia de usos adecuada a su valor como ecosistemas.

3.6 Subcentros Urbanos

Como otra política de consolidación de los segmentos urbanos, se plantea el cambio de la estructura urbana monofocalizada a una estructura multifocal, que dote a la ciudad de diferentes centros funcionales que permitan disminuir la gran presión que existe sobre el centro histórico y presente al ciudadano opciones al interior del casco urbano para realizar actividades permitiendo un mayor equilibrio en los usos y distribución de los canales de comunicación y de eficiencia al funcionamiento de la ciudad.

La creación de un Centro Administrativo Distrital Alterno sobre la Avda del Ferrocarril, que concentre gran parte de la administración, se convertirá en un punto de partida para el reequilibrio funcional del área urbana, generando a su alrededor desarrollos que permitirán una nueva dinámica de desarrollo. Adicionalmente se dotarán diferentes zonas de la ciudad de Sub-Centros Urbanos de Servicios Múltiples que donde se den de manera sectorizada las funciones centrales tales como servicios financieros, comercio, centros de salud y actividades culturales, entre otros.

Los sub-centros urbanos propuestos, al dinamizar procesos de desarrollo internos de los segmentos, deben tener sesgos particulares acordes a las vocaciones sectoriales planteadas para cada uno. Se desarrollarán en capítulo aparte.

En este sentido se plantea que el Micro-Distrito se ordene adoptando un patrón de ESTRUCTURA MULTIFOCAL dirigido a descongestionar el área Central de la ciudad, mitigando de esta manera los conflictos y caos producidos por la excesiva concentración de servicios en dicha área. También se persigue estratégicamente:

1. Permitir a la comunidad la utilización de variados servicios y contar con alternativas de selección entre diferentes centros prestadores de servicios y equipamientos comunitarios.
2. Organizar el transporte público y privado al clarificar y reordenar la estructura ocupacional de los suelos urbanos.
3. Coadyuvar al crecimiento y diferentes alternativas de desarrollo a través de estos polos alternativos de prestación de servicios.
4. Dotar al micro-Distrito de puntos focales bien organizados para lograr una imagen local para áreas específicas y funcionales.
5. Ligar directamente estos subcentros al transporte público y al sistema vial arterial.

3.7 La Red Vial Y La Movilidad Urbana Al Interior Del Modelo

La red vial modificará de manera sustancial la estructura urbana con la construcción de la Vía Alternativa al Puerto y de una vía intermedia entre ésta y la Troncal del Caribe, estableciendo una conexión eficiente con el sistema rural distrital y el sistema regional. La primera reemplazará el carácter de vía de carga que tiene en la actualidad la Troncal, que en adelante tendrá asumirá en su diseño y estructura carácter de vía urbana.

La vía central intermedia será una vía paisajística que unificara los segmentos de ciudad y aportará una red de espacio público en la zona de expansión a través de los sectores residenciales propuestos, articulada de manera funcional al sistema vial existente. Entre estas vías se plantea un sistema de transversales para su conexión. En forma complementaria se plantea un mejoramiento de la infraestructura existente, con la propuesta de creación de alternativas a las principales vías existentes, su optimización y señalización.

3.8 Dinámica De Crecimiento Y Tendencias

Existen dos tendencias de crecimiento que se reafirman y reorganizan dentro de la estructura propuesta, tales como la zona sur a lo largo del litoral, con una vocación turística y la zona nor-oriental donde se desarrollará la actividad industrial y la actividad residencial. Se debe estimular como opción paralela, la utilización de predios significativos al interior del área urbanizada.

En la zona turística considerada desde Punta Betín hasta la Quebrada del Doctor a lo largo del litoral, se reestructura a mediano plazo, la actividad portuaria hasta la Quebrada del Doctor, donde se podrán desarrollar actividades afines a la vocación del sector teniendo en cuenta la proximidad del

Aeropuerto y su plan de ampliación. Esta dinámica, al ser potenciada debe ser respaldada por una plataforma de servicios, vías y modalidad de transporte coherentes a los objetivos de desarrollo.

El gran potencial de tierras urbanizables existente sobre el área de Cantilito, Bureche – La Concepción se propone como área de crecimiento prioritario, consolidando la tendencia existente, debido a su ubicación estratégica con respecto al área consolidada, la posibilidad de conexión a los servicios públicos y los equipamientos sociales del nivel urbano.

La creación de un Parque Industrial en la Zona Nor-oriental sobre la Vía Alternativa al Puerto, donde se relocizarán las industrias que se encuentran en sectores residenciales presentando incompatibilidad de usos, dinamizará el desarrollo de esta zona.

Desde el punto de vista de los equipamientos se plantean acciones importantes tales como la creación de una Central de Abastos, la elevación a categoría internacional del aeropuerto Simón Bolívar, la potencial creación de un Puerto Multipropósito en el área de Bahía Concha articulado al casco urbano, la relocalización mediante concertación del Batallón Córdoba y de la cárcel Distrital, así como la creación de equipamiento cultural representado en auditorios al aire libre en las actuales canteras, construcción de bibliotecas públicas y áreas deportivas; el desarrollo del área de Pozos Colorados y la recuperación y la revaloración del Centro de Convenciones como parte fundamental de la actividad turística.

4. LOS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO

Las particularidades del área urbana del Distrito están definidas por los sistemas naturales orográficos, hídricos y marinos que modelan el territorio y por los equipamientos y estructuras existentes que le dan identidad y que establecen o delimitan la continuidad espacial que hoy lo caracteriza. Estos son, junto con los proyectados, los grandes elementos que por su articulación y aprovechamiento definirán y darán sentido y claridad a la nueva estructura urbana.

1.4.1 Elementos Naturales

Los cerros del Norte y Oriente, los del Sur, los ubicados al interior del casco urbano y la línea marítima costera establecen la espacialidad primaria del área urbana, los cuales definen y estructuran el espacio marco de la ciudad consolidada, del área costera y de las áreas en expansión.

Los cerros, sobre todo los que se orientan hacia el litoral, constituyen una inmensa riqueza ambiental, pero además se pueden constituir en soporte de un desarrollo turístico residencial, hasta una cota definida y bajo criterios de ambientales sólidos. Esta estrategia de ocupación debe estar acorde con las políticas ambientales y ser racionalmente concertada con los propietarios cuando haya lugar. Los cerros urbanos ubicados al interior del casco urbano, serán objeto de una política más acorde con su papel de área de reserva y de potencialidad de espacio público, además de estar dentro de un esquema operativo de manejo y control de áreas de riesgo.

Las rondas hídricas son espacios minimizados en su real valor ambiental y espacial por la forma de ocupación y se establece que su papel en la estructuración del espacio público, de la funcionalidad urbana y aporte como áreas ambientales deben ser objetivos claves a cumplirse dentro de las propuestas del POT.

1.4.2 Elementos Construidos

Estos elementos gestados en el proceso de crecimiento y consolidación del área urbana, cumplen dentro de la estructura diferentes funciones, complementarias a las actividades a escala de la ciudad, con gran peso en la consolidación del tejido urbano por su estructura, condición física y su dinámica e impacto dentro del mismo. Estos elementos generan jerarquías funcionales y espaciales, estableciendo tensiones y tendencias en torno a su área de influencia.

Los elementos construidos, que dan forma y caracterizan la estructura urbana son:

- **El Centro Histórico**, cuya trama original, configuró la primera expresión del espacio construido, constituye con la fachada al mar, el espacio patrimonial más importante y el de mayor connotación para la población. Será objeto de planificación y recuperación a través de una operación estratégica.
- **La Línea Férrea**: elemento lineal que establece bordes y separaciones radicales en la estructura urbana, hoy se constituye en factor de división del tejido urbano de la zona Norte y Nororiental y de perturbación de la zona turística por su ubicación, por lo cual debe considerarse su traslado como mecanismo de potenciación de esa área estratégica, aprovechando la capacidad espacial instalada para la implantación de un sistema de transporte masivo y por la oportunidad de consolidar, con su reubicación, un corredor de carga de mayor eficiencia asociado a usos del suelo relacionados con la actividad portuaria.

- **El Puerto Marítimo:** polo de actividad económica del Distrito, cuya ubicación ha generado la identidad y la estructura espacial y funcional de la zona Norte. Su cercanía al Centro Histórico es elemento de juicio importante para que dentro de su infraestructura se potencien actividades portuarias turísticas como servicios y marinas, disminuyendo el impacto sobre el área central, facilitando su consolidación. Complementaria con esta política se establece, a largo plazo, si las políticas y condiciones coyunturales lo permiten, en una alternativa de reubicación como un puerto multipropósito.
- **El Mercado Público:** Este sector se constituye en un nodo urbano complejo y con problemas estructurales de espacio público, medio ambiente y de funcionalidad urbana. Sobre él se centra toda la dinámica económica del abastecimiento distrital y de servicios específicos como el ferretero y materiales de construcción. Su cercanía al Centro Histórico, ha generado cierta degradación del tejido urbano, lo mismo que hacia otras áreas inmediatas, donde las transformaciones de los usos llevan a cambios cualitativos de las edificaciones. Su condición de punto focal se debe armonizar con la reestructuración de los usos del suelo y la recuperación del espacio público vial, acompañado de una estrategia de ubicación de nuevos mercados zonales
- **El Balneario del Rodadero:** Área Urbanizada que ha constituido el factor de concentración de una dinámica poblacional donde se ha implementado una oferta de servicios turísticos y residencial, creando un polo de atracción a escala local, regional y nacional. Esta condición sobre un territorio no habilitado para la dimensión asumida, lo ha convertido en un área problema en las épocas de uso intenso, por lo cual se convierte en una zona estratégica de intervención para la búsqueda de su equilibrio, compaginada con toda la política de usos y de desarrollo del litoral. Su rol como factor de atracción todavía permanece pero ha perdido potencialidad y jerarquía acordes a su condición de primer destino turístico y por su oferta de playas y servicios. Es un nodo importante residencial y de movilidad urbana.
- **El Aeropuerto Simón Bolívar:** Por su ubicación constituye un punto importante de accesibilidad a la zona del litoral y al resto del área urbana. El Plan Maestro de Expansión, establece para el Distrito una conectividad con países de América y Europa y la posibilidad de generar flujos turísticos importantes. Su consolidación como equipamiento implica una renovación de usos en el área de su localización y de mejoramiento de los sectores de población adyacentes.

La consolidación de estos elementos, confirmaría sobre el territorio decisiones de gran contenido estratégico de acuerdo a las vocaciones de ciudad y el modelo urbano propuesto.

4.3 Elementos Proyectados

Como elementos estructurantes a incorporar al área urbana se plantean los grandes ejes viales, los subcentros urbanos, los megaproyectos y las grandes áreas de actividades como zonas concentradas o como corredores multiusos.

4.3.1 Sistema De Subcentros Urbanos

La política macro de establecer subcentros urbanos o áreas especializadas de comercio, servicios e institucional, obedece a la estrategia de descongestionar o desactivar la concentración de funciones urbanas en el Centro Histórico y buscar un equilibrio funcional en la prestación de servicios y actividades urbanas, de acuerdo a la nueva estructura vial y a las deficiencias y vacíos que estas presentan en zonas consolidadas importantes de la ciudad.

Como objetivo principal se persigue establecer polaridades fuertes que asuman una redistribución de algunas funciones concentradas. Se busca desarrollar y establecer focos de atracción que jalonen la inversión en los sectores aledaños y la creación de áreas significantes o espacios urbanos, con identidad propia y que se la confieran a su entorno inmediato. Estos subcentros quedarían articulados entre sí a través de la estructura vial propuesta y anexos a ellos se plantean áreas verdes que consoliden el concepto de espacio público, uno de los ejes importantes propuesta urbana.

Los subcentros urbanos son:

✦ SUBCENTRO CURINCA-LA CONCEPCION

Esta zona, definida en el contexto del plan como suelo de expansión urbana, presenta potencialidad para ser estructurada como un sector de ciudad con características particulares propias como son: se constituye en un área para desarrollar totalmente, estará cerca al area industrial propuesta y quedaría afectada por canales viales importantes como la Troncal, la prolongación de la Avda del Libertador, la Vía Alternativa y la nueva vía Central propuesta entre las anteriores.

Dentro de los usos del suelo propuestos cercanos a este subcentro se destacan el área para servicios educativos, los corredores múltiples asociados a la Vía Alternativa y Vía Central, y el desarrollo del Proyecto de Parque Cultural, el área o

ciudadela de abastecimientos y una ciudadela institucional para la seguridad, que permitirán consolidar el sector, generando un espacio urbano de servicios muy particulares.

De manera complementaria se definen las áreas de expansión y se ajusta el perímetro a las expectativas del crecimiento urbano del sector, de tal forma que los servicios públicos y la red vial pueda desarrollarse paralelamente.

✧ SUBCENTRO LA PAZ - CRISTO REY

La particular condición de desarrollo urbanístico de este sector, de baja consolidación, establece la necesidad de crear un elemento de concentración de servicios urbanos, orientado hacia los equipamientos sociales, que genere una posibilidad de desarrollo y consolidación del tejido urbano adyacente.

Este subcentro tendrá una marcada base institucional que establezca una oferta de servicios educativos, culturales, de salud, recreativo y comercial que elimine el fuerte desequilibrio espacial en la oferta de estos servicios básicos, con el objetivo de consolidar el equipamiento y el tejido urbano de los diferentes barrios, coordinado con un tratamiento urbanístico de mejoramiento integral y de desarrollo vial.

✧ SUBCENTRO RODADERO SUR-PLAYA SALGUERO

La concentración de servicios en el área norte de El Rodadero, ha desequilibrado el desarrollo de toda esta zona costera, por lo cual se debe ubicar sobre el sector sur, una dinámica de servicios orientados al turismo como factor de consolidación de las áreas adyacentes consideradas como áreas de crecimiento prioritario.

Se busca con este polo de apoyo al desarrollo de Salguero, establecer una tensión urbana entre El Rodadero y el nuevo centro propuesto, con lo cual se desea obtener una dinámica comercial y de servicios a través de la Avda. Tamacá, buscando desconcentrar el sector Norte de El Rodadero.

✧ SECTOR BURECHE-SENA

En esta área, también desarrollable en su totalidad, con un criterio de consolidación del tejido residencial para estratos medios, se propone consolidar un centro de servicios varios con vocación comercial y de servicios básicos que articule las áreas suburbanas adyacentes al Río Gayra, a través del sistema vial propuesto.

✧ SUBCENTRO AEROPUERTO ZONA SUR

La estrategia de desarrollo del área sur, como sector de ciudad con proyección de servicios turísticos, debe ser consolidada a través de estrategias puntuales de creación de elementos urbanos concentradores de servicios dirigidos hacia el sector turístico, para lo cual es necesario crear la espacialidad urbana adecuada a esa meta de desarrollo y ordenamiento físico.

Con el desarrollo de la nueva infraestructura del Aeropuerto, es necesario consolidar un área prestadora de servicios turístico y concentración de vida nocturna a través de locales especializados como casinos, áreas comerciales, recreacionales y de servicios variados, como una alternativa de cambio de uso por la condición ambiental del área. Este centro es complementario al subcentro La Paz - Cristo Rey, que tiene un marcado perfil institucional.

✧ SUBCENTRO ZONA NORORIENTAL

Esta área, considerada en su contexto, depende del Centro Histórico y en algunos servicios de la Avda. del Libertador y de la proyección de la Avda. 19, pero carente de una centralidad que realmente constituya un polo de servicios y de identificación del área. Este subcentro estará orientado hacia una oferta institucional recreativa y comercial, que revalorice los sectores aledaños. Estarían valorizados los sectores del Pantano, Tayrona, 11 de Noviembre, Cantilito, Garagoa, Nueva Mansión, Nueva Colombia, Bonda. Este subcentro estará articulado a la Troncal del Caribe y las nuevas propuestas viales.

✧ SUBCENTRO ZONA NORTE

Con la creación de este subcentro, la espacialidad del área Norte (Comunas 3, 4 y 5) contaría con un nodo urbano importante sobre los terrenos que hoy son de los ferrocarriles, estableciendo para esos predios usos institucionales, comerciales y de transporte, vinculando este punto, con una alternativa de conectividad a través de paso a desnivel con la Cra 19, con el tejido urbano ubicado al Sur del eje férreo.

4.3.2 Zonas o Áreas Concentración

Son áreas de actividad propuestas con énfasis en usos especiales o concentrados, articuladas a las propuestas viales, de manera que funcionen adecuadamente con respecto a otras áreas urbanas. Se definen así:

└ Zona Industrial

Como elemento de alto impacto urbano se encuentra definido en forma de área puntual la zona destinada al crecimiento industrial, ubicada sobre el límite

exterior de la vía Alterna al Puerto. Este parque concentraría la industria de bajo impacto ambiental propuesta como estrategia de competitividad.

└ Zona de Servicios Educativos

Ubicada entre la Troncal y la Vía Alterna, en la zona de expansión, sobre el sector del round point de Mamatoco, se constituye en un área destinada a concentrar actividades educativas, culturales y recreativas. Se articula a la propuesta del Parque Cultural Distrital y el subcentro de Curinca la Concepción y el de la Zona Nororiental. Se establece como una unidad de actuación urbanística para conciliar intereses comunes al sector educativo, dentro del Plan Parcial de desarrollo establecido para esa área.

Zona de Servicios Turísticos Especiales:

Situada sobre el lado Este del Aeropuerto Simón Bolívar, establece y concentra usos orientados al turismo, como casinos, piscinas, campos deportivos y otras actividades a excepción del uso residencial.

└ Area de Desarrollo Pozos Colorados

Area de características especiales de localización y configuración, debe desarrollarse como un elemento urbanístico unitario, dotada de áreas ambientales, de servicios turísticos de primer nivel, que consolide y organice el tejido urbano adyacente, estableciendo conectividad con la zona suburbana del Country y el sistema vial que sobre ella se estructure.

4.3.3 Macroproyectos Urbanos

Definidos como proyectos de amplia cobertura y gran impacto urbanístico, establecen sobre la estructura urbana cambios importantes, porque demandan una relación funcional y/o ambiental con el ámbito urbano, de accesibilidad, de espacio público y de servicios complementarios, por lo cual pueden constituirse en generadores de identidad y de valores puntuales de la trama espacial de la ciudad. Los macroproyectos urbanos definidos para el área Distrital son: Vía Alterna al Puerto, Futuro Puerto Multipropósito, Parque Cultural San Pedro Alejandrino y el Centro Administrativo Distrital. Su alcance y dimensión se encuentran definidos en el capítulo que hace referencia a los Macroproyectos.

4.3.4 Corredores Multiusos

El corredor, elemento funcional, es utilizado como estrategia de espacialización de usos de manera que establezca concentración de actividades sobre los principales ejes urbanos, distribuyendo linealmente a través de las grandes

zonas establecidas por el plan vial y disminuyendo la posibilidad de irradiar algunas actividades hacia el interior de las áreas residenciales. Dentro de la propuesta de conformación del corredor se establece la densificación como norma de aprovechamiento de las posibilidades del mismo, acorde a su localización, su estructura vial y su capacidad.

Dentro de los grandes corredores se establecen:

- └ La Vía Alternativa al Puerto como soporte actividades multiusos.
- └ La Troncal del Caribe, en toda su extensión con usos múltiples consecuentes con los sectores por donde atraviesa: Turístico residenciales y servicios en su tramo sur (Q. Del Doctor-Gayra), múltiple de mediano impacto urbano en su tramo medio (Gayra La Lucha) y múltiple comercial, servicios, educativo e institucional en su tramo Nororiental (La Lucha, Mamatoco).
- └ La Carrera 1ª : Usos turísticos y servicios de primer nivel, eliminando servicios como bares, discotecas, etc.
- └ La Calle 22: Conectiva del Centro Histórico y el Litoral con importantes áreas residenciales, debe adecuarse a usos particulares sobre el Centro, eliminando comercios de alto impacto y definir el desarrollo de equipamientos de salud y servicios conexos entre la Cra 12 y la Cra 19. A partir de ese punto debe conservar un carácter más residencial, con mínima densidad de servicios locales.
- └ La Avenida del Libertador: Educativos, institucionales, comerciales y servicios, residencial, con una saturación baja de una institución educativa por manzana, desarrollando áreas de parqueos adecuadas a su tamaño y estructura de servicios.
- └ La Carrera 12: Usos institucionales, educativos, comercio menor.
- └ La Avenida del Ferrocarril: Usos comerciales, residenciales e institucionales.
- └ Calle 30: Múltiple de bajo impacto. Comercio y servicios, residencial.
- └ La Avenida del Río: (Sector Postobón hacia el Noreste) Usos de servicios y comercio. Entre la Cra 1 (una vez terminada) y la Avda del ferrocarril debe conservar su carácter residencial. Pueden darse servicios desde la Avda del Ferrocarril hasta Postobón.

- └ La Avenida 19: Servicios recreativos y comerciales desde la Avda. del Libertador hacia el Norte y de la Calle 22 hasta la Avda del Río.
- └ La Carrera 16: Comercio menor y servicios recreativas. Debe controlarse la saturación de billares y tiendas con densidades por manzana inferior a 2 de cada uno.
- └ Corredores locales: Calle 7, vía de acceso a Bastidas, Calle 9 (en Bastidas), vía de acceso a María Eugenia y El Pando, comercio de bajo impacto estableciendo en la normativa una saturación para tiendas y locales de baja densidad, igual al anterior.

El Rodadero

- ☐ Avenida Tamacá: Usos relacionados con la actividad turística y servicios recreativos y personales.
- ☐ Carrera 4ª (Carretera asfaltada) Usos comerciales y de servicios desde el Sector de Pez Caribe hasta el Round point de Gayra. Se debe mejorar la propuesta de arquitectura sobre el borde.
- ☐ Carrera 1ª . Restablecimiento del espacio publico y control de usos mejorando su nivel y arquitectura.

Gayra

Calle Seis y su articulación a la Troncal del Caribe y la Cra 4ª, usos de bajo impacto.

Todos los corredores serán objeto de diseños individuales de mejoramiento vial y de normativas acordes con las características particulares y sus dimensiones físicas.

5. LAS DETERMINACIONES AMBIENTALES

5.1. Elementos Conceptuales De Calidad Ambiental

La búsqueda, dentro de las estrategias propuestas de desarrollo y ocupación del territorio, de la calidad ambiental, debe estar acompañada de una identificación plena de los elementos constitutivos del medio ambiente distrital, su evolución y la prospectiva asociada al consumo de los mismos y de un conocimiento de los procesos antrópicos originados por las diferentes actividades económicas y sociales que asumen una oferta de elementos naturales en forma no sustentable, con el objetivo de minimizar el impacto sobre los mismos.

El entorno ambiental del Distrito se caracteriza por los elementos físico-naturales, los elementos construidos, por la imagen definida por la concordancia de los mismos, y por los procesos urbanos generados al interior de la ciudad, los cuales definen y modelan, en su desarrollo, en gran proporción los anteriores.

Los elementos físicos constitutivos del ecosistema Distrital en el sector urbano, tienen un componente hídrico definido por los ríos Manzanares, Gayra y las quebradas Bureche, Tamacá y del Doctor, el ecosistema marino, el acuífero, además de las pequeñas corrientes estacionales; un componente orográfico constituido por los cerros urbanos pertenecientes al sistema de la Sierra Nevada de Santa Marta y un componente climático, constituido por variables de localización y emplazamiento, susceptibles de ser modificadas por las intervenciones al ambiente natural o al medio construido. La interacción de estos componente, el predominio de unos sobre otros, constituye una unidad de síntesis particular que determina el paisaje natural, concepto que al ser relacionado con el medio construido definen una síntesis mayor que denominaremos el paisaje urbano.

Los elementos construidos lo conforman el tejido urbano, las edificaciones y el espacio público y los procesos de deterioro y cualificación inherentes a las intervenciones sobre los mismos. Entre estos se destacan, principalmente el Centro Histórico, los puertos y algunos barrios de características particulares.

Los procesos urbanos generados por las principales actividades económicas y sociales, de acuerdo a su intensidad, tecnología y localización, afectan elementos como la calidad del aire y el agua, inciden sobre la producción de residuos sólidos urbanos, conducen al agotamiento y contaminación de las fuentes hídricas, y promueven la ocupación del espacio público. El aumento poblacional y sus consecuencias (desempleo, hacinamiento, pobreza), generan además situaciones de inseguridad, de salubridad, de ocupación de áreas de

riesgo y el deterioro del paisaje. Otras actividades como el transporte, la construcción y algunos procesos industriales actúan sobre el ambiente originando contaminación sónica, del agua y del aire, además de congestión vehicular.

Dentro de los procesos incluidos por el Plan, los megaproyectos y la construcción de las infraestructuras de servicios públicos, redes viales, consolidación del turismo, estarán afectando en forma notable los ecosistemas existentes, tales como la Vía Alternativa al Puerto, el potencial puerto multipropósito, el parque industrial propuesto, el puerto integrado carbonero, las nuevas áreas de expansión, los equipamientos de abastecimiento (central de abastos, mataderos), el plan maestro de expansión aeroportuaria, el desarrollo residencial de la zona costera, etc., que influirán en forma notable la estructura ambiental actual y deben incluir en sus proyectos los mecanismos de mitigación y control tanto en su fase de construcción como en su fase de operación.

a. Políticas Generales Ambientales

Las políticas generales ambientales del Distrito deben estar orientadas al control de los procesos y al mejoramiento de los impactos sobre el medio físico, a la definición y valoración áreas de proyección, acordes a los grandes lineamientos del Ministerio del Medio Ambiente y las disposiciones de la Corporación Autónoma Regional – CORPAMAG.

Dentro de las políticas a implementar, debe existir un enfoque altamente selectivo que priorice las áreas problema y que responda a criterios de viabilidad mediante la selección de las mismas, a través de mecanismos de concertación:

- ◆ Como política ambiental central, inherente a todo el territorio, esta el manejo del recurso hídrico, como parte de una estrategia nacional, tanto en su producción como manejo.
- ◆ Garantizar la conservación de valores ecológicos, paisajísticos y patrimoniales en el área urbana.
- ◆ Establecer líneas de acción para la puesta en valor de aquellos recursos naturales que se encuentren ociosos o insuficientemente aprovechados.
- ◆ Mejorar, recuperar y rehabilitar los elementos y procesos del medio ambiente en degradación por actividades incompatibles.

- ◆ Mantener control sobre las áreas de invasión a los cerros y ecosistemas frágiles como las rondas de ríos y quebradas, como proceso de recuperación del paisaje urbano.
- ◆ Establecer concordancia con el nivel central, sobre las políticas de usos del suelo relativas a las actividades portuarias y de exportación y los proyectos de alcance nacional.
- ◆ Reestructurar y consolidar el saneamiento ambiental urbano.
- ◆ Establecimiento de un régimen de sanciones y procedimientos para establecer la responsabilidad civil por el daño inferido al ambiente.
- ◆ Consideraciones de impactos ambientales en la implementación de políticas de transporte, turismo, minería, comercio exterior y desarrollo industrial.
- ◆ Considerar la dimensión ambiental como referente obligado a los procesos de planificación del Distrito.
- ◆ Apoyo constante a la gestión ciudadana en lo ambiental.
- ◆ Promover y desarrollar una estrategia clara de manejo de los residuos sólidos urbanos.
- ◆ Establecer competencias y grado de privatización de acciones a través de ONG,s y empresas privadas.
- ◆ Definir una estrategia de educación ambiental a todos los niveles de escolaridad sobre temas vitales como la reforestación, reciclaje, etc.
- ◆ Establecer dentro de la normativa de urbanismo y construcción elementos de adecuación y control del clima.
- ◆ Definir una estrategia adecuada a la interacción de turismo, ambiente y territorio.

b. Estrategias ambientales

La estrategia general frente al medio ambiente en el Ordenamiento Territorial incluye acciones de protección, conservación, recuperación e incorporación y desarrollo.

En concordancia con los problemas identificados en el diagnóstico, el Plan de Ordenamiento Territorial define sus actuaciones sobre cada uno de los

elementos constitutivos de manera independiente, sin perder de vista el carácter integral del manejo ambiental Distrital.

Como premisas para la aplicación de estas políticas se tendrán en cuenta: Análisis total del territorio y de las fronteras de los ecosistemas importantes, la provisión de agua potable, lo ambiental como factor de reconfiguración física y el mediano y largo plazo como expectativa real para resolver los problemas.

El medio ambiente urbano es un espacio de consumo, de transformación, de almacenamiento y de transferencia de recursos naturales, que opera como centro de intercambio. Como espacio de consumo, se debe establecer la adecuada estructura espacial para el desarrollo de actividades, acordes con la vocación de ciudad definida, teniendo en cuenta la concentración en el territorio de las actividades y su distribución.

Como soporte de actividades de transformación, almacenamiento y transferencia se deben prever las áreas para la localización de los equipamientos de acuerdo con la estructura urbana planteada y la capacidad de acogida, como también se deben implementar, como territorio receptor de los residuos urbanos, las líneas de acción para la ubicación de escombreras y el relleno sanitario.

La definición dentro del POT de los suelos urbanos, de expansión urbana y rurales, con la subdivisión en suelos suburbanos y de protección, debe ser una acción urbanística estructurada acorde a las ofertas y posibilidades ambientales del territorio.

5.2 Configuración Física Del Medio Ambiente Urbano

El entorno natural ambiental del área urbana del Distrito se caracteriza por una serie de subsistemas identificados así:

a. Subsistema hídrico fluvial

Su problemática se determina por la disminución de caudales causada específicamente por las prácticas inadecuadas en el sector rural y por la contaminación de los cuerpos de agua, resultado de la acción antrópica en el área urbana. Esta problemática relaciona fuertemente lo urbano y lo rural por lo que las acciones deben constituirse en estrategia común a los dos ámbitos, y las medidas de protección y recuperación de caudales a implementarse en el área rural, deben ser concomitantes con las acciones de manejo, uso racional y de vertimientos en el área urbana.

El sector urbano por su parte, amerita un tratamiento de mayor complejidad puesto que la problemática no sólo involucra la contaminación de las aguas en sí misma, sino que adquiere un contexto inmerso en la problemática social y de ocupación que genera la ciudad en su evolución desordenada. La contaminación está asociada a las deficiencias en los servicios públicos y a una cultura ciudadana débil frente a la conservación de los ríos y los espacios pertenecientes a la ronda.

En consecuencia, para los ríos Gayra y Manzanares, y las dos principales quebradas urbanas (Bureche y Tamacá), el Plan de Ordenamiento Territorial propone su declaratoria como patrimonio ambiental de la ciudad; lo cual reglamentará las acciones a un nivel legal y operativo, puesto que tanto sus lechos y cauces como sus respectivas rondas se convierten en áreas de manejo especial para las acciones urbanísticas.

┌ Acciones

En estos términos, la recuperación integral de cauces y rondas, paralelamente al mejoramiento óptimo del servicio de alcantarillado deben ser las acciones a seguir. Las rondas hidráulicas como elementos de preservación, se describen en detalle en el capítulo de espacio público, donde se precisa su manejo.

El concepto de mejoramiento integral de la ronda contempla acciones, que totalicen un manejo completo de los componentes físicos, estableciendo el control y las obras de protección de los cauces necesarias para impedir procesos erosivos o degenerativos de las riberas. Se asocia también al control de las emisiones sanitarias al caudal, a los programas de reforestación, de recuperación del espacio público, la ejecución de áreas recreativas y de parques y los sistemas de iluminación y de amoblamiento urbano necesarios para su disfrute.

Para las cuatro principales corrientes hídricas se declaran como zona de preservación sus rondas, con valores de sección variables desde su desembocadura hasta donde termina el área urbana consolidada, de acuerdo al grado de desarrollo de cada sector y a la relación de cada predio con la ronda en cuanto a su orientación y distancia.

Los elementos importantes que forman parte del sistema hídrico y pluvial son:

- ▢ Acuífero de Santa Marta
- ▢ Río Manzanares
- ▢ Río Gayra
- ▢ Quebrada Tamacá

- Quebrada Bureche
- Quebradas Las Iguanas
- Quebradas El Limón
- Quebrada del Doctor
- Quebradas pluviales menores

└ Acuífero De Santa Marta

Tiene como principal fuente de recarga los ríos Manzanares y Gayra. Adicionalmente se surte de infiltración directa a través del suelo debido a las precipitaciones, proceso de abastecimiento que se ha venido afectando por el desarrollo de la urbanización.

El principal factor de contaminación es el avance de la cuña de agua salada del Mar Caribe, especialmente en el límite occidental del río Manzanares, como también lo constituyen los procesos de contaminación de los mismos ríos.

Esta situación es consecuencia del mal manejo que se la ha dado históricamente, pues los niveles freáticos vienen disminuyendo por la existencia de pozos de bombeo para surtir la demanda del acueducto de la ciudad, que puede ser hasta del 50% del total y la cual sobrepasa la capacidad de recarga del acuífero.

└ Acciones

La respuesta a esta problemática se asocia directamente al proyecto de acueducto Guachaca que solucionará el abastecimiento de agua para la ciudad en los próximos quince años, por lo cual la entrada en funcionamiento de este proyecto permitirá disminuir progresivamente la presión de uso sobre el acuífero.

Como política macro para el acuífero se precisa una identificación de los pozos, su problemática, sus condiciones particulares de explotación y su temporalidad, como medida previa de control a los procesos de utilización del acuífero. Dentro de las acciones y proyectos importantes se debe elaborar el modelo matemático y prever las estructuras de recarga, como estrategia de conservación y de recuperación de su capacidad de reserva para periodos de estiaje.

En el futuro inmediato será necesario el control de los pozos ilegales, suspendiendo o racionando paulatinamente de acuerdo a su legalización y necesidades de uso. En consecuencia el POT declara como acción conveniente

prohibir la perforación de nuevos pozos, especialmente aquellos destinados a alto consumo mientras no exista un diagnóstico y una valoración del recurso.

Estas acciones se definen temporalmente al corto plazo.

└ Subsistema hídrico marino

El sistema del litoral costero constituye la fortaleza más importante de la perspectiva del desarrollo del Distrito, ya que sobre él se establecen las actividades concebidas como líneas gruesas del desarrollo distrital. Por tanto su evolución como ecosistema y como soporte, debe ser articulada a las estrategias primarias de ordenamiento en el presente plan.

Entre los problemas detectados en el sistema marino urbano se encuentran algunos asociados a los vertimientos sanitarios y la contaminación por exceso de sedimentos y residuos urbanos sobre las bahías por los ríos, por la actividad portuaria, el desarrollo de las actividades turísticas y los asociados a la ocupación de los bordes de playa por edificaciones altas, que pueden afectar la dinámica de los vientos y que si se siguen permitiendo pueden afectar los procesos de transporte de sedimentos a través del litoral.

El problema de la contaminación en la bahía, es causado por el vertimiento de aguas negras en el Boquerón al costado norte de Punta Betín, y los residuos asociados con la actividad portuaria. Se observa también contaminación, producto de aguas negras en las áreas de desembocadura de los ríos Gayra y Manzanares, la quebrada Bureche y en el canal de la Escollera, en El Rodadero, por vertimientos directos o por desbordamiento del sistema de alcantarillado. Otro factor de contaminación lo constituye el turismo masivo, por el aporte de basuras en los lechos de las playas mas importantes y por el transporte marino de turismo y recreación. El manejo del carbón en los puertos locales, con deficiencias en los procesos de almacenamiento, humectación, transporte y embarque son factores de contaminación al entorno inmediato y al medio marino.

└ Acciones

El Plan de Ordenamiento Territorial integra a sus propuestas la construcción, en el corto plazo, del emisario submarino como solución al factor contaminante por aguas servidas. Para el eficiente funcionamiento del sistema de alcantarillado es necesario establecer un sistema independiente para la zona Sur, por lo cual se precisa el estudio, en el corto plazo, de una alternativa para la implantación de un sistema de emisario final para el vertimiento de aguas residuales.

Con el fin de minimizar el impacto y la capacidad de este sistema, se puede establecer la normativa, exigiendo a los edificios residenciales y a los prestadores de servicios turísticos procesos previos de depuración de las aguas servidas, a través de la obligatoriedad para instalar plantas purificadoras ya sea en forma individual o por asociación.

Frente a las actividades portuarias se requiere mejorar las medidas de control y manejo de mercancías en el puerto mercantil, excepto para el caso del carbón que será tratado en el ítem procesos urbanos significativos y de usos del suelo. Estas medidas de control se deben conocer a través de planes de contingencia para las empresas, operadores y sus respuestas a los problemas relacionados con vertimientos o mal manejo de mercancías en puerto.

Las playas en el área urbana se utilizan en actividades básicamente turísticas y de recreación. En esos términos requieren de medidas de carácter institucional e intervenciones físicas, dotación de elementos sanitarios, para contrarrestar los efectos contaminantes del alto flujo turístico.

Al igual que en el sistema hídrico fluvial, para el tratamiento del área de litorales se establecerán los usos y estrategias de ocupación en el capítulo Litoral Marino.

b. Subsistema orográfico

Los cerros urbanos, actualmente declarados como zona de reserva y protección, son considerados patrimonio cultural y paisajístico de la ciudad, poseen un ecosistema único en la región con importantes relictos de flora y fauna debido a sus particulares condiciones físico-climáticas.

En su conjunto se pueden observar especies vegetales de estrato herbáceo y arbustivo en donde sobresalen el quebracho, bija, almácigo, pega-pega, olivo, cardón, verdolaga, trébol, guamacho, trupillo y escobo.

Entre su fauna sobresalen especies de aves como el turpial, golero, mirlo, toche, torcaza, paloma, colibrí, entre otras, así como también reptiles que hacen parte de la riqueza biológica del Distrito.

Por otra parte, debido a sus condiciones geológicas están clasificados en algunos sectores como zonas de amenaza por deslizamiento. Así mismo, el proceso de ocupación por invasiones o construcciones de altos estratos sociales tiende a afectar negativamente sus condiciones paisajísticas y ambientales, además de presentar dificultad para la prestación de los servicios públicos esenciales. Las acciones de protección y tratamiento están asociadas al Espacio Público y las áreas de riesgo.

Acciones

Los factores enunciados permiten al Plan de Ordenamiento Territorial, en el marco de los criterios rectores de sostenibilidad e identidad cultural especialmente, declarar áreas patrimoniales naturales el subsistema orográfico, con el objetivo de proponer y reglamentar acciones de utilización bajo estrictos mecanismos de respeto al ambiente en zona adecuadas al desarrollo urbanístico, al uso recreacional y a la consolidación de las áreas definidas como de reserva.

Dentro de ese marco se propone iniciar un proceso de saneamiento y reubicación de asentamientos subnormales y controlar la urbanización de los mismos, al tiempo que sobre la base del alto déficit de espacio público en Santa Marta, los cerros ofrecen una buena alternativa para entrar a formar en la solución este problema.

Como estrategia general de control y recuperación se plantea la construcción de paseos lineales periféricos o parques de borde, bordeando las pendientes del piedemonte del sistema, sobre las áreas urbanizadas susceptibles de consolidación. Esta banda se constituiría en un espacio de anchura variable de acuerdo a las pendientes, con capacidad para generar recreación, movilidad urbana, espacios peatonales, y definir un borde a partir del cual no se pueden establecer nuevas formas de ocupación que no sean relacionadas con los usos de recreación y escenarios colectivos

Aunque los cerros constituyen un sistema integral orográfico único, la intervención debe hacerse teniendo en cuenta el grado de afectación de cada uno de sus sectores, de acuerdo con sus potencialidades de uso, su valor patrimonial y ambiental, y aún sobre el grado de intervención que han soportado hasta la fecha.

Dentro de las potencialidades de los cerros urbanos que se encuentran en el litoral, la más importante es la que conforma un gran escenario con importantes perspectivas y panorámicas sobre el mar Caribe, que deben ser aprovechadas para formular una propuesta habitacional y residencial, de espacios públicos y de servicios turísticos dentro de esquemas permisibles de ocupación.

En este orden de ideas el Plan de Ordenamiento Territorial determina establecer un uso a los cerros del borde marino en donde prime el interés colectivo sobre el interés particular como lo indica la Constitución Nacional y la Ley 388 de 1997, y establecer las condiciones de intervención en donde se conjugan los usos de reserva forestal y de protección del paisaje natural

Distrital, espacio público y áreas de recreación, áreas de uso turístico, áreas de espacio público privado, área de patrimonio ambiental y dentro de las posibilidades de protección, la urbanización de baja densidad.

Bajo los anteriores parámetros se plantean las acciones sobre los cerros urbanos de la siguiente manera:

- ⇒ Cerros Nororientales, constituyen el límite espacial y físico por el Norte de la ciudad y están sometidos a altos procesos de intervención. Para estos cerros las alternativas propuestas apuntan a la consolidación de áreas como San Jorge, San Fernando, Nacho Vives, Ensenadas, 17 de Diciembre, con excepción de las viviendas ubicadas en alta pendiente y sobre cañadas, mediante medidas y obras de control. Se consolidarán zonas pertenecientes a Divino Niño, Luis R, Calvo, Alto Delicias acordes a la situación de riesgo presente. Las acciones se detallarán en el Capítulo Áreas de Riesgo. Se limita su desarrollo hasta la cota 40 m.s.n.m.
- ⇒ Cerros Orientales, estos cerros presentan una fuerte intervención sobre la parte alta del Once de Noviembre y El Yucal, con desarrollos menores y mejor tratamiento en las áreas de María Cecilia, El Cisne y Rodrigo Ahumada. Sobre los primeros sectores es necesario un proceso de reubicación parcial y sobre los segundos adecuación, mediante la incorporación de estructuras de espacio público y de control de aguas lluvias, de las áreas de contacto entre los desarrollos urbanos y las laderas. Varía su cota hasta los 50 m.s.n.m sobre el sector del Cisne
- ⇒ El cerro de las Tres Cruces, ubicado en un sector importante y centralizado del casco consolidado, es para el sistema vial un obstáculo en sentido Norte-Sur y Este-Oeste, pero potencialmente es una oferta ambiental y paisajística de gran importancia, que es necesario declarar en su totalidad área de manejo ambiental para incorporar al sistema de espacio público. Es necesario recuperar con una estrategia permanente de reubicación, esta importante área estratégica por su centralidad, como espacio público y paisaje urbano.
- ⇒ El cerro La Llorona, tomando la vía al Rodadero como línea divisoria entre éste y el cerro San Fernando, se asume a partir de la misma vía hacia el Este como zona de reserva hasta la Troncal del Caribe. Se permiten intervenciones urbanísticas de baja densidad, hasta la cota cuarenta (40 m.s.n.m), normatizando áreas de acuerdo a las pendientes y estructura geológica de los sectores ocupados, lo que podría arrojar una cota menor para la ubicación de asentamientos. Sobre la vía divisoria con San Fernando, área de desarrollo turístico la cota permitida es de 50 m.s.n.m.

Los asentamientos importantes ubicados sobre este cerro son, por el Norte: La Lucha, Colinas del Pando, Murallas del Pando, San José del Sur, Las

Acacias, Altos de Simón Bolívar, Pastrana, Corea, Rincón Guapo, San Pablo, Vista Hermosa y en general, todos las áreas construidas y situadas sobre el Norte del cerro. Estos sectores han presentado problemas de deslizamientos fuertes, con daños a las viviendas, por lo que se debe establecer procesos de reubicación para eliminar los riesgos. Tomando como eje la cota cuarenta m.s.n.m, alrededor de todo el cerro, como limite de urbanización, los nuevos desarrollos deben autorizarse teniendo en cuenta el grado de pendiente de cada sector y las condiciones geológicas del suelo. Las acciones se detallaran en las áreas de riesgo.

Sobre el lado oriental del cerro (Troncal del Caribe) se establecerán sobre la parte plana estructuras urbanas para usos mixtos de mediano impacto urbano, proponiendo para desarrollos de carácter recreativos colectivos el área de piedemonte, acorde a políticas concertadas con las empresas ubicadas en la zona.

Sobre el lado Sur, procesos de reubicación y construcción de parques de borde sobre los sectores de Zarabanda, Quemada y Nueva Betel.

Dentro de su carácter de reserva ambiental se debe permitir su incorporación al sistema de espacio público (Parques urbanos ecológicos), teniendo en cuenta las condiciones de seguridad vial, de pendiente y de amenaza natural, que restringen también sus posibilidades de desarrollo.

⇒ El cerro San Fernando, este cerro presenta una importante franja costera, definidas en el plan como desarrollables con propuestas de urbanización de muy baja densidad, con criterios de manejo ambiental muy precisos, a formular por la Corporación Autónoma Regional del Magdalena-CORPAMAG-. Son básicamente aprovechables sus vertientes Oeste y Sur y el área ubicada en la parte Norte, contigua al batallón Córdoba.

La definición de las zonas urbanizables deben proyectarse con base en la accesibilidad, tipos de pendiente y calidad de suelos geológicos. Debe establecerse énfasis en las áreas accesibles a playas, y a la estructura vial a proyectar como apoyo al proceso de urbanismo propuesto.

A partir de la cota* cincuenta (50 m.s.n.m) debe ser habilitado como parque Distrital de recreación pasiva, con la creación de senderos, miradores, y recorridos educativos, como complemento ecológico a la oferta turística de la ciudad.

⇒ Cerro La Gloria, posee un alto potencial sobre sus vertientes Oeste y Suroeste para desarrollos urbanísticos sobre el piedemonte, similares a los

* Cuando se referencien cotas en el presente documento, están definidas en metros sobre el nivel del mar.

del cerro San Fernando, aprovechando la culminación de la Avda. Tamacá, como medio de acceso a estos desarrollos. En la actualidad presenta un bajo nivel de intervención. Se declara zona de reserva ambiental y paisajística. No se deben hacer intervenciones urbanísticas a partir de la cota cuarenta m.s.n.m.

✦ Cerros menores del área urbana

Los pequeños cerros localizados en Santa Marta en el sector urbanizado, se incorporan en su totalidad al sistema de espacio público ambiental, con un especial tratamiento por ser considerados hitos y patrimonio paisajístico. Estos cerros se encuentran en las inmediaciones de Pescaito, Pantano, Galicia, Tayrona, Chimila 2, Barrio El Cundí, Calle 22 con Cra 14 y Calle 22 con Avda. del Ferrocarril. Para estas áreas configuradas por cerros, la estrategia del POT establece las políticas de reubicación de asentamientos y la recuperación de las pendientes y del paisaje para conformar y estructurar la red verde y de espacio público. Solo permanecerán las construcciones sobre los primeros veinte (20) m.s.n.m.

Bajo la previa evaluación de la legítima propiedad en áreas declaradas como Reserva Natural, se adelantarán los procedimientos legales bajo el amparo del artículo 5º. de la Constitución Nacional.

5.3.2 El Paisaje Urbano

La estructura del paisaje urbano del Distrito esta fuertemente referenciado por los elementos naturales y las particularidades del área construida. Se pueden asumir cinco grandes bloques de paisaje urbano, teniendo en cuenta las relaciones espaciales conferidas por el sistema orográfico, el litoral y las tipologías constructivas como factores dominantes:

1. El paisaje perceptible en el área comprendida entre los cerros Norte (Pescaito) y Sur de San Fernando y la Llorona, el litoral costero por el Oeste y el valle sobre la Troncal del Caribe abierto hacia el Este. Es un espacio dilatado por oriente y occidente y se contrapone a las cuestas de los cerros mencionados, que permiten un fuerte componente de cobertura vegetal, teniendo el área de la ciudad consolidada como textura central. La articulación del tejido urbano con el medio natural es débil en la medida que la ocupación del área de contacto entre ambos, es de baja calidad y los espacios viales y públicos no se relacionan en debida forma con el espacio natural. Los valores dominantes dentro de esta disposición espacial: El Morro y el Morrito, que establecen un limite y ordenan visualmente el espacio dilatado de la Bahía, las abras de Santa Ana y las instalaciones portuarias y el espacio de articulación con el tejido urbano constituido por el parque Simón Bolívar. Ocupa en lugar destacado en la lectura de este

paisaje, los asentamientos ubicados sobre el área Norte, por la inconsistencia de su relación con el medio natural, basada en la apropiación poco técnica y el poco respeto por el medio natural a la hora de intervenirlo.

2. El ámbito formado por los cerros San Fernando y La llorona por el Norte y Este, por el cerro La Gloria por el Sur y por el litoral por el lado Oeste. Su espacialidad esta definida hacia el oriente por una zona de dilatación hacia el sector urbano de Gayra y hacia el occidente por el mar Caribe. Su fisiografía y geomorfología es similar a la unidad anterior pero su escala dimensional es distinta y los desarrollos urbanísticos plantean otra relación espacial con lo natural, emergiendo como punto focal la zona de alta densidad del sector norte de El Rodadero; se deben definir acciones paisajísticas sobre la desembocadura del Río Gayra y la quebrada Bureche. Existen procesos de deterioro e invasión sobre el piedemonte de Gayra, donde se debe buscar la recomposición del paisaje.
3. El sector de la Zona Sur entre el cerro la Gloria y la quebrada del Doctor, donde la nueva escala la confiere la distancia y altura de los cerros orientales y el carácter longitudinal del valle ubicado entre estos y el litoral. Su afectación es casi nula, pues los procesos de urbanización no han llegado hasta ellos. Se constituyen hitos positivos, algunos desarrollos con características fuertemente ambientales como IROTAMA. La relación de las áreas construidas sobre el borde marino y el marco ambiental natural se puede preservar con tendencias de media densidad, bajo índice de ocupación y mediana altura. Sobre su sector Norte al margen Este de la Troncal del Caribe, existe un área de gran valor como cobertura vegetal que se establece en el Plan como área suburbana.
4. El área de Bureche, desde la parte Norte de Ecopetrol, siguiendo el borde de la Troncal, el cerro La Llorona, los cerros Orientales (Minca) configuran un paisaje natural importante en su área plana y en los cerros por la baja intervención de la misma. Se debe considerar en la normativa al respecto y la incorporación al tejido urbano, de las áreas de bosques y promontorios rocosos existentes. Es importante la configuración de la Ronda del río Gayra en 50 mts a cada lado del eje del río y las áreas boscosa existentes.
5. El valle constituido a lo largo de los bordes de la Carretera Troncal del Caribe a partir de la línea férrea, con el cerro de Palangana por el limite Norte y los cerros del sistema de Minca por el lado sur con dilataciones hacia la zona rural de Bonda y hacia el área consolidada de Santa Marta. Cumple función importante desde el punto de vista de la organización de ejes y visuales y paisajístico en la Ronda del Río Manzanares y la Troncal del Caribe. Se puede estructurar una conectividad entre los elementos orográficos del Norte (Palangana), la ronda del Río Manzanares y el Sur

(Sistema cerros de Minca) con ejes de espacio público sobre el tejido urbano y con la propuesta de intervención paisajística sobre el borde de la Troncal desde el paso nivel férreo hasta el límite urbano de la quebrada Mojada.

Acciones

El plan considera que el paisaje y el medio físico, deben contemplarse como aspectos primarios en la ordenación de las áreas urbanas. La estructura de los espacios naturales, su accesibilidad y su articulación con las áreas edificadas son elementos a incorporar en las decisiones sobre el tipo y ritmo del crecimiento urbano y en la valoración de la capacidad de acogida del medio físico respecto a las actividades propuestas.

No existe, dentro del Plan, un criterio ultraconservacionista a ultranza, sino una visión de adecuación del potencial del medio a las necesidades históricas de desarrollo y de visión de ciudad y como un recurso básico para la actividad turística, eje de desarrollo propuesto.

Como líneas o ejes de actuación tenemos:

- Conservación de áreas naturales específicas, a partir de su valor ambiental y paisajístico: Cerros urbanos, rondas, litoral.
- Propiciar y mantener las actividades vocacionales del territorio.
- Corrección de las degradaciones y daños ambientales existentes, acumuladas por actividades como el puerto, uso turístico y canteras.
- Prevención en la normativa ambiental y planes de manejo, de los nuevos impactos de las actividades y usos propuestos y existentes (Turismo, uso residencial, puertos).

Estas acciones se definen a corto (control y recuperación), mediano (proyectos) y largo plazo (sostenibilidad).

5.3. Procesos Urbanos Significativos

Dentro de los procesos urbanos que generan perturbación y contaminación, por los niveles de impacto que originan, se encuentran aquellos de extracción de minería, quema y producción de ladrillos, puertos marinos, aeropuerto, producción de residuos sólidos urbanos y áreas de alto nivel de intercambio como las áreas turísticas costeras, el mercado público y las redes viales de alto nivel de circulación, residencias en áreas no aptas.

5.3.1 Explotación Minera.

La explotación minera en el área urbana aun permanece por el rebasamiento del tejido urbano a las áreas de explotación de canteras y por la permisibilidad a la explotación de arena en zonas del Río Manzanares.

└ Canteras

Tal como se expresó en el diagnóstico existen dentro del casco urbano áreas de extracción de materiales para la construcción:

Canteras Activas

Canteras Calderón

Cantera Marmolete

Cantera sobre Troncal del Caribe

Canteras Inactivas

Cantera sobre la Avda del Libertador

Cantera sobre la Avda del Río.

Las condiciones geológicas del entorno distrital son propicias para este tipo de actividad, sin embargo las áreas de explotación se ubican en los cerros que son considerados por el Distrito como reserva y el proceso de urbanización y expansión las ha ubicado dentro de su área de influencia con las consiguientes posibilidades de afecciones a la salud y de riesgo por deslizamientos.

└ Acciones

Por este motivo se requiere en el mediano plazo iniciar su reubicación. Teniendo en cuenta los estudios realizados por CORPAMAG se recomienda relocalizarlas en el sector Nor-oriental en el área inmediatamente contigua al límite del perímetro urbano. Queda como única opción la explotación sobre la Troncal, cerro La Llorona, por ser compatible con uso múltiple tipo 2, asignado al área.

Estas canteras una vez finalizadas las concesiones de explotación, se trasladarán a espacios por fuera del área urbana residencial y de las áreas de expansión urbana, previos estudios de impacto ambiental y de proyectos de recuperación de la morfología y el paisaje de la zona explotada. Las inactivas podrán establecer desarrollos urbanos planificados de baja densidad, sin sobrepasar la cota 30 m.s.n.m del cerro.

└ Explotación De Arena

Este procedimiento es particularmente utilizado por proveedores de la construcción, sobre zonas del Río en el área urbana, sin recursos técnicos ni licencia de explotación, modificando el cauce y creando posibilidades de afectación a la estructura del mismo con posibles procesos de erosión y pérdida de vegetación de borde. Existen posibilidades sobre el Río Gayra sobre el sector Este de la Vía Alternativa, y después del área urbana del corregimiento de Bonda, pero bajo concesión de la autoridad ambiental.

Acciones

Prohibición de cualquier actividad de extracción comercial de arena en el área urbana, con permisibilidad de intervención del cauce solo a través de proyectos de mejoramiento integral de la ronda liderados por el Distrito y con la viabilidad de Corpamag.

Producción Artesanal De Ladrillos

Dentro de otras explotaciones importantes en el área urbana se encuentran la producción artesanal de ladrillos, que utilizan como insumo terrenos arcillosos en sectores cercanos a las áreas residenciales, donde se ejecuta el proceso completo de la producción, ejecutando la quema de los mismos con material vegetal, creando situaciones de contaminación atmosférica y generando además grandes depresiones sobre el suelo, que en épocas de lluvias se convierten en áreas de inundación permanente, con los consecuentes problemas de salubridad concomitantes con estas situaciones.

Acciones

Se propone la eliminación de la actividad y traslado de las ubicadas en los antiguos terrenos de Inurbe, sobre la Avda. del Ferrocarril, sobre el área de Los Fundadores y el sector de La Carbonera, utilizando las depresiones como escombreras temporales para consolidar el terreno intervenido. Las alternativas de áreas potenciales se encuentran sobre la Vía a Villa Concha y sobre la Troncal del Caribe sobre el lado Sur de Palangana, sector de Tres Puentes y Vía Alternativa (Sector Bureche), acordes con la clasificación del suelo establecida sobre las áreas definidas y bajo previa aprobación de usos de Planeación y definición de Corpamag, mediante programas tecnificados para la quema con carbón mineral.

Acciones a ejecutar en el corto plazo:

- Estructurar el proceso de reubicación a las áreas definidas como potenciales, estableciendo con Corpamag, Sena y Minercol, los pasos previos para su consolidación, en cuanto a las condiciones de explotación del suelo, los

proyectos y recursos para la definición de las técnicas de quema y los mecanismos de consolidación y comercialización de la empresa.

- Concertar con los propietarios, transportadores y las comunidades adyacentes a las áreas afectadas, las líneas de utilización de las mismas como escombreras temporales, para establecer el proceso de reconversión de sus valores topográficos, paisajísticos y desarrollar su potencial como uso del suelo urbano. En sectores como Los Fundadores se utilizaran estas áreas como espacio publico una vez recuperadas a sus niveles.

Escombreras

La ausencia de áreas destinadas a la disposición final de escombros en el Distrito trae como consecuencia que estos residuos pasen a formar parte de las rondas hidráulicas, modificando el comportamiento del cauce y la vegetación existente, al interior del área urbana, sobre los predios baldíos, sin procesos de nivelación y compactación creando situaciones propicias para el desarrollo de plagas y un mal efecto estético sobre las áreas pobladas (Predios delantiguo ICT).

Acciones

Como medida inicial el POT recomienda como escombreras temporales las antiguas áreas de producción de ladrillos ubicadas en los terrenos de ICT-Inurbe cercanos a la Avda. del Ferrocarril, en las áreas en inmediaciones de las Carboneras y en los barrios de Los Fundadores, Ondas del Caribe y Oasis, áreas urbanas que son o han sido productoras de ladrillos y establecieron grandes excavaciones que hoy en día se consideran factor negativo por las inundaciones y problemas sanitarios potenciales. Para este tipo de uso es preciso encontrar zonas de bajo valor ambiental o sistemas degradados, que no existen cerca al área urbana o en el medio rural. La escogencia del sitio plantea estudios de valoración de ecosistemas, hidrológicos, de suelos, accesibilidad, etc. Es necesario realizar prospección de sitios sobre la Troncal del Caribe sobre la vía a la Guajira, o áreas aledañas al antiguo botadero de basuras de Veracruz. Estas escombreras temporales pueden ser utilizadas, una vez finalizado su uso como tal, como áreas recreativas

Como posibilidad a corto plazo se plantea la estructuración de un programa de control para evitar la utilización de sectores de valor ambiental como las rondas, piedemonte de cerros y los predios vacíos y baldíos significativos, por transportadores y constructores lo que genera además de un fuerte impacto ambiental problemas de salud publica por proliferación de plagas y roedores.

Se deben implementar a corto plazo las escombreras temporales y a mediano plazo la escombrera definitiva.

5.3.2 Relleno sanitario: Su nueva ubicación estará por fuera del perímetro urbano propuesto, pero las áreas de producción de residuos están dentro del mismo, por lo que se deben coordinar estrategias de recolección adecuadas a la producción neta, a las posibilidades de utilización de los mismos para producción de energía eléctrica y la implantación de tratamientos a los residuos hospitalarios especiales en la fuente.

5.3.2.1 Acción de Clausura y Postclausura: Se establecen acciones para la clausura y postclausura del antiguo botadero.

- a. Levantamiento Topográfico y actualización de la cartografía del área.
- b. Estudios especializados de suelo, aguas, lixiviados, y gases emitidos en el botadero, para determinar el impacto actual y grado de deterioro a futuro.
- c. Cerramiento y delimitación física de los lotes que lo conforman.
- d. Emisión de resolución de clausura de los lotes como botadero de basuras.
- e. Adopción de plan postclausura.
- f. Recomposición topográfica de la superficie del terreno, empedramiento y construcción red de drenaje.
- g. Ejecución de Plan postclausura y plan de monitoreo posterior.

5.3.3 Puertos Marinos

La localización de puertos en el área urbana, su dinámica e impacto son factores de alto impacto en el área urbana. La estructura portuaria se analiza en el componente general por ser un factor estructurante del territorio.

5.3.4 Aeropuerto Simón Bolívar

Como factor estructurante se analizó su condición en el componente general.

5.3.5 El Clima Y Los Elementos Construidos

Es necesario establecer en la visión del POT, el medio construido y su relación con el clima, como un elemento clave en la configuración y definición del ambiente como totalidad y escenario de la vida urbana.

Existen numerosas variables interactivas en la relación medio ambiente natural y construido, que deben considerarse en los diferentes procesos de planificación tanto en el aspecto urbano como de las condiciones de las edificaciones que lo configuran. Se puede considerar para este análisis el

medio urbano, como un ecosistema y el hombre y sus relaciones como subsistemas del mismo.

El medio urbano supone una profunda alteración de las condiciones físicas y ambientales del territorio, donde el intercambio de materia y energía, a diferencia del medio natural presupone grandes recorridos horizontales de alimentos, agua, combustibles, electricidad, etc., y supone también alteraciones en las escorrentías superficiales y en la radiación solar.

La ciudad crea en sus procesos de construcción y funcionalidad, sus propias condiciones intrínsecas ambientales, de paisaje, de luminosidad, de geomorfología, independientes pero a su vez relacionadas con el entorno. Se pueden enumerar, como constituyentes del ecosistema urbano, los siguientes factores:

- ↪ Climáticos: temperatura, humedad, viento
- ↪ Físicos: cambios en la morfología del territorio, vegetación, etc.
- ↪ Lumínicos: consideraciones sobre la luz
- ↪ De equilibrio ambiental: ruidos, vibraciones, etc.
- ↪ Paisajísticos: relación con el medio natural
- ↪ Sociales y psicológicos: relaciones interpersonales urbanas, etc.

└ Interacción entre el medio natural y construido

Es necesario analizar las variables interactivas entre el medio natural y construido desde los condicionantes meteorológicos, como el clima y su influencia en los espacios urbanos y la masa construida, como también desde la perspectiva inversa. Los fenómenos termodinámicos de una región están influidos por: la presión atmosférica, el viento, la temperatura y la humedad del aire, la nebulosidad y la radiación solar, pero también por los conceptos de edificación utilizados para su control.

Las variables relativas al medio ambiente natural que modifican el entorno construido son:

- La radiación solar: Se establece la influencia del sol sobre el medio natural y urbano, como radiación solar directa o difusa. Esta debe tener respuesta en la propuesta de diseño de edificios y espacios verdes. El suelo urbano y su alto componente de zonas duras puede establecer niveles elevados de radiación difusa, que es la refracción y difusión sobre las superficies y la atmósfera de la radiación directa. Su cantidad la determinan las horas de sol recibidas y que son altas en el territorio del Distrito por su altitud y localización geográfica.

- La vegetación: Es un elemento importante para la defensa de los espacios libres, el equilibrio del ecosistema urbano, condiciona la velocidad del aire, el favorecimiento de la composición atmosférica y la humedad ambiental. Influye notablemente en la limpieza atmosférica por la retención de partículas en suspensión y en la protección contra la radiación solar. Su implantación es importante en la creación de espacio público, en la protección de colegios y entidades de alta fluencia de público y en las áreas residenciales.

Como especies adecuadas para el área urbana, se pueden considerar: el Trupillo, el caucho, el trébol, el olivo, la palma amarga, palmiche, la palma real, el carito, el campano, el roble amarillo y roble pardo, el matarratón, la ceiba de leche, el macondo, la bonga barrigona y ceiba de botella, el aceituno, el oití, el almendro y la acacia roja. Estas especies se deben ubicar acorde con su volumen, tipo de raíz en áreas como parques, patios y bordes viales según el caso. Su utilización y ubicación se establecerá acorde con el impacto que puedan tener las raíces en las infraestructuras y edificaciones.

Para los cerros es adecuada sobre las zonas altas de reserva, la persistencia de la vegetación nativa (selva xerofítica).

- El viento: Constituido por los movimientos del aire, el viento es un ingrediente importante en la configuración ambiental del territorio. Depende su velocidad de las superficies donde discurre y de las barreras naturales o artificiales en su trayectoria, lo cual puede modificar su influencia en el clima de un área específica. El régimen principal de vientos en el área urbana es de orientación Noreste-Suroeste. La orientación de los elementos construidos, teniendo en cuenta este vector, puede ser considerada por los constructores de desarrollos urbanísticos, para obtener beneficios climáticos de ello. Se establecerán en la normativa recomendaciones para sacar provecho de sus potencialidades.
- La geomorfología: Algunas condiciones locales son capaces de alterar las relaciones entre el medio urbano y el medio físico, tales como las pendientes y los factores de localización geográfica como masas de agua y montañas. Muchas de las condiciones geomorfológicas matizan las condiciones de la radiación solar directa, el régimen de vientos, la humedad ambiental, las precipitaciones, etc.

La situación climática urbana del Distrito, esta influenciada por la proximidad de masas de agua, y por la proximidad de las montañas. Otro factor importante

de la localización urbana, es la referente sus condiciones topográficas, tales como las pendientes y las obstrucciones, constituidas por la existencia de accidentes topográficos próximos y pueden ser obstáculos para la radiación y ventilación. Es clave el tipo de soporte del suelo existente en el área urbana, ya que afecta la reflexión de los rayos solares y la radiación sobre las edificaciones, modificando la relación entre la temperatura interior y exterior, lo mismo que su permeabilidad que varía los coeficientes de escorrentía y puede promover dificultades en la etapa de lluvias y minimizar la filtración hacia los cuerpos de agua subterráneos.

5.3.5 Variables Que Modifican El Medio Natural.

Las variables relativas al medio urbano, que modifican el medio natural son:

- a. **Estructura Urbana Y Red Viaria:** Constituye la configuración general y determina la organización del desarrollo urbano. La orientación de la misma, la adaptación a la topografía y las relaciones y condiciones geométricas de las calles definen la relación entre el medio construido y su apropiación del medio natural, determinando el paisaje natural y la imagen urbana.
- b. **Espacios Libres:** La red de espacios libres, constituida por los parques barriales, urbanos, deportivos, zonas de jardín, playas, etc, puede ser dimensionada en su tamaño y su forma, para alcanzar un grado de eficacia acorde al nivel ambiental deseado, lo mismo que estudiando su localización, su orientación y sus condiciones intrínsecas de diseño por los elementos como arborización, acabado superficial, cercanía de las rondas, etc.
- c. **Áreas Urbanas De Protección:** Son actuaciones urbanísticas que definen al interior del medio urbano, la protección de áreas ambientales que determinan espacios naturales articulados al desarrollo urbano. Su permanencia y conservación establecen calidad al ambiente urbano.
- d. **Morfología De Predios Y Manzanas:** La morfología de predios y manzanas determinan las características del tejido urbano. Las condiciones geométricas de las manzanas, su orientación y la densidad edificatoria son temas a definir en la normativa propuesta, pues ayudarían a definir y mejorar las relaciones entre el ambiente construido y el natural.

Las dimensiones y tamaños de predios, su relación de ocupación y la edificabilidad máxima permitida, son factores de mejoramiento ambiental cuando se incluyen en la normativa.

- e. **Tipología Edificatoria Y Sus Atributos:** Las tipologías edificatorias establecen con sus características las condiciones necesarias para dar respuesta a las exigencias ambientales presentes en el área Distrital:
- Formales: Tipología de vivienda unifamiliar. formas de organización (pareada, en hilera),
 - Higiénicas: Grado de habitabilidad, dimensiones de áreas y vanos de ventilación y asoleación.
 - Constructivas: Tipo de materiales, dimensionamiento muros, tipo y calidad de cubiertas, forjados, áreas de acristalamientos, etc. Estéticas: Fachadas, voladizos, elementos de protección solar, materiales, etc.

Acciones

Las acciones encaminadas a matizar las relaciones del medio construido con las variables naturales presentes en el área urbana deben apuntar a establecer dentro de la normativa la regulación de las superficies de ocupación, el desarrollo de la vegetación en las edificaciones públicas y privadas, las características ambientales de vías urbanas y espacios recreacionales, el dimensionamiento de áreas de ventilación y asoleación y materiales y especificaciones a implementar en las superficies de los edificios acorde a su orientación.

Se debe promover en la norma la estructuración y orientación de las tipologías edificatorias y de manzanas, acordes a las variables de vientos y asoleación, combinada con exigencias constructivas para el dimensionamiento del espesor de muros de culatas y de aleros y cornisas adecuadas a la intensa radiación solar.

El control del medio ambiente, su uso y valoración, y su articulación al medio construido son decisiones y líneas de conducta que deben apuntar a lograr una relación de beneficio dentro del complejo ecosistema que es el área urbana.

6. EL LITORAL URBANO

6.1 Caracterización.

El sistema costero del Distrito, que se ha relacionado anteriormente como elemento estructurante del área urbana y como componente ambiental importante del territorio, debe ser asumido en su ordenamiento como una unidad ecosistémica, compleja, dinámica y de interfase entre dos espacios geográficos importantes como son la franja terrestre y el área marítima continental.

Para su estudio se pueden considerar tres grandes sectores en el área urbana, de acuerdo a su definición geográfica y usos existentes.

Como primer segmento está la zona costera del área urbana consolidada, es la zona de mas variedad e intensidad de usos, de aportes hídricos y de mayor interacción y dinámica de procesos.



Sobre este sector se concentran actividades importantes como el puerto local con su muelle de exportación de carbón, la zona comercial del Centro Histórico y áreas recreativas de playas. La desembocadura del Río Manzanares es un área de estudio y manejo especial, por los niveles de contaminación, las apropiaciones de la ribera y el cambio permanente de la boca o canal de acceso del río al mar. Es importante también los aportes de aguas lluvias, sedimentos, aguas negras y basuras sobre esta zona costera, como procesos que deben ser manejados al interior del territorio para eliminar o minimizar su impacto. La accesibilidad de algunas playas esta dificultada por la ubicación del Batallón Córdoba, como también la continuidad del tráfico peatonal por todo el borde marino. Se extiende este sector, desde el Punta de Betín hasta Playa Lipe.

El segundo sector que va desde Playa Lipe hasta el Cerro la Gloria, está constituida por el sector de mayor usos de playas en el Distrito. Posee un borde de grandes pendientes con un alto potencial de uso residencial turístico como el Cerro de San Fernando y el Cerro la Gloria.

Su aporte hídrico lo constituye el Río Gayra, la Quebrada Bureche, y el cuerpo acuático del Laguito de La Escollera; además su problema más importante lo constituye el vertimiento de aguas negras por sobrecarga de los colectores de la zona Norte de El Rodadero, en alta temporada.

El tercer sector está definido entre el cerro la Gloria y la Quebrada del Doctor, tiene como aporte hídrico un sistema de cañadas pluviales, en proceso de ocupación y de deterioro por vertimientos.

Como elementos de impacto sobre las actividades costeras se encuentran el Puerto Carbonero de Prodeco, de Punta de Betín y el Aeropuerto Simón Bolívar, incrustados dentro del contexto residencial en formación. El primero será objeto de traslado, del centro de acopio, hacia la zona oriental de la Vía Alternativa al Puerto, quedando sobre el litoral el cargue por medio de banda de las barcazas o por cargue directo de acuerdo a la evolución del proyecto de puerto único. El aeropuerto, en proyecto de expansión, generará un impacto por el proceso de construcción y de operación del mismo.

Sobre todo el sector, hay predominio de las actividades turísticas y residenciales y es utilizada la franja marina con actividades de pesca artesanal, recreativas marinas y transporte en menor escala.

6.2 Síntesis Problemática De Área Costera Urbana

a. En Áreas De Desarrollo Urbano Y Turístico.

- Conflictos de uso del suelo por mezcla de actividades urbanas incompatibles (turismo, carbón, transporte)
- Insuficiente espacio físico para ampliación puerto mercante existente.
- Áreas de densificación urbanística sin previsión de la capacidad de servicios públicos básicos con fuerte impacto ambiental.
- Limitaciones para disfrutar el patrimonio arquitectónico histórico (Fuentes del Morro y San Fernando).
- Disfuncionalidad en las áreas aledañas al Puerto Punta Betín, con fuerte contaminación.

- Insuficiente amoblamiento asociado a infraestructura de salvavidas, centros de información, señalización costera.
- Carencia de infraestructura para organización del transporte marítimo de turistas.

b. Fortalezas del Litoral

Posición geográfica estratégica, de cara al Caribe Insular y continental, propicia para el desarrollo de actividades de comercio exterior nacional e internacional.

Disponibilidad de 24, 5 Km de litoral costero urbano para explotación de actividades portuarias, turísticas y pesqueras.

Dotación paisajística superficial y submarina para promocionar el ecoturismo, actividades submarinas, el turismo de sol y playa, y otro tipo de actividades recreativas.

Una desarrollo turístico y hotelero importante en la costa sur del Distrito.

Infraestructura portuaria adecuada para un potencial proyecto de muelle turístico.

Disponibilidad de áreas para desarrollo de un plan de expansión aeroportuaria.

Existencia de áreas vacantes significativas para implementar un modelo planificado de ocupación y uso del suelo.

Area de propiedad Distrital de excelente emplazamiento, apta para el desarrollo de una Zona Turística, mediante empresa mixta, para el impulso como destino de primer nivel.

Amplía oferta de playas y espacio publico costero para potenciarlos como áreas de recreación para residentes y turistas

c. Oportunidades

La Ley 388 de 1997, propicia la visión de un escenario propio, que incorpora las potencialidades del litoral costero al desarrollo de la ciudad, a partir de la reglamentación de usos del suelo costeros que garanticen su

funcionalidad y sostenibilidad. mediante el establecimiento de un modelo de desarrollo territorial concertado.

Sede de entidades de investigación marina como el Invemar y la Universidad Jorge Tadeo Lozano.

d. Amenazas

- ❖ La consolidación portuaria y turísticas de otras ciudades de la cuenca del caribe, en la medida en que Santa Marta pierda dinámica con la consolidación de otros destinos turísticos y la apertura de otros puertos.
- ❖ El uso de técnicas de pesca no adecuadas, atenta contra la permanencia de los recursos pesqueros.
- ❖ El carácter que en el manejo del litoral, el mar y áreas de alto valor ambiental, otorga la Constitución Política al nivel central, reduce las posibilidades de apropiación sobre el territorio.
- ❖ La desarticulación de la gestión concertada entre Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y demás ciudades costeras para sacar adelante proyectos complementarios para el desarrollo del litoral.
- ❖ Ausencia de una estrategia de marketing publicitario de la ciudad para los paquetes turísticos del Caribe y de Europa.
- ❖ La escasa participación en la administración y legislación de las áreas costeras y en las decisiones que se toman con respecto al manejo del Litoral y el mar.
- ❖ Falta de participación ciudadana para coadyuvar a un control urbano más sólido.

e. Debilidades

- La alta densificación de urbanizaciones costeras que superan la capacidad de carga de las playas y ecosistemas marinos.
- Debilitamiento de ecosistemas marinos de flora y fauna por el proceso de expansión turística, productiva y poblacional.
- Procesos de contaminación con basuras, desechos sólidos, partículas de carbón, residuos de actividades transporte, por las actividades ubicadas en el litoral, por los inadecuados hábitos de residentes y turistas.
- Localización polarizada de puertos carboníferos en la franja litoral, con deficiente incorporación tecnológica en las actividades de transporte y manejo. Débil capacidad de respuesta de las infraestructuras y redes de servicios, ante las altas temporadas turísticas.

- Contaminación importante por los ríos Manzanares, Gayra y quebradas, debido a las acciones antrópicas en las cuencas, tanto en el área rural como urbana.
- La débil capacidad de negociación y gestión de los representantes locales en las instancias de poder nacional.
- Desaprovechamiento del recurso marino, por inexistencia de un plan estratégico para el desarrollo pesquero, del turismo y del transporte marítimo.
- Limitación espacial para la ampliación de la capacidad portuaria en Punta Betín.
- Conflictos de usos del suelo, entre actividades pesqueras, turísticas, portuarias e institucionales.
- Limitada accesibilidad vial terrestre y de transporte marítimo a sitios costeros de interés turísticos.
- Predominio de una pesca artesanal, con débil capacidad de acumulación e incorporación tecnológica.
- Débil control a la regulación de actividades, movilización y acondicionamiento de infraestructura para vehículos marinos (motos, lanchas pesqueras y de transporte de turistas).

6.3 Aspectos Para El Manejo Integrado De La Zona Costera

En el manejo integrado de la zona costera del Distrito se deben considerar los siguientes aspectos:

- Los conceptos de demarcación del área, ya sean fijos o flexibles
- Las metas socioeconómicas de explotación
- La base científica
- La conservación ambiental
- Manejo participativo y de soluciones de conflictos

6.4 Definición Del Ámbito Espacial De La Zona Costera Del Área Urbana Del Distrito.

Esta definición se acoge a los lineamientos del documento preliminar Política Nacional de Ordenamiento Integrado y Desarrollo Sostenible de Zonas Costeras, emitido por el Ministerio del Medio Ambiente.

La zona costera debe consistir en un área de anchura finita, limitada en extensión con el fin de permitir su ordenamiento ambiental adecuado. Deben incluirse como criterios para esta delimitación el ámbito espacial de los problemas:

- ➔ Conflictos de usos y acceso por utilización competitiva del espacio costero.
- ➔ Impactos ambientales negativos de los usos costeros múltiples que modifican la estructura y función de los ecosistemas costeros donde se desarrollan esas actividades.
- ➔ Deterioro de la calidad ambiental de los ecosistemas.

Deben además incluirse en esta zona, los principales ecosistemas o recursos: Arrecifes Coralinos; Ecosistemas de manglar y bosques de transición; Sistemas de playas y acantilados; Estuarios, deltas y lagunas costeras; lechos de pastos marinos y praderas de fanerogamas y los fondos blandos sedimentarios de la plataforma continental.

Se definen para la zona costera del Distrito, tres subzonas o franjas paralelas que la conforman en conjunto, las cuales incluyen el espacio aéreo, el lecho marino, el suelo y el subsuelo:

- ➔ **SUBZONA MARITIMO COSTERA O ZONA DE MAR AFUERA:** Es la banda de ancho variable, comprendida entre Línea de Marea Baja Promedio y el margen externo de la plataforma continental. Se define, para el área Distrital, como una banda de 10 Kms de distancia Mar adentro. Esta banda se define en el Distrito por ser la plataforma continental estrecha y se toma como valido el territorio marino donde se concentra el transporte marítimo de cabotaje, la pesca marítima artesanal, la actividad portuaria y los principales impactos de la contaminación marina proveniente de fuentes terrestre y los deportes náuticos.
- ➔ **SUBZONA DE BAJAMAR O FRANJA DE TRANSICION:** Es la comprendida entre la Línea de Marea Baja Promedio (LMBP) y la Línea de Marea Alta Promedio (LMAP). El ancho de esta zona en el frente litoral del Distrito, esta condicionada por el rango de amplitud mareal y por la pendiente de la costa y la topografía de los terrenos emergidos adyacentes a la línea de costa y su dimensión aproximada es de 0.50 mts.
- ➔ **SUBZONA TERRESTRE COSTERA O FRANJA DE TIERRA ADENTRO:** Es la banda comprendida desde la Línea de Marea Alta Promedio hasta una línea paralela localizada a 2 Kms de distancia tierra adentro. Para los

centros urbanos, esta línea los incluye en toda su extensión y se fija el límite de la zona costera 2km tierra adentro del perímetro urbano.

6.5 Políticas

- Promover el desarrollo del litoral costero bajo criterios y acondicionamientos ambientales, fijando límites a los tipos e intensidad de las actividades realizadas.
- Promover la conservación y restauración de los procesos naturales que soportan la oferta de bienes y servicios considerando su calidad ambiental.
- Proponer e implementar soluciones a los conflictos de uso.
- Promover la creación y unificación de una base científica para atender y efectuar la investigación y de un sistema de información costero.
- Proponer la creación de una legislación unificada para el manejo del área costera.

6.6 Estrategias

- Impulso de la política de transporte multimodal, que articule los modos portuario, aeroportuario, marítimo, férreo y vial.
- Desarrollo de las infraestructuras y de una plataforma de servicios para el desarrollo de las actividades y usos propuestos para elevar el posicionamiento turístico, portuario y pesquero de la ciudad.
- Consolidación en la franja sur del Distrito de un modelo urbanístico con vocación turística, donde se afiancen proyectos y usos como la zona franca turística, el centro de convenciones, el proyecto ecoturístico IROTAMA, y desarrollos residenciales entre otros.
- Propiciar una integración urbano-rural, regional e internacional a partir de un sistema de transporte marítimo y aéreo.
- Explotación de la riqueza paisajística y natural del litoral como una de las principales ventajas comparativas de Santa Marta frente a otras ciudades de la región.
- Ampliar las posibilidades de desarrollo económico y el mejoramiento de los índices de calidad de vida, mediante el usufructo racional de los recursos naturales que ofrece el litoral y el mar.

- Desarrollar instancias de cooperación internacional para gestionar recursos financieros, tecnologías, capacitación del recurso humano, y de inversión privada, para hacer posible el desarrollo del litoral costero samario.
- Incorporación y acondicionamiento el litoral costero al sistema de espacio público ambiental de la ciudad.
- Fortalecimiento de las actividades de control, educación e investigación ambiental, que garanticen la permanencia de los ecosistemas marinos.
- Fortalecimiento del sentido de pertenencia del samario a partir de la valoración, accesibilidad y apropiación del área costera.

6.7 Acciones

- Identificación de las aptitudes de las áreas propicias para el desarrollo de actividades turísticas, pesqueras y/o portuarias, que permitan elevar el posicionamiento de la ciudad en la cuenca del Caribe y en el Mundo.
- Construcción en el puerto de Punta Betín, de un muelle turístico para el arribo de buques cruceros internacionales, y la creación de instalaciones para la oferta de servicios conexos al turismo (marina, restaurante, comercio, recreación, etc)
- Incorporación de hitos históricos a la oferta recreativa y al baluarte arquitectónico de la ciudad.
- Ejecución de proyectos para evitar contaminación y erosión de playas.
- Considerar el fortalecimiento de la pesca artesanal, definiendo su localización en la línea de borde marino.
- Construcción de un sistema de muelles locales para el transporte marino costero.

6.8 Definición De Usos

Los usos propuestos para las áreas costeras son acordes a las estrategias generales, las políticas y criterios rectores de la zonificación de los mismos en la ciudad. Como uso principal definido de las áreas costeras están los siguientes:

a. Zona Central de la Ciudad:

Puerto Marítimo y Turístico

Litoral: Usos recreativo y pesquero

Usos recreativos urbanos mixtos, adecuados al desarrollo de actividades turísticas.

Muelle de transporte turístico y local.

Sector Bella Vista: Zona recreativa de playa y de residencial y prestación de servicios turísticos.

b. Zona Cerro San Fernando:

Se proponen usos residenciales turísticos y recreativos de baja densidad, acordes a las características topográficas del sector. Sobre el litoral se dan usos recreativos y de transporte marino.

c. Zona del Rodadero:

Se mantienen usos residenciales y recreativos disminuyendo la intensidad, sobre todo en el área Norte. Se propone enfatizar el uso hotelero en la zona de Playa Salguero. Usos recreativos y transporte de turismo.

d. Zona de Plenomar y Urb. Microrefugio:

Se mantienen los usos residenciales, turísticos y hoteleros, con disminución de la intensidad habitacional.

e. Zona de Pozos Colorados Irotama:

Area destinada a desarrollo urbanístico especial con usos turísticos y residenciales, marinas y hotelería, de desarrollo cerrado, de bajo índice de ocupación, de alta densidad y perfil ecoturístico.

f. Zona de Bello Horizonte y Bello Mar:

Residencial de densidad media alta y baja, con posibilidad de muelles de transporte local.

g. Zona Aeropuerto:

Se consolida como área aeroportuaria. Destinada al desarrollo del Plan Maestro del Aeropuerto Simón Bolívar. Como actividades complementarias se establecen usos recreativos turísticos sobre el lado oriental del Aeropuerto.

h. Zona Puerto Zuñiga:

Permanece como puerto carbonero, estableciéndose como puerto integrado para las operaciones de embarque. Se retira el centro de acopio hacia el interior del territorio. Su actual área forma parte del desarrollo aeroportuario, por lo que se debe coordinar la organización de las estructuras propias para eliminar incompatibilidades.

i. Zona Alcatraces y Cabo Antibes:

Zona de baja densidad sobre el área de playa y media hacia la carretera Troncal. Se debe procurar mediante el aumento de aprovechamientos para la generación de espacio publico

j. Consolidación del sector residencial de Don Jaca.

Usos residenciales y de servicios sobre la playa, con baja densidad de los mismos. Mejoramiento y planificación del asentamiento de Don Jaca.

MATRIZ DE USOS PROPUESTOS ZONA COSTERA ÁREA URBANA

USO AREA	LITORAL				COSTA			
	NAVEG. TURIS.	PESCA ARTES.	USO PLAYA	BUCEO	USO PORT.	SERV. TURIST.	MUELLE TURIST.	USO RESID. TURIST. Y HOTELERO
AREA CENTRO	λ	λ	μ	o	σ	σ	σ MARINA	σ
BELLA VISTA LOS COCOS BATALLON	λ	λ	μ	o	o	σ	o	σ
PLAYA LIPE INCA INCA	λ	λ	μ	o	o	o	σ	σ
PLAYA BLANCA PUERTO LUZ	λ	o	λ	σ	o	σ	σ MARINA	o
RODADERO	λ	λ	μ	o	o	μ	σ	σ
PLAYA GAYRA	λ	λ	μ	o	o	o	σ	σ
RIO GAYRA	o	o	o	o	o	o	σ MARINA	o
PLAYA SALGUERO	λ	o	μ	o	o	o	σ	σ
PLAYAS DEL DULCINO	λ	o	μ	o	o	o	σ	σ
PLENO MAR	λ	o	μ	o	o	σ	σ	σ
POZOS COLORADOS	λ	o	μ	o	o	σ	σ	σ
IROTAMA	λ	o	λ	o	o	σ	σ	σ
BELLO HORIZONTE	λ	o	μ	o	o	o	σ	σ
PLAYA DORMIDA	λ	o	μ	o	o	o	σ	σ

Componente Urbano

AEROPUERTO	λ	σ	λ	o	o	o	σ	o
PUERTO ZUÑIGA	o	o	o	o	σ	o	σ	o
DON JACA	λ	σ	λ	o	o	σ	σ	σ
PTO GALEON	λ	o	λ	o	o	σ	σ	σ
CABO ANTIBES	λ	o	λ	o	o	o	σ	σ

λ SI - BAJA INTENSIDAD o NO

μ SI - ALTA INTENSIDAD σ SI

7. AREAS VOCACIONALES Y ESTRATEGIAS DE CRECIMIENTO

Las estrategias de crecimiento físico del Distrito deben estar orientadas básicamente a la utilización de las vacantes significativas y a la incorporación de áreas de expansión, con una accesibilidad articulada al sistema vial primario o secundario y a las grandes líneas de distribución y de abastecimiento de los servicios públicos, lo mismo que las acciones de redensificación en áreas que por su ubicación e infraestructura ameriten un crecimiento en su densidad.

La dispersión, hacia el Sur y el Este del área urbana, de los desarrollos constitutivos de la malla urbanizada, esta definida parcialmente, por un lado, por los grandes accidentes orográficos dominantes y por otro, por la gestión urbana de carácter privado, al tener posibilidades dentro de la reglamentación local, para generar desarrollos sin una articulación funcional clara con la estructura urbana y sin la provisión de los servicios públicos, existiendo como elemento generador de esta tendencia, la explotación del recurso costero para uso turístico y recreativo.

Este esquema de crecimiento ha generado vacíos significativos, al interior de la trama urbana que es necesario considerar como alternativas viables para su incorporación al esquema de desarrollo propuesto dentro del Plan.

Dentro de las zonas estudiadas como posibles áreas de desarrollo dentro del perímetro urbano se encuentran:

1. ZONA SUR.

Esta área, se constituye por su entorno y condiciones un elemento importante y jalonador de recursos de la estructura de la ciudad y actor importante en la consolidación del modelo urbano. Su caracterización y funcionalidad se estableció en el capítulo del modelo urbano propuesto. Se discriminan territorialmente sectores puntuales por tener particularidades, dentro del contexto general, que establecen pautas de desarrollo y consolidación.

□ ÁREA DE PLAYA SALGUERO

Esta zona de gran potencial para usos residencial turístico y recreativos, se encuentra definida por el Norte con el Río Gayra, por el Sur y el Este con el Cerro La Gloria, y por el Oeste con el Mar Caribe.

La prolongación de la Avda. Tamacá, el desarrollo del sistema sanitario y el establecimiento de normas de uso y ocupación coherentes con la potencialidad del sitio debe ser factores prioritarios de gestión para su incorporación al área urbanizada. Se considera como área de desarrollo prioritario.

□ ÁREA DE PLENOMAR

Esta área, comprendida entre el Cerro La Gloria y el Hotel Santa Mar, posee como vía de acceso la Troncal del Caribe y la Avda. Tamacá. Su trama urbana, ya definida, carece de un desarrollo vial adecuado a las densidades que amerita por su ubicación costera y su valor paisajístico. Debe ser reglamentada y desarrollado su sistema vial, de parqueos, de espacio público y de servicios, de acuerdo a los usos y ocupación planteados. Se considera su desarrollo en el mediano plazo.

□ ÁREA DE POZOS COLORADOS

Los predios de Pozos Colorados, incluyen un vasto sector de playas, accesibles a través de la Vía Troncal del Caribe y la expansión de la Avda. Tamacá. Su desarrollo debe ser definido como un plan urbanístico completo que abarque las áreas vecinas, de manera que se logre una articulación y funcionalidad con las mismas, y una propuesta de servicios públicos de acuerdo a los usos planteados. Se ha definido como estrategia de desarrollo, la creación de la Zona Franca Turística, considerada como una operación estratégica, en la estructura del presente plan. El contenido urbano de este sector debe apuntar a la creación de un sistema de alto nivel arquitectónico y urbanístico, para el uso residencial y turístico, con el soporte de áreas de servicios como marinas, hotelería, helipuerto, etc.

□ AREA HOTEL IROTAMA

Esta área en proceso de desarrollo y consolidación, se ejecuta bajo un Plan Maestro, aprobado por Planeación Distrital, mediante Decreto 477/99, que estructura un modelo urbanístico de explotación del recurso costero y paisajístico, implementando bajo una óptica ambiental un centro de servicios y de uso residencial hotelero de primer nivel.

La formulación y ejecución del Plan Maestro debe lograr el equilibrio adecuado y armónico, por la conservación ecológica y los adecuados planteamientos de densidades y usos, debe contener a grandes rasgos el desarrollo de:

- ✧ Una infraestructura adecuada de servicios públicos para el suministro permanente de los mismos.
- ✧ Solución integral de servicios turísticos, bajo un concepto urbano arquitectónico de planificación con énfasis en lo ecológico.
- ✧ Solución vial interior y salida al mar del Barrio La Paz.

◆ ÁREA DE BELLO HORIZONTE

Esta zona, que es una de las mas desarrolladas arquitectónicamente en el sector costero Sur, ha sido deficiente en la planificación vial y de espacio publico. En el planteamiento urbano del área ubicada entre la vía férrea y la Troncal amerita un tratamiento que oferte y complete las carencias analizadas en el área construida, incluyendo la optimización de los servicios públicos. Su desarrollo pleno esta supeditado a la relación oferta y demanda del área residencial turística, pero también a las decisiones de planificación sobre el espacio público y áreas de parqueos. Es necesario establecer el manejo adecuado a los cuerpos hídricos, recuperando sus afectaciones, redefiniendo su trazado y estableciendo las características de las rondas y madre viejas, acordes a su valor como espacio publico.

□ AREA DE BELLO SOL

Esta zona posee las mismas ventajas de Bello Horizonte, aunque no se ha desarrollado urbanísticamente. El plan establecerá la normativa y la creación del espacio público necesario mediante concertación o acción urbanística. Su desarrollo debe experimentar una densidad controlada por la cercanía al aeropuerto.

□ ZONA DE DON JACA

Se caracteriza por grandes vacantes, posee las condiciones para el desarrollo de una unidad de planificación local en su desarrollo urbanístico, que abarque la Zona Sur. Se debe contemplar dentro de la estrategia de desarrollo su articulación al asentamiento Don Jaca, una propuesta de densidad media con alturas de dos pisos y altillo en los primeros 80 mts del borde costero y de cuatro pisos hasta la Carretera Troncal.

□ ZONA CABO ANTIBES

Desarrollada en un esquema lineal de baja densidad, con soluciones individuales, ha generado un uso y ocupación del suelo acorde a las características topográficas y la oferta ambiental y paisajística. Es una zona a consolidar dentro del esquema y la normativa del plan, manteniendo su volumetría y usos como estrategia de ejecución.

2. AREA CENTRAL SEGMENTO CIUDAD CONSOLIDADA

Las áreas significativas ubicadas al interior del segmento consolidado, son estratégicas en la redefinición de usos y densidades del tejido urbano actual, ya que acorde a su potencialidad se pueden obtener áreas de revitalización, que coadyuven en las estrategias globales planteadas para este segmento.

□ SECTOR PRADITO

Esta área, definida por un sistema vial importante, como son la Calle 22, la Cra. 4ª, la ampliación de la Cra. 1ª y la continuación de la Avda. del Río, es, por los usos ya establecidos, por el valor de la tierra y por la cercanía al Centro Histórico una zona de desarrollo de características especiales por el rol que puede cumplir en la oferta de áreas comerciales, oficinas, vivienda, espacio público y parqueaderos, como estrategia de descongestionamiento del centro histórico. Debe desarrollarse sobre la Cra. 4ª una propuesta de generación de espacio público, con base en los vacíos urbanos existentes, y una adecuada densificación como compensación a la liberación de área pública. Se considera por el Plan como *área de desarrollo prioritario*.

□ SECTOR UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA – QUINTA DE SAN PEDRO.

Las características institucionales de esta zona, sus características de espacio natural y su ubicación en el contexto urbano, la han potenciado, dentro del esquema del plan, como un área de desarrollo recreacional y cultural por lo cual se debe incorporar a través de la gestión pública y/o mixta al desarrollo urbano de la ciudad. Es necesario establecer un proceso de negociación y consenso con

las instituciones allí presentes: Universidad del Magdalena, Departamento del Magdalena, Policía Nacional, Inem, Universidad Cooperativa de Colombia, Quinta de San Pedro Alejandrino y Museo Bolivariano, Ejército Nacional y Central de Transportes de Santa Marta. Su desarrollo se contempla para el mediano plazo.

3. AREAS DE EXPANSIÓN URBANA

Estas áreas, a incorporarse dentro de las estrategias de crecimiento de la ciudad, deben ser consideradas desde el punto de vista de su ubicación, de la articulación a las infraestructuras viales y de servicios y de los equipamientos de carácter urbano. Son las áreas que pueden proveer de un tejido urbano saneado en usos, coherente en su geometría urbana y en la capacidad de aportar espacio público, equipamientos y servicios acordes a las densidades planteadas. Estas serán acordes a su localización, ejes viales y características tipológicas planteadas.

□ AREA DE BURECHE

Las áreas con mas condiciones urbanísticas favorables para su incorporación en el corto y mediano plazo son las ubicadas sobre la Troncal del Caribe, sobre los predios de las fincas La Concepción, San Francisco y Bureche, sobre los cuales existe una presión para el desarrollo de vivienda de interés social y de estratos 3 (tres) y 4 (cuatro). Sobre esta área existen también intereses institucionales, que deben ser completadas con una estrategia de equipamientos zonales y una política de conformación de subcentros alternos de servicios, como medida propuesta de una estructura urbana multifocal.

□ AREA DE CANTILITO

Existen también áreas importantes de expansión ubicadas al Noreste, sobre las áreas vecinas a Cantilito y Garagoa, margen Norte del Río Manzanares, factibles de incorporar a corto plazo para el desarrollo VIS, por la posibilidad de implantación de los servicios públicos.

Este amplio sector ubicado sobre la margen Norte de la Carretera Troncal del Caribe, posee dos tipos de desarrollo: uno planificado en sectores como Garagoa y Cantilito y otro espontáneo sobre el asentamiento denominado Nueva Mansión. Como elementos estructurantes cuenta esta área con la ronda del Río Manzanares y una proyección vial importante. Se define como zona de desarrollo prioritario, en cuyo interior se pueden desarrollar importantes equipamientos urbanos con cobertura zonal, teniendo en cuenta los desarrollos vecinos, como 11 de Noviembre, Nueva Colombia, Yucal, Cisne, etc.

ZONA DEL YUCAL.

Esta área, ubicada frente y al Sur del asentamiento espontaneo del Yucal, comprende predios desde la Troncal hasta el sector de Tres Puentes, a ambos lados de la vía a Minca. Al tener influencia de la Vía Alternativa al Puerto puede tener un desarrollo prioritario.

ZONA DE LA CARBONERA

La zona, determinada por el Río Manzanares y los cerros del Norte, es un vacante significativo y su afectación por la Vía Alternativa y el corredor férreo, establecerá una dinámica de desarrollo adecuada a las exigencias de los nuevos usos. Se plantea como área residencial para vivienda de interés social y uso múltiple tipo 2 sobre el eje de la Vía Alternativa al Puerto. Su temporalidad estará definida por la ejecución de la Vía, por la expansión de los servicios públicos y la demanda VIS, por lo cual su pleno desarrollo se considera a mediano plazo. Deben preverse obras de mitigación sobre el borde Norte del Río Manzanares antes de su desarrollo.

ZONA DEL COUNTRY.

Esta área, ubicada sobre la Troncal hasta la vía Central propuesta, es de buena localización para establecer instituciones de servicios sociales, con usos residencial complementario, bajo un concepto de baja densidad por su valor paisajístico.

ZONA DEL MANANTIAL

Esta zona localizada frente al futuro desarrollo de la Zona Franca Turística, se establece como opción para desarrollos residenciales y servicios sobre la Troncal del Caribe, complementarios a la estrategia de desarrollo de Pozos Colorados e Irotama..

4. AREAS SUBURBANAS

Su condición de tejido de amortiguación a las dinámicas de crecimiento urbano, permite ejecutar condiciones ambientales más complejas por su localización y nos establece además de la posibilidad de establecer usos urbanos y rurales, proponiendo además, vocaciones particulares, según su ubicación, sin perder su condición de áreas suburbanas.

□ ÁREA SECTOR COUNTRY CLUB GAYRA

Esta zona definida en el Plan como Suelo Suburbano, desde la vía Central hasta la Vía Alterna al Puerto, es potencialmente apta para el desarrollo de viviendas y conjuntos campestres, debido a su valor paisajístico, a la presencia del Río Gayra por el lado Norte y los cerros por el Sur. Su sistema vial será adecuado a las densidades y propuestas de diseño ambiental, articulado a lo urbano por la Carretera Troncal y por la Vía Central propuesta. Sobre su borde Sur, limite con Circasia, podrán consolidarse actividades agropecuarias en pequeña escala bajo planes de control ambiental. Los asentamientos en proceso de consolidación ubicados sobre esta área serán dotados de servicios y accesibilidad adecuada para su mejoramiento .

□ ZONA CERRO BLANCO- QUEBRADA DEL DOCTOR

Esta zona es favorable para el desarrollo, sobre los grandes predios que la conforman, de estructuras para colonias vacacionales, campos de golf, etc, como actividades complementarias al turismo, aun cuando puede ser destinada a usos agrícolas preferiblemente, sobre la banda mas alejada de la Troncal del Caribe. Sus densidades se ajustarán a un máximo de cinco predios por Ha.

□ ZONA TRONCAL DEL CARIBE

Esta área que se extiende desde la entrada a Bonda hasta el peaje, comprende posibilidades para pequeña minería, de desarrollo agrícola y pecuario a baja escala y/o desarrollos campestres preferiblemente sobre las áreas cercanas al acceso a Neguanje, como también se permitirían cultivos de carácter técnico como frutales, etc., considerando su condición cercana al area de amortiguación del Parque Natural Tayrona.

◆ ZONA TRESPUENTES BACHICHA

Esta área se define a través del corredor de la Vía a Minca puede generar además de desarrollos campestres, pequeña minería, agropecuarios y recreativos sobre los cuerpos hídricos existentes.

5. AREAS DE DESARROLLO PRIORITARIO

Dentro de las áreas determinadas dentro de las estrategias de crecimiento, es indispensable que se definan algunas que por su localización e importancia estratégica, por su potencial posibilidad de convertirse en polo de desarrollo o por su capacidad de generar una influencia significativa en el tejido urbano adyacente, como áreas de desarrollo prioritario.

Dentro de estas áreas se encuentran:

- La zona de expansión situada al sur de la Troncal del Caribe y al Norte de la Quebrada Tamacá. Esta área donde ya se han dado procesos de urbanización como La Concepción, Santa Cruz de Curinca, El Parque, Mirasierra, etc., posee una ubicación estratégica con respecto a la infraestructura de servicios públicos y la vialidad existente, además de ser una tendencia clara de expansión urbana. La potencialización de los usos del suelo por efectos de la Vía Alternativa es otro factor de consolidación del desarrollo de este sector.
- La zona del Barrio El Pradito, comprendida entre la Cra. 4ª y la Cra. 1ª y la Calle 22 con Calle 29, caracterizada por su tendencia a usos múltiples, debe servir por su cercanía al centro Histórico, como primer escenario de descentralización considerando algunos desarrollos puntuales como el Centro Comercial Prado Plaza y el corredor en formación a través de la Cra. 4ª.
- El área de Salguero para la consolidación del sector del Rodadero como unidad residencial y de servicios turísticos.

La incorporación de estas áreas y el establecimiento de los elementos de gestión para su desarrollo, serán importantes para la consolidación del tejido urbano, evitar los desplazamientos del tejido hacia zonas más periféricas y establecer una relación ciudad territorio mas equilibrada.

8. AREAS MORFOLOGICAS HOMOGENEAS

8.1 Criterios de definición

Se consideran áreas morfológicas homogéneas aquellas áreas o tejidos urbanos que poseen características afines para los diferentes elementos que la conforman tales como:



- Estado de la construcción
- Características y unidad del tejido urbano
- Homogeneidad en las condiciones de los usos del suelo y transformación del mismo

- Época de desarrollo del sector considerado
- Tipologías de edificación y ocupación del espacio privado.
- Estructura o tipología vial
- Estructura predial
- Espacio público

Bajo este grupo de variables el Distrito, en la construcción y evolución de su espacio urbano ha generado tramas de diferentes calidades, y con particularidades de entorno que las hacen identificables.

Se consideran, a grandes rasgos, zonas homogéneas:

- ☐ El Área del Centro Histórico
- ☐ La Zona Norte
- ☐ Los barrios planificados por la intervención del estado
- ☐ Los barrios de arquitectura moderna de intervención privada
- ☐ Zonas edificadas en el litoral
- ☐ Barrios consolidados de invasión en áreas planas
- ☐ Barrios de invasión en los cerros
- ☐ Contextos históricos como Gayra y Mamatoco

Estas diferentes condiciones de origen histórico y evolución, tipo de intervención y de apropiación del medio físico, han dado origen a tramas y tipologías urbanas, de distintas calidades, agrupables así:

8.2 Delimitación

- **ZONA HOMOGENEA TIPO 1 ZHT1.** La constituye el Centro Histórico, donde el tipo de edificación, su evolución histórica, estructuró un área urbana consolidada en su contexto e imagen, de alta connotación para los habitantes.

Sus límites son: la Cra 1ª por el Este, la Calle 22 por el Sur y la Avda. del Ferrocarril por el Norte y el Este. Su particularidad existe en las tipologías edificatorias, la estructura de las vías y en la ocupación

- **ZONA HOMOGENEA TIPO 1A ZHT1A:** Esta conformada por el barrio El Pardo y su tipología arquitectónica y urbanística, parte importante del desarrollo histórico de la ciudad, por lo cual se establece como área de conservación urbanística.

- **ZONA HOMOGENEA TIPO 2 ZHT2.** La conforma el barrio Pescaito y sectores aledaños, donde la estructura predial, la disposición y dimensionamiento de la red vial y la tipología edificatoria han generado una

espacialidad particular y una textura urbana identificable para el observador.

Se define su perímetro así: Calle 2ª por el Norte, Cra. 3ª por el Oeste, Cra 16 por el Este y la calle 10 por el Sur.

- **ZONA HOMOGENEA TIPO 3 ZHT3:** Esta definida por las propuestas de estratos medios y medio-bajos, ejecutadas de acuerdo a políticas estatales, aunque con variaciones tipológicas en el concepto de agrupación, el manejo del espacio público y el diseño vial y peatonal combinado, logran una imagen coherente y llena de valores de semejanza.

Son estos barrios: Los Almendros, Galicia, Bastidas, 17 de Diciembre, Chimila 1 y 2, El Pando, Ciudadela 29 de Julio, El Cisne, Rodrigo Ahumada, Garagoa, Cantilito.

Sus limites corresponden a los limites de los barrios enunciados.

- **ZONA HOMOGENEA TIPO 4 ZHT4.** Son aquellos desarrollos arquitectónicos y urbanísticos planificados con intervenciones predio a predio de cierta calidad constructiva como los barrios de Bavaria, Ciudad Jardín, Urbanización Riascos, El Pradito. Su tipología predial corresponde a lotes medianos y desarrollo en alturas no mayores a cuatro pisos, pero con escenarios tendenciales hacia la densificación por su valor urbanístico y localización estratégica.
- **ZONA HOMOGENEA TIPO 5 ZHT5.** La constituyen los desarrollos a orillas del litoral, que poseen un uso intenso del suelo, tipología de edificaciones verticales, un alto costo del suelo, una estructura predial, vial y de servicios públicos no adecuada a su explotación y unas características arquitectónicas heterogéneas. Son ejemplos: El Rodadero Norte y el área de Bello Horizonte.
- **ZONA HOMOGENEA TIPO 5A ZHT5-A.** Es un desarrollo particular de la zona costera ubicado sobre el Sur del área urbana, donde el desarrollo es horizontal, con grandes predios y desarrollo arquitectónico individual o soluciones de grupo en baja altura. Se incluye en esta zona el área de Cabo Antibes.
- **ZONA HOMOGENEA TIPO 5B ZHT5-B** Corresponde a desarrollos de intensidad media de uso del suelo y edificaciones de altura no mayor de cuatro pisos, ubicados sobre la zona costera, con poca oferta de espacio publico y deficiencias en los servicios públicos, entre los cuales se

encuentran las áreas de desarrollo del Rodadero Sur, Salguero, Plenomar y Microrefugio.

- **ZONA HOMOGENEA TIPO 6 ZHT6.** La definen los asentamientos de desarrollo espontaneo o de origen ilegal, sobre las áreas planas, los cuales se caracterizan por construcciones en proceso de consolidación, vialidad incompleta, mínimo aporte de espacio publico, servicios públicos en proceso de consolidación y una geometría que no se articula a los asentamientos inmediatos.

Son propios de este tipo de áreas: Juan XIII, Alfonso López, Bolivariana, Ondas del Caribe, Fundadores, Galán, 11 de Noviembre, Nueva Colombia, Monterrey, Nueva Mansión, La Paz Cristo Rey y sectores aledaños, La Lucha, Luz del Mundo

- **ZONAS HOMOGENEAS TIPO 7 ZHT7.** Se conforman por los procesos no planificados de apropiación de las faldas de los cerros y se caracterizan por una estructura urbana desorganizada y adecuada a los requerimientos de la topografía, por alto porcentaje de viviendas con materiales no permanentes y en riesgo medio o alto. Como la anterior se caracteriza por la baja oferta de espacio publico, por la precariedad de servicios públicos y sociales.

Constituyen estas zonas homogéneas: sectores como Alto San Jorge, San Fernando, Nacho Vives, Ensenadas, Luis R Calvo, Divino Niño, Alto Delicias, Nueva Betel, Zarabanda, Quemada, Yucal, Altos del Yucal y Las Acacias.

Desarrollos históricos: Lo constituyen básicamente Mamatoco y Gayra, antiguas poblaciones incorporadas al casco urbano con tipologías arquitectónicas y espaciales diferentes

- **ZONAS HOMOGENEAS TIPO 8 ZHT8** Son los desarrollos dispersos por encima de las cotas adecuadas de urbanización por sus condiciones topográficas, por lo cual carecen de una estructura espacial y de vialidad adecuada con graves problemas de acometidas de servicios y de saneamiento ambiental. Su alto riesgo es evidente por lo cual se consideran áreas de reubicación.
- **ZONAS HOMOGENEAS ESPECIALES** Son aquellas conformadas por los equipamientos, estructuras urbanas y áreas urbanizadas con características singulares, no clasificables dentro del tejido residencial

Las diferentes áreas morfológicas establecen pautas para las normativas a aplicar, acorde con los tratamientos urbanísticos establecidos para cada una,

con las particularidades urbanísticas a sostener y/o mejorar y con las nuevas condiciones que planteen los elementos urbanos estructurantes, establecidos en el plan como los corredores multiusos, subcentros urbanos, etc.

9. PATRIMONIO URBANO HISTORICO Y CULTURAL

El concepto de patrimonio engloba una cantidad de valores, elementos y estructuras, que contienen, individualmente y en conjunto significados de identidad y de pertenencia social con su entorno geográfico y natural.

Los bienes culturales son la concreción, material o intangible de la evolución de un tejido social, de su cultura y de sus sueños, los cuales sirven de base para elaborar su propia historia.

Dentro de estos bienes cumplen papel importante en el Distrito, la herencia patrimonial indígena, la arquitectura militar y domestica colonial como huellas visibles del quehacer de la vida en el territorio.

Localización general

El centro histórico, constituye la célula inicial del desarrollo urbano y el corazón de las actividades distritales, con los problemas típicos de una estructura valiosa como contexto pero con una morfología inadaptada a las nuevas funciones que exige la sociedad actual. La especialización funcional del Centro, basada en la actividad terciaria, ha ejercido presión sobre las edificaciones y sobre la trama urbana atentando contra el patrimonio de valor monumental o local. El posterior desarrollo de áreas como el barrio El Prado y la Avda. del Libertador, han dado origen a escenarios patrimoniales de valor local que se precisan en el contexto del plan como áreas a valorar y conservar, dentro de las exigencias de los usos actuales.

Existen además vestigios importantes de arquitectura militar en el Morro y el Cerro de San fernando, e históricos como la Quinta de San Pedro Alejandrino.

9.1 Objetivos

Objetivo General

Consolidar una imagen de ciudad con la cual se identifiquen los visitantes y habitantes del Distrito, mediante la conservación del patrimonio arquitectónico y cultural constituyéndolo en agente de atracción y generador de riqueza.

Este objetivo pretende establecer una imagen hacia el exterior acorde con su rol de ciudad histórica con aportes y elementos de arquitectura posterior al periodo colonial, con un claro componente turístico y consolidar hacia el interior, para el habitante, una valoración del patrimonio local y la recuperación de la capacidad de ser habitable el área central.

Objetivos Específicos

- Integrar y articular a la estructura espacial del Distrito los elementos territoriales simbólicos de manera que se evidencie su importancia y puedan ser disfrutados por sus habitantes.
- Establecer las directrices para la protección y el manejo del patrimonio arquitectónico y arqueológico como factor fundamental en la recuperación de la memoria colectiva.
- Generar los escenarios e instrumentos adecuados para que de manera permanente se realicen acciones locales para la protección y dinamización del patrimonio cultural como atractivo turístico del Distrito.

9.2 Alcances

El P.O.T. establecerá las políticas y directrices estructurantes para la protección y valoración del patrimonio histórico cultural y arqueológico, y definirá las áreas de protección arqueológica, urbanística y arquitectónica, así como las categorías propuestas para el manejo del patrimonio.

9.3 Directrices Para El Manejo Del Patrimonio Cultural En El Distrito De Santa Marta.

El Plan de Ordenamiento de Santa Marta ha considerado fundamental la reafirmación de la identidad cultural y la conformación de una imagen propia y característica del territorio, donde todos sus habitantes puedan sentirse interpretados y reflejados.

Por esta razón se debe trabajar en tres grandes líneas:

- ⇒ Generación y consolidación de espacios públicos y privados basados en el respeto al modo particular de vida de los diferentes grupos culturales asentados en el territorio y en los que estos puedan manifestarse.
- ⇒ Conservación y protección del patrimonio cultural representado en arqueología, arquitectura, elementos simbólicos y tradiciones y costumbres que se expresan en el espacio público.
- ⇒ Creación de una base institucional para garantizar el adecuado manejo del patrimonio y promoverlo como factor fundamental de atractivo turístico de Santa Marta.

9.3.1 Normatividad urbanística

La consolidación de la identidad cultural dependerá en gran medida de la forma de apropiación del territorio y de la conservación de las huellas que ha dejado el proceso de construcción de ciudad. Por tanto es necesario garantizar que la utilización de modelos urbanísticos, técnicas de construcción y materiales, estén acordes a las especificidades culturales espaciales y climáticas del distrito de Santa Marta, generando así una caracterización particular del lenguaje físico de la ciudad, que a su vez se constituya en un elemento de disfrute para los habitantes y en un fuerte atractivo turístico. Esta consolidación de la identidad espacial sólo es posible lograrla a través de la construcción colectiva de ciudad por parte de los profesionales que intervienen el espacio y de la comunidad en general. Por esta razón se propone revisar y adecuar la normatividad urbanística y arquitectónica a los requerimientos locales, de tal manera que la aplicación permanente de la misma contribuya a consolidar una imagen de territorio coherente y armoniosa; esta revisión y ajuste se desarrollará en el componentes urbano y creación en el componente rural respectivamente.

⇒ Hitos Urbanos y Territoriales

Los elementos territoriales simbólicos o hitos son un factor de importancia en la consolidación de imagen de ciudad, puesto que le otorgan un carácter particular y único. Para el Distrito de Santa Marta se considera esencial darles la relevancia espacial que se merecen y posibilitar su disfrute colectivo. Se propone integrar los hitos identificados por la comunidad y consignados en el diagnóstico, a la estructura espacial del territorio distrital a través de una propuesta urbanística, que garantice su accesibilidad.

↳ Patrimonio Arqueológico

El patrimonio arqueológico prehispánico constituye uno de los elementos esenciales en la reafirmación de la identidad cultural del Distrito pues es parte de la herencia indígena que deja su huella en el territorio Distrital; su conservación y valoración representa el respeto por las culturas indígenas que permanecen hoy en día en Santa Marta y es un elemento de interés para cierto tipo de turismo que resulta muy apropiado para el desarrollo futuro de ciudad propuesta dentro del marco de este plan. Por tanto adicionalmente a establecer sus categorías de ordenación y manejo se propone la creación de parques arqueológicos en los sitios cuyas características lo permiten.

↳ Categorías de Ordenación

Conservación estricta tipo A

Se aplicará a aquellos testimonios que sea únicos en el contexto de patrimonio cultural y corren el riesgo de desaparecer. Sólo se permiten actividades de investigación, preservación y turismo con restricciones.

- Ciudad perdida
- Pueblito.

Conservación estricta tipo B

Se aplicará a aquellos testimonios que sean de gran importancia en el contexto del patrimonio cultural y que no deben ser objeto de saqueos de gaudería ni de estudios arqueológicos, respetando las tradiciones de los indígenas.

- Zonas arqueológicas al interior del resguardo indígena.
- V. de Caldera
- Tayronaca

Conservación

Este nivel corresponde a aquellas zonas o elementos de singular interés dentro del patrimonio arqueológico. No se permitirá ninguna actividad que pueda deteriorarlo, únicamente las que estén encaminada a consolidarlo y restaurarlo. Se permiten actividades culturales y turísticas.

- Girocasaca (1)
- Mazinga (2)
- Belen (3)
- El encanto (4)

• Zonas Especiales

Se otorgan a zonas o elementos que carecen de un alto valor arqueológico y por lo tanto quedan libres de protección: Deben ser objeto de actuaciones arqueológicas para registrar y documentar estos testimonios.

- **Lugares Sagrados**

Son aquellos sitios ubicados dentro del territorio Distrital que son considerados sagrados por las culturas indígenas que habitan actualmente en las zonas de resguardo. Es esencial por lo tanto que estos lugares permanezcan conservados y se permita el libre acceso de los indígenas, al tiempo que los demás habitantes del Distrito pueden participar del conocimiento de las tradiciones de la cultura indígena y compartir el respeto por sus lugares sagrados.

- **Elementos en el casco urbano**

Por su carácter urbano deberán ser objeto de un tratamiento individual concertado entre los indígenas, la administración Distrital y los propietarios de dichas zonas en los casos que se requiera. (Ver listado Componente urbano)

- **Desembocaduras de ríos y ensenadas área urbana**

Su tratamiento será determinado en el Sistema ambiental de espacio público de Santa Marta, que hace parte integral del presente Plan.

- **Patrimonio Inmueble**

Son bienes tangibles del contexto histórico y urbano, que se clasifican de la siguiente manera:

1. Arquitectura:

- 1.1 Civil

- 1.1.1 Institucional –Gubernamental y de uso publico

- 1.1.2 Domestica Urbana

- 1.1.3 Obras de Ingeniería

- 1.1.4 Elementos de Amoblamiento urbano.

- 1.2. Religiosa

- 1.3. Funeraria

- 1.3.1 Cementerios

2. Sectores históricos

3. Sitios arqueológicos

- **Directriz de manejo patrimonio inmueble**

Se propone como directriz general del manejo del patrimonio inmueble a partir del reconocimiento y valoración de la comunidad samaria, para que las acciones que sobre éste se ejecuten provengan de la iniciativa local y cuenten con su aceptación y participación activa, constituyéndose en gran atractivo turístico del Distrito. Se establecen inicialmente categorías de protección y posteriormente se profundizará en la propuesta de la base institucional requerida para lograr este objetivo.

- **Categorías de Ordenación**

- ❖ **Monumentos Nacionales:** Son aquellos declarados como tales por el Consejo Nacional de Monumentos, su nivel de conservación es estricta y cualquier acción sobre ellos es de competencia exclusiva del Consejo Nacional de Monumentos desde el nivel central. Son monumentos nacionales los siguientes: (Ver listado adjunto)

- ❖ **Conjuntos Monumentales:** Se consideran conjuntos monumentales aquellos declarados Monumento Nacional por el Consejo Nacional de Monumentos, la conservación de inmuebles la establece la reglamentación del centro histórico de Santa Marta.

Por ser éste no sólo un conjunto de gran valor patrimonial, sino el centro funcional de Santa Marta y uno de los lugares más representativos del imaginario colectivo samario, con características muy particulares de gran fragilidad tales como el delicado equilibrio, que está a punto romperse, entre las actividades institucionales y de vivienda y la conservación de sus características urbanas.

Se propone el Centro como una operación estratégica que contemple lo siguiente:

a. Actuaciones exógenas: que determinen el relacionamiento del centro con su entorno.

b. Acciones para el fortalecimiento y reequilibrio de la estructura urbana:

- Proyecto de Borde.
- Movilidad y accesibilidad.
- Espacio público.
- Reequilibrio de usos

c. Programas de dinamización: Proyectos no físicos que busquen la vitalidad de la Zona.

d. Estrategias para administrar el Centro Histórico.

e. Definición de elementos de tipo administrativo e instrumentos jurídicos, económicos y de mercadeo para liderar el proceso de recuperación y puesta en valor del centro histórico.

- ❖ **Conjuntos de valor patrimonial local:** Son los conjuntos que por sus características urbanísticas y arquitectónicas, así como por su valor tradicional, merezcan un tratamiento particular para garantizar su preservación.

Los conjuntos, así como las acciones propuestas se desarrollarán en el componente urbano o rural respectivamente.

- ❖ **Inmuebles de valor patrimonial local:** Son los inmuebles que por sus características arquitectónicas, así como por su valor tradicional merezcan un tratamiento particular para garantizar su preservación.

Los inmuebles incluidos en esta categoría, así como las acciones propuestas se desarrollarán en los componentes urbano o rural respectivamente.

BASE INSTITUCIONAL

Todas las propuestas de ordenación del patrimonio cultural, con el objetivo final de preservarlo y constituirlo en elemento de atracción turística, sólo puede encontrar forma real por medio de la participación ciudadana y de una sólida base institucional que oriente las acciones públicas y privadas en relación con su manejo.

Por esta razón se propone la creación de una Corporación mixta que se encargue de generar propuestas locales para la preservación del patrimonio y sirva de interlocutor ante las entidades de carácter nacional competentes en lo que concierne al manejo del patrimonio arqueológico y lugares sagrados indígenas (ICAN – Asuntos Indígenas) y los Monumentos Nacionales (Ministerio de Cultura – Consejo Nacional de Monumentos).

Este ente deberá elaborar proyectos, concertados previamente con las entidades competentes, y gestionar recursos nacionales e internacionales para su ejecución. De esta manera se complementa la acción de los entes nacionales con iniciativas de carácter local en la preservación del patrimonio al igual que en la promoción del mismo como elemento de atractivo turístico.

Debe articularse, dentro de estas funciones, el mantenimiento permanente de fachadas, el control de avisos, uso del color, regulación de publicidad etc.

Debe crearse un cuerpo de vigilancia llamado Vigías del Patrimonio, encargados de mantener una actitud de control a cualquier tipo de intervención no reglamentada o adecuada al tejido urbano del Centro.

Adicionalmente realizará una labor de veeduría de todas las actuaciones sobre el patrimonio cultural en el Distrito de Santa Marta.

Para cumplir con estas funciones contará con una junta que estará conformada por todos los actores relacionados con la protección del patrimonio como ICAN, Academia de historia, Consejo de Monumentos, Ministerio de cultura, Planeación Distrital, Asuntos Indígenas, Gonawindúa y Etursa.

PATRIMONIO HISTORICO EN EL AREA URBANA

Objetivo General:

Fortalecer el carácter e imagen del área urbana del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta, mediante el rescate de sus valores arquitectónicos y el diseño de una reglamentación clara, detallada, estricta y moderna de protección patrimonial.

Objetivos Específicos:

- ↳ Recuperar y proteger el patrimonio histórico y cultural tanto construido como natural y simbólico del área urbana del Distrito mediante la afinación y aplicación de la reglamentación existente y la delimitación y puesta en valor de zonas de valor arquitectónico, urbanístico, natural y simbólico.
- ↳ Detener el proceso de deterioro físico progresivo del patrimonio inmueble de Santa Marta mediante el diseño de una política integral de protección a nivel interinstitucional, la vinculación del sector privado y la participación de la comunidad en general para la recuperación y conservación del patrimonio.

ALCANCES:

Señalamiento de líneas de acción, establecimiento de inmuebles de conservación, hitos y lugares sagrados y planteamiento de acciones a corto, mediano y largo plazo que es necesario que las sucesivas administraciones emprendan para afianzar el papel de Santa Marta como Distrito Turístico, Cultural e Histórico.

❖ DIRECTRICES PARA EL MANEJO DEL PATRIMONIO CULTURAL DE SANTA MARTA:

- ↳ Fortalecimiento de la Corporación Mixta, del Centro filial de Monumentos Nacionales y Consejo Distrital de Cultura: Es necesario que estos escenarios trabajen en armonía y diseñen un Plan de Manejo Integral del Patrimonio Cultural del Distrito, evitándose así, acciones aisladas, duplicados de funciones y esfuerzos y mal manejo presupuestal, de acuerdo a la propuesta presentada en el componente general.
- Armonización del Plan de Desarrollo del Distrito, el Plan de Desarrollo Cultural, el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito, la Estrategia de Conservación de la Sierra Nevada y el Plan de Ordenamiento de la Sierra Nevada de Santa Marta, en lo referente al manejo y protección del patrimonio cultural.
- ↳ Gestionar a nivel nacional e internacional financiación para el proceso continuo de recuperación, protección y mantenimiento de los lugares, zonas y construcciones del Distrito que están catalogados como patrimonio monumental histórico, arqueológico o simbólico.

❖ CATEGORIAS DE ORDENACION PARA EL PATRIMONIO CONSTRUIDO FUERA DEL CENTRO HISTORICO.

- ↳ Conservación Monumental.
- ↳ Conservación Estructural.
- ↳ Conservación Tipológica

Estas categorías de intervención tendrán las mismas implicaciones que las definidas en la reglamentación del Centro Histórico.

Es necesario realizar la ficha de cada construcción para definir la categoría de intervención a la que pertenece de acuerdo a los inventarios elaborados en el presente documento.

❖ PATRIMONIO INMUEBLE

Monumentos Nacionales en el área urbana:

- Quinta de San Pedro Alejandrino
- Capilla San Jerónimo de Mamatoco y Plaza de San Agatón (costado oriental).
- Instituto Técnico Industrial
- Liceo Celedón y casa del rector
- Fuerte de San Fernando
- Fuerte del Morro

Monumentos del Centro Histórico:

- Casa de la Aduana
- Seminario San Juan Nepomuceno

Se proponen para su declaratoria los siguientes inmuebles:

- Casa de Don Joaquín de Mier
- Casa del Profesor Reverand

Conjuntos Monumentales

- Centro Histórico de Santa Marta

Las acciones a seguir en el Centro Histórico de Santa Marta se definen en el componente urbano como una operación estratégica, dado el carácter estructurante de este elemento no sólo como centro histórico sino como centro de ciudad.

🏡 Conjuntos de Valor Patrimonial Local

└ Avenida del Libertador:

Por el carácter histórico que le da a la Avenida del Libertador haber sido la ruta de Simón Bolívar hacia el lugar de su muerte, además del valor urbanístico que le otorgan sus características ambientales y estéticas, se declara como Conjunto de valor patrimonial local.

Esto implica que debe ser objeto del tratamiento de conservación en lo que se refiere al perfil (alturas, antejardines, andenes, ancho de calzadas vehiculares), al trazado, a las edificaciones con valor histórico o estético (de cualquier época), y en general a las características de conjunto que hacen de ella una unidad.

Para la zona que conforma esta avenida se propone una estrategia de conservación donde se definan las categorías de intervención para los diferentes inmuebles, mediante una política de los incentivos tributarios, así como las acciones necesarias para mejorar las condiciones de la vía en cuanto a tráfico vehicular y peatonal, transporte público y privado, arborización y amoblamiento urbano.

Los inmuebles identificados como de conservación se detallan en cuadro anexo.

Barrio El Prado

Este es uno de los barrios donde se produjo una arquitectura, que a pesar de haber sido inicialmente foránea, pues fue traída por los norteamericanos en las primeras décadas del presente siglo con el auge de las bananeras, hoy en día se constituye en uno de los símbolos de identidad de Santa Marta.

Para esta zona se propone una revisión a los proyectos de intervención donde se determinen los niveles de conservación de cada uno de los inmuebles incluidos en dicha zona que está entre las calles 26 y 29 y entre las cras 4^a y 5^a.

Adicionalmente se deberán indicar las alturas permitidas en lotes vacantes o de no conservación adyacentes, definir las características urbanísticas para dar unidad y coherencia al conjunto, que no debe ser alterado.

Igualmente se definirán los incentivos tributarios para la conservación de los inmuebles.

Otros Conjuntos de valor patrimonial local

Barrio Bella Vista
Barrio Cundí

Para estos barrios se requiere una reglamentación que se base en el respeto a sus características ambientales y urbanísticas.

Inmuebles de Valor Patrimonial Local

Esta categoría hace referencia a los inmuebles que no están en el centro histórico, la avenida del Libertador o el Barrio el Prado, que por sus características históricas o estéticas merezcan ser conservadas hacia el futuro.

Se deberá elaborar una reglamentación particular para definir las categorías de conservación y actuaciones permitidas en cada uno de estos inmuebles (Ver listado adjunto).

❖ HITOS URBANOS

Para cada uno de los hitos identificados y su área de influencia se deberá elaborar un programa de recuperación donde se contemplen las acciones físicas para preservarlos y valorarlos desde la perspectiva urbanística y de imagen de ciudad.

- El Morro y el Morrito
- El Morro del Rodadero
- Las abras de Santa Ana
- La Bahía de santa Marta y el puerto.
- El cerro del Cundí

❖ LUGARES SAGRADOS EN EL ÁREA URBANA

Para cada uno de los lugares sagrados en el área urbana se deberá elaborar un Plan Parcial concertado con los indígenas de tal manera que se pongan en valor sus tradiciones, se respeten sus creencias y éstas puedan ser compartidas por todos los habitantes del Distrito.

- Desembocaduras de los ríos Gayra y Manzanares
- Mamatoco
- Dulcino
- Laguna de La Gloria

● Acciones A Corto Plazo:

Actualización de la reglamentación del Centro Histórico, el artículo 7 de dicha reglamentación dice que se debe revisar cada cinco años, la última vez fue en 1992.

Definición de categorías de conservación para inmuebles y lugares inventariados.

Generación de espacios públicos en torno a hitos.

Aplicación estricta de la reglamentación.

- **Reglamentación.**

Debe ir dirigida al diseño de una política integral de recuperación, protección y conservación del Patrimonio Cultural del Distrito.

La reglamentación existente para protección de patrimonio histórico, cultural y arqueológico debe ser revisada y actualizada, incluir efectivos mecanismos de control incentivos para propietarios de predios de alto valor patrimonial para que se acojan a las normas vigentes y mecanismos para que los recursos y las decisiones para conservación del patrimonio no dependan exclusivamente del nivel central.

Las licencias otorgadas por la Curaduría Urbana deben armonizar con la reglamentación de monumentos nacionales para Centros Históricos y sus áreas de influencia, y contar con estudios serios sobre características de la obra, impacto sobre la arquitectura adyacente, entre otros. Debe someterse a la consideración de la Secretaría de Planeación y el Comité Técnico Asesor.

LISTADO INMUEBLES DE CONSERVACION

La categoría de conservación de cada inmueble deberá establecerse mediante reglamentación específica.

AVENIDA DEL LIBERTADOR

INMUEBLE	DIRECCIÓN	CARACTERISTICA
ESCUELA INDUSTRIAL	11-38	MONUMENTO NACIONAL
LICEO CELEDON		MONUMENTO NACIONAL

Componente Urbano

REGISTRADURIA NACIONAL	13-70	
CASA CAMARA DE COMERCIO		
CASA	14-20	
CASA	14-80	
CASA ALICIA	14-142	
CASA	15-136	
CASA	15-158	
COLEGIO SAN JOSE	16D-48	
RESTAURANTE NINO	19-98	
CASA KATIME	26-208	
CASA	29-56	
QUINTA DE SAN PEDRO		MONUMENTO NACIONAL.
COLEGIO SAN LUIS BELTRAN		
CASA	24-107	
COLEGIO MARIA INMACULADA	20-151	
CASA	20 ^a -43	
CASA PEREZ DAVILA		
CASA	16D-51	
CASA	15-07	
GASES DEL CARIBE	15-29	
CASA	14-93	
CONSEJO DE LA JUDICATURA	14-57	
CASA	14-29	
UNIV. ANTONIO NARIÑO	13-55	
EL INFORMADOR	12-37	
CASA JARDIN INFANTIL	12-41	
INSTITUTO ASTRIAL	12-21	
SEDE LOGIA MASONES	11-43	

AVENIDA SANTA RITA

INMUEBLE	DIRECCION
CASA CAMPO SERRANO	CRA. 1C
POLICIA	
CASA	2-46
CASA ALICIA	3-86
CASA PURA ISABEL	3-146
CASA CARMEN	8-76

CASA	8-88
CASA COPETLAN	AV. FERROCARRIL
CASA ISOLINA	8-97
CASA TOMASA	8-39

BARRIO EL PRADO

INMUEBLE	DIRECCION
CASA	CALLE 26 No 4-05
DPTO. DE SALUD DIST.	CALLE 26 No 4-
CASA	CALLE 26 No 4-77
CASA	CALLE 26 No 4-100
CASA	CALLE 26 No 4-115
CASA	CALLE 26 No 4-132
CASA	CALLE 26 No 4-165
CLINICA DEL PRADO	PRADO RESERVADO
CASA	CALLE 25 No 4-142
CASA	CALLE 25 No 4-99
CASA	CALLE 25 No 4-71

GAIRA

INMUEBLE	DIRECCION
CASA LUIS A. VERGARA	CALLE 14 No 13B-05
CASA DZGRANADOS	CALLE 14 No 13 ^a -35
BIBLIOTECA	CALLE 14 No 12 ^a -49
CASA	CALLE 14 No 12-84
CASA	CALLE 14 No 10-60
CASA	CALLE 13 No 12-74

OTROS INMUEBLES

INMUEBLE	DIRECCION
COLEGIO GABRIELA MISTRAL	BAVARIA
VILLA LUDOVICA	CERRO DEL CUNDI
CASA SOCIEDAD UNION	PESCAITO

PESCAITO	
COLEGIO DE LA PRESENTACION	
ASILO DE ANCIANOS	BELLA VISTA
CASA DE LA HARINERA	AV. DEL FERROCARRIL
CASA	CRA. 7B CALLE 29 ESQ

10. EL ESPACIO PUBLICO URBANO

El desarrollo del espacio publico en el área urbana del Distrito presenta dos aspectos importantes en su evolución: un déficit significativo en el tejido consolidado por la forma de construcción de ciudad y por una oferta significativa en los elementos naturales que conforman el territorio, con escasa articulación al sistema vial y al tejido construido.

⇒ URBANISMO Y ESPACIO PUBLICO

Dentro de las diferentes concepciones urbanísticas, el espacio publico ha sido un componente significativo del hecho urbano, objeto de elaboración y pensamiento en la evolución de la ciudad.

La relación espacio vacío - espacio construido es y ha sido indicador clave en la calidad de la vida urbana, tanto a nivel cuantitativo como en los aspectos de articulación y de escala entre los mismos. La perdida del espacio urbano es una constante del urbanismo actual y está vinculada a la escasa propuesta de calidad y cantidad de espacio publico, que debe ser básico para el desarrollo urbano de la ciudad moderna.

La evolución de las teorías urbanas de hoy, tienen como pilar clave de apoyo, en la formulación de planes y diseños urbanos, el espacio publico, como elemento articulador y estructurador de la forma urbana.

El POT asume como estrategia de ciudad y eje de intervención de la forma urbana, la estructuración del espacio público, no solo en su dimensión física y carácter recreativo, sino como espacio de encuentro, de convivencia y medio de recuperación, de articulación y de aporte a la calidad espacial y ambiental de la ciudad.

La estructuración del espacio público y su identidad debe ser consecuente con la vocación y la estructura de cada segmento de ciudad. Para la ciudad consolidada se necesita en el corto plazo recuperar el espacio público construido y crear los mecanismos de creación y dotación de los sectores deficientes en este recurso.

Para la ciudad del litoral, que posee en las playas un inmenso recurso de espacio público y paisaje, es necesario implementar en las estrategias de ordenamiento, a mediano plazo, un significativo recurso de espacio público urbano articulado a las mismas y como su complemento.

Dentro del esquema de ciudad nueva, es necesario planificar al interior de la red vial propuesta las áreas verdes y de recreación acordes a la población propuesta. La reglamentación de estas áreas debe imponer las proporciones adecuadas a las cesiones urbanísticas en los procesos de desarrollo urbano

⇒ MARCO LEGAL

En la normativa actual colombiana, el concepto de espacio público, se encuentra definido en el Cap. II Art. 5 de la Ley 9ª de 1989, y ampliado en el decreto 1504/98 Art 5º, ya referenciados en el Componente General.

⇒ ESTADO ACTUAL Y AFECTACIONES

Dentro de los procesos de usufructo del espacio público en el Distrito son varias las afectaciones que sobre él se constituyen y que se pueden definir de la siguiente manera:

- ✧ Procesos de apropiación para ejercer actividades económicas ambulatorias y/o estacionarias.
- ✧ Procesos de construcción sobre el espacio público para actividades económicas o ampliación de los espacios propios de vivienda o comercio.
- ✧ Procesos de ocupación de áreas que por su naturaleza y disposición normativa tienen funciones ambientales y deben ser estructurantes del espacio urbano.
- ✧ Procesos de deterioro por falta de acciones de mantenimiento y de control a su uso.

10.1 Política De Generación Y Consolidación De Espacio Público.

Se plantea el espacio público urbano como pivote del usufructo colectivo de ciudad, basado en la recuperación de áreas naturales y elementos de identidad cultural, para la consolidación de una imagen urbana definida sobre sus bases patrimoniales y ambientales, mediante la adecuación de estrategias de incorporación y de una base normativa e instrumental para su desarrollo.

Significa dotar, proyectar y construir para la ciudad de Santa Marta los espacios públicos requeridos tanto en la ciudad construida como en los suelos a incorporar al desarrollo, aprovechando los recursos naturales existentes. Dentro de la ciudad consolidada se tratará de incrementar los actuales índices que se encuentran muy por debajo de los estándares permitidos, adecuando puntual o zonalmente los espacios que se prevean para tal fin y través de las opciones y posibilidades requeridas.

Definir dentro del plan de ordenamiento la ejecución de programas y proyectos estratégicos que permitan suplir las necesidades y desequilibrios del espacio público en el área urbana en el mediano y largo plazo con sus respectivos presupuestos y destinación de recursos.

Diseñar el sistema de enlace y articulación espacial entre los diferentes niveles de cobertura y los programas y proyectos necesarios para consolidar y complementar el sistema.

Dotar a la ciudad de aquellos elementos constitutivos dentro del espacio público principal para que se generen las relaciones que identifiquen al habitante con su ciudad. La creación de hitos y otros elementos físicos deben establecerse en concordancia con la estructura urbana propuesta.

- Se plantean como acciones básicas para los procesos de apropiación para ejercer actividades económicas ambulatorias y/o estacionarias, el diseño de programas de reubicación sobre la estructura urbana del Centro.
 - Acciones enérgicas de control urbano para detener los procesos de construcción sobre el espacio público para el desarrollo de actividades económicas o de ampliación de los espacios propios de vivienda o comercio.
 - Acciones legales de reubicación y de control para frenar los procesos de ocupación de áreas que por su naturaleza y disposición normativa tienen funciones ambientales y deben ser estructurantes del espacio urbano.
- ↳ Acciones de recuperación a los procesos de deterioro por falta de mantenimiento y de control a su uso.

10.2 Niveles De Jerarquía

Para la estructuración del espacio público en el área urbana Distrital se tienen en cuenta tres niveles básicos de amplitud de servicios: Distrital, Zonal y Barrial.

La incorporación y articulación de las playas al sistema de espacio público constituye un nivel de cobertura nacional, por lo cual se debe habilitar en su estructura y amoblamiento para esa demanda.


Estos niveles se establecen bajo los criterios de área de conformación, radio de acción y desplazamiento para llegar a ellos.

10.3 Estructura Del Sistema

El sistema de espacio público está constituido por cinco subsistemas: Subsistema Hídrico, Subsistema Orográfico, Subsistema de Recreación y Parques, Subsistema de Servicios Públicos y Subsistema Vial.

En cada uno de los subsistemas se incluyen áreas de espacio público de los tres niveles, así por ejemplo en el subsistema hídrico se establecen áreas de espacio público del nivel Distrital, zonal y barrial; y en el subsistema orográfico donde se presenta un predominio de espacios del nivel Distrital.

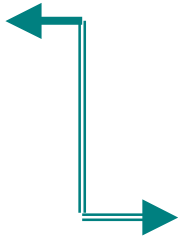
↳ Subsistema Hídrico.



El sistema hídrico natural del Distrito está constituido por los ríos Manzanares, Gayra, las quebradas Tamacá, Bureche además de pequeñas corrientes estacionales ubicadas al sur del Distrito. Estos elementos naturales incluyen sus respectivas áreas y elementos naturales requeridos para su conservación y preservación ambiental, es decir las rondas hídricas y las zonas de protección y manejo de las mismas.

Además de los anteriores cuenta con el litoral marino como elemento constitutivo fundamental pues hacia él convergen las principales corrientes hídricas y es un factor estructurante de la forma urbana.

La red natural primaria en el sector urbano la constituyen los ríos Gayra y Manzanares y las quebradas Bureche y Tamacá, junto con las corrientes Quebrada Mercedes, Quebrada Don Jaca, Quebrada El Doctor, Quebrada Don Diego, Quebrada La Legua, Quebrada El Limón, Quebrada La Palma, Quebrada Seca y Quebrada Mojada constituyen la red secundaria.



Parte del sistema natural de drenaje de la ciudad lo constituyen las corrientes enumeradas arriba, ya que el resto de las aguas lluvias, por no contar la ciudad con un sistema artificial de desagüe, se presenta por algunas de las vías principales hacia el mar y en menor proporción hacia los cauces naturales.

A pesar de ser conscientes de que la recuperación y manejo de los ríos debe ser integral, el POT en este capítulo hace énfasis únicamente en las áreas de potencial uso como espacio público, en el marco de un manejo ambiental.

En ese sentido el POT propone la recuperación gradual de las rondas para ser integradas a la estructura urbana como elementos recreativos y paisajísticos de disfrute colectivo y como eje del sistema de espacio público.

Así mismo, dentro de esa estrategia de recuperación se debe incluir las acciones para que a la luz de los mandatos constitucionales y legales, las áreas que actualmente se encuentran invadidas y presentan conflictos debido a los procesos de urbanización espontánea, sean revertidas al estado cuando a través de los respectivos procesos legales se declare su afectación.

Para el manejo del sistema de espacio público ambiental en su componente subsistema hídrico el POT asume cuatro conceptos básicos.

1. Ronda o Area Forestal: Comprende al área de cauce natural y la ronda hidráulica en los ríos y quebradas.
2. Cauce Natural: Es la franja de terreno de uso público que ocupan las aguas de una corriente al alcanzar sus niveles máximos por efecto de las corrientes naturales.
3. Ronda Hidráulica: Es la zona de reserva ecológica no edificable de uso público constituida por una franja paralela a lado y lado de los elementos del sistema hídrico de 30 mts de ancho.
4. Zonas de Manejo y Preservación Ambiental: Son zonas contiguas a la ronda, que contribuyen a su mantenimiento, protección y preservación ambiental. Estas zonas son áreas no explotables con actividades extractivas y podrán ser utilizadas para usos forestales y recreativos, no son edificables ni urbanizables.

Dentro del sistema de espacio público se han subdividido para el área urbana los elementos constituidos en tres niveles básicos, el nivel distrital, el nivel zonal y el nivel barrial.

a. Nivel Distrital

➤ Río Manzanares

Como punto clave de partida para la estrategia de mejoramiento de la ronda y su incorporación al sistema de espacio público es necesario considerar como punto especial la desembocadura. El dimensionamiento de las áreas en este punto del río debe ser mayor por la dinámica de entrega del caudal al mar. Considerando que este punto es parte integrante del sistema de playas y su continuidad es necesario crear las estructuras de paso necesarias para el adecuado funcionamiento del sistema.

Por tratarse de la desembocadura, es un área de tratamiento prioritario. Así mismo por su importancia como lugar sagrado y de pagamento indígena, y su potencial recreativo paisajístico al ser el punto de encuentro con el mar. Igualmente es zona de riesgo por la posibilidad de crecientes.

El POT propone un ancho de ronda de por lo menos 60 mts a cada lado a partir del eje longitudinal del río hasta una longitud de 200 mts a partir de la línea de más alta marea. Debe existir un manejo integral de sedimentos y arborización acorde con la dinámica de la desembocadura, pero acorde además con el compromiso estético y paisajístico del lugar.

□ **TRAMO 1.** La estructura de la ronda en su primer tramo, definido entre la desembocadura y el puente de la Cra 4ª, debe recuperar su espacio propio, hoy invadido totalmente, articulando este espacio con los espacios propios de las vías Calles 29, 29A y 30, logrando una articulación visual entre ellos y una estructura de espacio público importante. Es necesario cumplir la medida, de los 30 mts de ancho del eje del río a cada lado. Los lotes y predios ubicados por fuera de esta medida deben cambiar su orientación hacia la ronda. Para complementar esta medida se implementará un proceso de congelamiento para la franja de 30 mts siguientes hasta conseguir un valor de total 60 mts.

□ **TRAMO 2.** Desde la Cra 4ª hasta la Avda. del Ferrocarril, existe una menor tasa de ocupación y la relación de los predios con la ronda es acorde con la política de integración de los espacios urbanos con el río. En estos casos el ancho de la ronda se debe adecuar a las áreas ya construidas que cumplan con esta premisa, por lo que resulta variable el espacio de la ronda.

- **TRAMO 3.** Este segmento que va hasta la Avda. del Libertador, presenta áreas claras de invasión como los barrios El Mayor, Villa del Carmen, Salamanca, Simón Bolívar, Las Malvinas, etc, que deben restituir el espacio de la ronda en forma total, se deben aplicar los treinta (30) mts a cada lado del borde del cauce.
- **TRAMO 4.** Desde el puente de la Avda. del Libertador, hasta la Troncal del Caribe, presenta áreas de invasión sobre el barrio Tayrona y Tayronita. Los demás sectores, ubicados sobre la margen Sur, han articulado los espacios urbanos al espacio de la ronda por lo que se definirá el ancho de la misma de acuerdo a los desarrollos establecidos como Cantilito y Garagoa.
- **TRAMO 5:** Desde el puente de Bonda hasta el paso del Mango, el área presenta una proporción menor muy baja de invasión consolidación constructiva. Este factor incide favorablemente para la determinación y amojonamiento de la ronda, y la dotación de una importante área de espacio público a través de una zona de manejo y preservación ambiental de 50 mts a partir del eje del Río.

Como medida de estructuración del sistema total, se plantea la congelación de predios hasta los 60 mts del eje del Río, con el fin de implementar a largo plazo la recuperación e implantación de zona de manejo y preservación ambiental.

- **RIO GAYRA**



Dentro del casco urbano es el segundo en importancia, presenta un nivel de invasión urbana consolidada relativamente alto, particularmente en su parte baja, durante el recorrido por el sector Sur de Gayra más densamente poblado. Convirtiendo este sector en prioridad para el proceso de recuperación, ya que al mismo tiempo la población aparece como importante factor de contaminación.

Para el Río Gayra, como política marco es necesario plantear las medidas de la ronda en la desembocadura similar, a las del Río Manzanares. Los procesos de ocupación de la misma han sido menos intensos, registrándose solo los del barrio El Paraíso, que posee un muro de contención y los del área sur del casco urbano de Gayra, sobre la margen Norte. Deben restituirse en lo posible, los 30 mts de ancho a cada lado de la línea de mayor cauce.

De la carretera Troncal hacia el Este no existe la ocupación de la ronda, por lo que se pueden aplicar los 30 mts más el área de protección

ambiental de la ronda que puede sumar hasta los 50 mts a cada lado a partir del eje del río.

Desde La Troncal del Caribe hacia el sur este, el río presenta un menor grado de contaminación y su ronda hidráulica presenta menor grado de invasión.

Este factor es favorable para la demarcación y la incorporación de la ronda y la zona de manejo y preservación ambiental de mayor extensión particularmente en donde existen, relictos de bosques y vegetación abundante.

Es importante la demarcación y amojonamiento ya que el plan incorpora estas áreas para futuros desarrollos de la ciudad.

Como en el caso del Manzanares la importancia paisajística y cultural de la desembocadura induce un tratamiento prioritario para este sector, particularmente el sector comprendido entre la avenida Tamacá y el Mar Caribe.

• ZONA LITORAL

Esta zona, por tratarse de una ciudad costera, es un elemento y dominante y particular en el sistema hídrico del Distrito, y configurador de actividades económicas básicas y recreativas.

En el sector urbano, presenta condiciones favorables estructurales importantes para ser incorporadas como espacio público, por lo cual un punto importante dentro de la estrategia debe ser la accesibilidad, y la normatividad adecuada a las necesidades de creación del mismo.

El uso predominante de las playas es recreativo turístico, por lo cual su desarrollo como espacio público esta sujeto, primero al cumplimiento de la norma de 50 mts, extensible por determinación del POT, a los terrenos consolidados; y de mayor valor cuando las condiciones de las playas así lo ameriten. Esta determinación es valida tanto para las playas urbanas de uso corriente, como las que se deben incorporar a las estrategias de espacio público de disfrute colectivo.

Si bien las playas son un bien público, es necesario señalar que su desarrollo para el turismo se ha venido dando de manera espontánea y no presenta una estructura integrada como parte de una sistema de espacio público. Por lo tanto sobre la base de integrar de manera efectiva su función social, y recreativa permanente, especialmente para los habitantes de Santa Marta,

serán incorporadas al sistema de espacio público, mejorando su accesibilidad, (ampliando servidumbres) y dotándolas de la infraestructura básica sanitaria y recreativa, entrando a cumplir de manera permanente su función y el mejoramiento de la oferta turística. Se debe estructurar un amoblamiento urbano para el servicio de información turística.

- **Acciones generales**

Se estructuran en el Componente general y son validas para todo el contexto del litoral.

- **Acciones puntuales**

- **Playa y Bahía de Santa Marta.** Como estrategia básica de mejoramiento, se definió el mejoramiento del Camellón, acción de intervención física que debe ser complementada con cambios en los usos del suelo y control a los usos no permisibles o compatibles; el proceso de ensanche de la playa y el tratamiento integral de recuperación de los problemas de contaminación.

El espacio público de la Bahía de Santa Marta, no solo comprende el área territorial, sino el ámbito del espacio marino desde Punta de Betín hasta Playa Lipe, incluyendo la fachada al mar. De acuerdo a esta definición es importante considerar, en las acciones de recuperación, toda la unidad de paisaje que la constituye, con intervenciones sobre los elementos arquitectónicos (incluyendo el puerto) y los naturales (desembocadura Manzanares).

Su desarrollo debe ser una meta prioritaria por el valor cultural y simbólico que tiene para el Distrito.

- **Playa Bella Vista.** Esta playa menor, se encuentra ubicada en el ámbito de la Bahía, tiene elementos estructurantes importantes como la desembocadura del Río Manzanares con la cual se debe articular, lo mismo que con la playa de Santa Marta, por lo cual el POT plantea la continuidad, a nivel peatonal, de la franja pública entre estas dos playas como una sola estructura urbana y con los criterios arquitectónicos del proyecto Camellón.

- **Playa Batallón.** Esta playa posee restricciones por la limitación que le ha impuesto el Batallón Córdoba como equipamiento de seguridad. Se debe restablecer su uso público, dotándola de accesibilidad, articulándola a la ronda del Río y establecer la continuidad peatonal con Bella Vista y con Playa Lipe por la zona Sur. Como parte del gran espacio publico urbano, se debe integrar a todo el sistema de playas que en el se encuentran.

- **Playa Lipe.** Las estrategias viales a mediano y largo plazo y la conectividad con el sistema de playas, la deben integrar al área urbana, mejorando su accesibilidad y su posibilidad de desarrollo.
- **Playa Blanca.** Recuperar los 50 mts. de franja pública y dotarla de equipamiento sanitario, mejorar accesibilidad como en el caso anterior.
- **Playa Rodadero.** Dotación de equipamiento sanitario, recuperación integral de la problemática social de vendedores ambulantes.
- **Playa Gayra Rodadero Sur.** Recuperación de la franja 50 mts. Dotación equipamiento sanitario. Dotarla de accesibilidad a través de la articulación de las calles 19 y 20, por el frente marino.
- **Playa Salguero.** Recuperar la franja y dotar de equipamiento sanitario y mejorar la accesibilidad. Creación de espacio público al interior del tejido urbano.
- **Playa Dulcino:** Este sector, poco desarrollado posee una estructura urbanística desordenada con poca claridad vial, escaso espacio publico que redunde en su accesibilidad y calidad. Se requiere un replanteamiento de su estructura y sistema vial para su mejor conformación como tejido.
- **Playa Pozos Colorados.** Estructurar el acceso y servicios a través de la concreción del proyecto urbanístico integral para el desarrollo del área. Dotar equipamiento, determinar accesibilidad y zonas de parqueo. Posibilidad de acuerdo a los cuerpos de agua existentes al interior del área, de crear una marina y servicios adicionales a la misma.
- **Playa Bello Horizonte.** Recuperar franja, dotar equipamiento general y sanitario. Estructura una oferta de espacio publico sobre las áreas ubicadas sobre la troncal y articuladas a las áreas de playa. Dotación de áreas de parqueo.
- **Playas Aeropuerto.** Debe articularse su conformación a la nueva estructura aeroportuaria y usos afines.
- **Playa Dormida.** Debe dotarse de accesibilidad y de normativa adecuada para su uso y disfrute.
- **Playa Don Jaca.** Mejorar accesibilidad, dotar equipamiento básico sanitario, estructura oferta de espacio publico a través de concertaciones.
- **Playa Cabo Antibes.** Dotar de accesibilidad y equipamiento sanitario.

b. NIVEL ZONAL.

QUEBRADAS. De gran importancia para el sistema hídrico por ser elementos de drenaje natural que en algunos casos se han convertido en factor de inundación por la indiscriminada urbanización sobre sus propios cauces o en sus respectivas rondas. Para todas las quebradas permanentes y estacionales se demarcará su ronda y se dará un tratamiento mixto de ronda hidráulica y zona de manejo y conservación ambiental.

La recuperación de las rondas de las quebradas pluviales, es un elemento a incluir en el desarrollo de la estructura de espacio público. Estas configuraciones lineales atraviesan el territorio en sentido Este - Oeste, y son parte importante de la comunicación de los asentamientos y áreas de las zonas interiores con el borde marino. Como nodos importantes de estas configuraciones se definen las áreas de desembocadura, que son los elementos articuladores con el subsistema litoral, y donde es importante además del respeto a la dinámica ambiental misma del punto, incorporar equipamientos claves para el disfrute colectivo y mejor funcionamiento de las playas.

Estas rondas estarán sometidas a los programas de mejoramiento integral y el dimensionamiento propuesto por el POT es de 15 mts a cada lado del cauce y una ampliación a 30 mts a cada lado en la desembocadura a partir de los últimos 100 mts.

Así, la estructura espacial de las rondas determina una oferta importante del espacio público y que deben articularse a la trama vial y de espacio público propuesta.

QUEBRADA TAMACA. Se observan dos sectores diferenciados en el área urbana desde la perspectiva de la ocupación e invasión de su ronda hidráulica. La primera desde La Lucha hasta la desembocadura en el río Manzanares a la altura de la Platina, y la segunda del sector de la Lucha hacia el sur este, sector que aún no está urbanizado. Para esta zona se establece una franja de 20 mts a ambos lados del cauce.

Para el primer sector debe iniciarse el proceso de recuperación y adquisición de mejoras para comenzar su rehabilitación, el segundo sector requiere demarcación y determinación de zonas de manejo y conservación ambiental. Para este sector se define una franja de 20 mts a ambos lados del borde del cauce.

- **QUEBRADA BURECHE.** Presenta alto grado de deterioro, de contaminación y de ocupación desde La Troncal del Caribe (Nueva Betel) en todo su recorrido por el sector de Gayra. Como acciones importantes canalizar su curso puesto que es factor de inundación en las temporadas de lluvia ya que su lecho fue urbanizado y la ronda es prácticamente inexistente. Sobre esta quebrada debe existir un proceso de recuperación del cauce.
- **QUEBRADA DON DIEGO.** Rectificación y recuperación de cauce. Amojonamiento y señalización de la ronda 15 mts. de cada lado.
- **QUEBRADA LA LEGUA:** Recuperación cauce, delimitación de la ronda 15 mts lado y lado.
- **QUEBRADA EL LIMON:** Recuperación y rectificación de cauce, delimitarlos 15 mts de ronda a lado y lado.
- **QUEBRADA BELLO MAR:** Rectificar y recuperar cauce en su desembocadura especialmente alinderar rondas.
- **QUEBRADA LA PALMA:** Delimitar y recuperar ronda.
- **QUEBRADA DON JACA:** De amplio cauce en la desembocadura, se debe delimitar la ronda, rectificar cauce y obras de control.
- **QUEBRADA MOJADA:** Limite del área urbana por el Este, debe ser demarcada su ronda y habilitada con espacio publico.
- **QUEBRADA SECA:** Demarcar ronda y ejecutar obras de protección y de manejo de espacio publico.
- **QUEBRADA DEL DOCTOR:** Conservación ambiental para la ronda, demarcar ronda hidráulica y crear zona de manejo y conservación ambiental. Se establecen 15 mtrs a cada lado del cauce para cada una de estas quebradas y 5 mtrs sobre los desagües menores.

↗ Subsistema Orográfico

Dentro de los lineamientos ya establecidos, el sistema orográfico es una alternativa clara para la articulación del paisaje propio de éste a la estructura de espacio público propuesta.

A.) Elementos a Configurar.

Dentro de la conformación de este subsistema, la característica principal es el pendientado y las posibilidades características que este ofrece para el desarrollo de elementos de apropiación del paisaje.

Dentro de los elementos arquitectónico-paisajísticos se proponen los siguientes:

a.1 Senderos ecológicos, estructurados para establecer rutas y opciones de comunicación sobre los cerros, articulando nodos o miradores con anchuras promedio de 1,50 mts. Sus materiales de construcción serán acordes a los existentes en el área. Se deberán implementar las obras necesarias para su continuidad como puentes peatonales, muros de protección, rellenos, etc, bajo estricto manejo ambiental.

a.2 Miradores y espacios para la creación de estructuras para actividades socioculturales de carácter público. Son nodos o centros de actividad contemplativa, de tamaño variable que pueden ser abiertos o tener estructuras ligeras para actividades de carácter público.

a.3 Cinturones verdes o franjas de control

El objetivo de estas franjas es la estabilización de las laderas sobre sectores habitados, mediante la construcción de muros de contención de poca altura, paralelos a las curvas de nivel y afirmados en la base rocosa del cerro, y distanciados entre sí de acuerdo a las pendientes de cada sitio y de acuerdo a la geología de cada sector.

Esta organización formaría zonas o franjas de laderas, a las cuales se les pueden dar usos específicos como zonas o áreas de reforestación, jardines, espacios colectivos con senderos, etc. estructurados bajo un diseño general que tenga en cuenta las relaciones de acceso con la zona plana y otros elementos constitutivos del espacio urbano, además de establecer las obras necesarias para un manejo eficiente de aguas lluvias. Algunas áreas serían susceptibles de amoblamiento urbano, iluminación, peatonalización, etc.

a.4 Teatros al aire libre. Estructuras de tipo cultural y recreativo a desarrollarse en las pendientes aprovechando los valores cóncavos de las laderas y articulados a las estructuras de senderos o franjas de control. Se pueden excavar en la roca y ejecutar los diseños de los espacios complementarios. Son factibles de ubicar como remates de ejes urbanos de barrios que mueren sobre laderas o en áreas cercanas.

⇒ SUBSISTEMA ZONAS RECREATIVAS

Dentro del sistema de espacio público, las zonas recreativas son por su utilización, las de mayor impacto en la comunidad por el servicio directo que ofrecen.

El Distrito actualmente presenta un índice aproximado de 1,5 mts./hab, el mínimo exigido por la ley y sus decretos reglamentarios; se observa la necesidad de hacer un gran esfuerzo en el corto y mediano plazo para ofrecer a la ciudadanía la posibilidad de contar con áreas de disfrute colectivo y de recreación. (Ver cuadro anexo).

A) CLASIFICACIÓN

Para las zonas recreativas y parques, el sistema incorpora varios tipos de espacio público a saber:

- **ESPACIO PUBLICO PERMANENTE:** Incluye plazas, plazoletas, parques recreativos. Permite su disfrute sin mayores restricciones para hacer parte de la vida cotidiana misma de los ciudadanos.
- **ESPACIO PUBLICO INSTITUCIONAL:** Corresponde a áreas con posibilidad de disfrute colectivo pero con restricciones, por tratarse de predios del estado, como universidades, colegios, entidades públicas, estadios e instalaciones deportivas.
- **ESPACIO PUBLICO PRIVADO:** Incluye áreas recreativas y de esparcimiento pertenecientes al sector privado tales como clubes sociales, clubes deportivos, clubes de empresas y colegios del sector privado.

B) CUANTIFICACIÓN

Los componentes del área urbana se cuantifican de la siguiente manera:

- **Inventario General**
- *Nivel General o Estructural*
 - Playas, Quinta de San Pedro
- *Nivel Distrital*
 - Polideportivo, Villa Olímpica, Parques Centro Histórico, Rondas
- *Nivel Zonal*
 - Canchas de fútbol, parques de borde, etc.

- *Nivel Barrial*
- Parques de barrio, canchas multiusuos.

- **Cobertura Actual De Espacio Publico**

- *Déficit Cuantitativo*

Con inclusión del sistema de playas, el espacio publico presenta una cobertura 1.025.209,30 M2. para un indicador de 3,25 M2/Hab.

Sin incluir las áreas de playa, el real valor del espacio publico generado al interior del tejido urbano es de 915.961,80 M2 y adquiere un indicador de 2,90 M2/Hab.

- *Déficit Cualitativo*

A la condición de bajos indicadores de cantidad, se le suma en el distrito la severa condición de muchos de sus escenarios de uso publico, como falta de elementos de amoblamiento, protección, mantenimiento deficiente a los existentes, etc., condición que minimiza su valor y su influencia en las necesidades colectivas de la población.

- **Espacio Publico Proyectado**

Para determinar el déficit y los requerimientos de espacio público el POT tomó como base el espacio público permanente, por ser el que presenta mejores posibilidades de disfrute colectivo para la mayoría de la población.

De la misma manera se considera que Santa Marta por su carácter costero presenta sobre las playas áreas importantes de espacio recreativo; sin embargo para que se conviertan en elementos constitutivos del sistema es necesario incorporarlas a través de la dotación de equipamiento y mejorando las condiciones de accesibilidad. Tradicionalmente el uso de las playas se hace de manera espontánea y sin criterios de integralidad y calidad que exige un sistema de espacio público ambiental.

Por todo lo anterior, para fijar el déficit de espacio público se estimó únicamente sobre el 50 % del área de playas disponibles.

En los cuadros anexos se presentan los indicadores discriminados por comunas, en donde se puede observar el agudo déficit en las comunas 1, 2, 3, un déficit menor pero aún preocupante en las restantes.

Estos indicadores permiten orientar las acciones y priorizar la dotación de espacio público para el área urbana del Distrito.

La incorporación incluye elementos de los otros dos subsistemas el orográfico y el hídrico, por lo tanto serán asumidos por la ciudad como espacio público las rondas de los ríos y amplios sectores del sistema orográfico (los cerros urbanos).

Adicionalmente, dentro de los estimativos se incluyen las cesiones obligatorias de las futuras urbanizaciones e intervenciones urbanas.

En consecuencia para cubrir el déficit en el año 2.009 que cubre la vigencia del Plan, se deben incorporar en el nivel Distrital 6.890.390,80 M2 repartidos en los subsistemas hídricos y orográfico; en parques zonales y en plazas y parques barriales como se observa en el cuadro síntesis, para un total de 7.915.517,0 M².

Esta formulación de espacio publico genera, a través de las acciones, programas y proyectos ya definidos, al horizonte del plan un indicador de 20,5 M2/Hab. para una población calculada de 387.845 Hab

RESUMEN SISTEMA DE ESPACIO PUBLICO CUANTIFICACIÓN

TIPO	AREA			OBSERVACIONES
	EXISTENTE	PROPUESTA	TOTAL	
PLAYAS	109.247,50	189.223,70	298.471,20	
PARQUES	322.681,80	3.451.779,30	3.774.461,10	DEFICIT DE ESPACIOS
VIAS PARQUES		1.299.601,80	1.299.601,80	ESPACIOS A INCORPORAR
RONDAS		1.949.703,00	1.949.703,00	ESPACIOS A INCORPORAR
E.PUBLICO NSTITUCIONAL	327.153,20		327.153,20	
E.P PRIVADO	266.126,80		266.126,80	USO RESTRINGIDO
TOTAL	1.025.209,30	6.890.307,80	7.915.517,10	

[↗](#) Subsistema Vial

El concepto de espacio público asociado a las vías en el área urbana está definido por el interés de recuperar la idea de este espacio, además, como sitio de encuentro, como sitio de ampliación de las relaciones sociales y de disfrute colectivo.

Bajo este concepto de la vía como espacio urbano vital, se debe proyectar de acuerdo al tejido urbano de contexto, modos de apropiación local, su función dentro de la estructura urbana y la estética o imagen requerida para el área de ubicación.

Para el área Distrital es de particular importancia la intervención integral, tanto en su función vial como en la incorporación y cualificación, del espacio de articulación del Centro Histórico, de las vías Cra 4ª, la Avda. del Ferrocarril y la Avda. del Libertador.

Los elementos a considerar para dar a la vialidad una categoría ambiental se encuentran en el Componente General.

A) SUBSISTEMA SERVIDUMBRES

Las servidumbres, concepto espacial vinculado a los servicios públicos, son espacios funcionales y colectivos asociados a la accesibilidad técnica a redes y equipos especializados: estos espacios varían de acuerdo al tipo de servicio y sus necesidades de mantenimiento. Esto implica definir una servidumbre adecuada para cada servicio o red de transmisión del mismo.

En el área Distrital se destacan las siguientes servidumbres:

- Servidumbre de redes eléctricas
- Servidumbre gasoducto
- Servidumbre oleoducto
- Servidumbre corredor férreo

- Servidumbres Para Redes Eléctricas Alta Tensión

Se definen de 25 mts para redes de alta tensión

- Servidumbre Para Gasoducto

Esta debe ser definida con base en los diámetros instalados y se define de la siguiente manera: 18 mtrs.

- Servidumbre Oleoducto

Se establece de 18 mts, con nueve a cada lado del eje de la tubería.

- Servidumbre Corredor Férreo

Esta definida de 30 mts y se ampliara con la ubicación paralela a la Vía Alterna al Puerto, para una medida total de 120 mts.

Los proyectos urbanísticos de vivienda o mixtos deben conservar estas áreas de servidumbres y no contarlas totalmente como parte de la cesión obligatoria de zonas verdes ya que se han negociado derechos previamente con las compañías propietarias de los tendidos.

10.4 Estrategias De Manejo Del Espacio Publico

Las apropiaciones del espacio público para actividades comerciales o productivas es uno de los mayores problemas de organización para el disfrute del mismo. La baja oferta y condiciones de empleo y la problemática asociada a los desplazados, son los factores más importantes para la ocupación del espacio publico con actividades comerciales.

La política del plan de ordenamiento se debe basar en la búsqueda de oportunidades para la localización de áreas estratégicas o nodos de ubicación sobre el tejido urbano existente y propuesto, o incrustado y diseñado sobre la estructura de espacio público propuesto.

➤ MANTENIMIENTO ESPACIO PUBLICO

Una estrategia importante es el mantenimiento de los parques y áreas recreativas existentes.

Como actividades básicas para el mantenimiento y puesta en valor del sistema existente y propuesto, son necesarias:

Acciones	Entidad
Actualización permanente del espacio publico y sus elementos complementarios	PLANEACION DISTRITAL
Elaboración de políticas y estrategias del espacio público	ALCALDIA MAYOR PLANEACION DISTRITAL
Articulación entre las distintas entidades cuya gestión involucra directa o indirectamente la	PLANEACIÓN DISTRITAL OBRAS PUBLICAS

planeación, diseño, construcción, mantenimiento, conservación, restitución, financiación y regulación del espacio público.	CORE CORPAMAG ONG's SECTOR PRIVADO
Desarrollo de mecanismos de participación y gestión comunitaria	PLANEACION DISTRITAL SECRETARIA DE DESARROLLO COMUNIDAD
Desarrollo de la normatización y estandarización de los elementos del espacio público.	PLANEACION DISTRITAL
Definición de las políticas ambientales, el manejo de los elementos naturales, las normas técnicas para la conservación, preservación y recuperación de los elementos naturales del espacio público.	CORPAMAG (Ley 99/89)

USO Y CONCESIONES

Para las áreas publicas de uso activo o pasivo, en especial parques, plazas y plazoletas, el Distrito podrá autorizar su uso por parte de entidades privadas para usos compatibles con la condición del espacio, mediante contratos a particulares, empresas organizaciones, etc. Este tipo de concesión no generaran, en ningún caso, derechos reales para las entidades privadas sobre las áreas objeto y deberán dar estricto cumplimiento a la prevalencia del interés general sobre el particular (Art 19 Decreto 1054/98) .

La utilización por los particulares del espacio aéreo o del subsuelo de inmuebles públicos, pertenecientes al espacio público, para efectos de enlace entre bienes privados o entre bienes privados y elementos del espacio público, tales como puentes peatonales o pasos subterráneos, podrá realizarse previo estudio, aprobación y cobro de tarifas por parte de la oficina de planeación municipal o Distrital o la autoridad municipal o Distrital que cumpla sus funciones. (Artículo 23 Decreto 1054/98).

El estudio conllevará un análisis de la factibilidad técnica y del impacto urbano de la construcción propuesta, así como de la coherencia de las obras con los planes de ordenamiento territorial y los instrumentos que lo desarrollen.

Este tipo de autorizaciones no generará derechos reales para los particulares y deberán dar estricto cumplimiento a la prevalencia del interés general


sobre el particular y deberán ajustarse a las previsiones contenidas en el decreto 1054/98

❖ ESPACIO PÚBLICO Y ZONAS DE SERVICIOS PÚBLICOS (SERVIDUMBRES)

Cuando por efectos de la expansión y provisión de servicios públicos se utilice el espacio aéreo o el subsuelo de inmuebles o áreas pertenecientes al espacio público, el distrito, como titular de los mismos, debe establecer los mecanismos para la expedición del permiso o licencia de ocupación y utilización del espacio público y para el cobro de tarifas. Dichos permisos o licencias serán expedidos por la oficina de Planeación Distrital (Artículo 20 Decreto 1054/98).

Las autorizaciones deben obedecer a un estudio de la factibilidad técnica y ambiental y del impacto urbano de la construcción propuesta, así como de la coherencia de las obras con los planes de ordenamiento territorial y los instrumentos que lo desarrollen.

❖ INCUMPLIMIENTO DE CESIONES PARA ESPACIO PÚBLICO

A large, stylized teal arrow pointing to the left, with a double-line border, positioned to the left of the text block.

Para los desarrollos urbanísticos que no cumplan con las áreas de cesión para zonas verdes y servicios comunales sean inferiores a las mínimas exigidas por las normas urbanísticas, o cuando su ubicación sea inconveniente para la ciudad, o cuando existan espacios públicos de ejecución prioritaria, se podrá compensar la obligación de cesión en dinero u otros inmuebles, en los términos que reglamenten los consejos a iniciativa de los alcaldes. Si la compensación es en dinero o en otros inmuebles, se deberá asignar su valor a la provisión de espacio público en los lugares apropiados según lo determine el plan de ordenamiento territorial. (Artículo 21 Decreto 1054/98).

Los antejardines, aislamientos laterales y parámetros retrocesos de las edificaciones, no podrán ser objeto de este tipo de compensaciones en dinero, ni canjeados por otros inmuebles.

❖ GENERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

Con el objeto de generar espacio público en áreas desarrolladas, el municipio o distrito podrá crear áreas generadoras de derechos transferibles de construcción y desarrollo, para ser incorporadas como elementos del espacio público al Plan de Ordenamiento Territorial o a los Planes Parciales que lo desarrollen, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 151 de 1998. (Artículo 22 Decreto 1054/98).

El Distritos podrán utilizar el espacio aéreo o el subsuelo de inmuebles públicos, pertenecientes al espacio público para generar elementos de enlace urbano. Una vez contruidos los elementos de enlace urbano, podrá autorizarse su uso para usos compatibles con la condición del espacio, en especial los institucionales. (Artículo 22 Decreto 1054/98).

La construcción de este tipo de enlaces implica la expedición de una licencia por parte de la autoridad competente, quien deberá realizar un estudio de factibilidad técnica e impacto urbano, además de verificar la coherencia de las obras propuestas con el plan de ordenamiento territorial y los instrumentos que lo desarrollen.

✧ TRATAMIENTO AL ESPACIO PUBLICO

Los parques y zonas verdes que tengan el carácter de bienes de uso público no podrán ser encerrados en forma tal que priven a la ciudadanía de su uso, goce, disfrute visual y libre tránsito.

Para el caso de parques y zonas verdes del nivel local o de barrio que tengan carácter de bienes de uso público la entidad competente de su manejo administrativo, podrá encargar a organizaciones particulares sin ánimo de lucro y que representen los intereses del barrio o localidad la administración, mantenimiento, dotación y siempre y cuando garanticen el acceso al mismo de la población, en especial la permanente de su área de influencia.

Los elementos constitutivos del Espacio Público y el medio ambiente tendrán para su defensa la acción popular consagrada en el artículo 1005 del Código Civil. Esta acción también podrá dirigirse contra cualquier persona pública o privada, para la defensa de la integridad y condiciones de uso, goce y disfrute visual de dichos bienes mediante la remoción, suspensión o prevención de las conductas que comprometieren el interés público o la seguridad de los usuarios. (Artículo 26 Decreto 1054/98).

El incumplimiento de las ordenes que expida el Juez en desarrollo de la acción de que trata el inciso anterior configura la conducta prevista en el artículo 184 del Código Penal de “fraude a resolución judicial”.

La acción popular de que trata el artículo 1005 del Código Civil podrá interponerse en cualquier tiempo.

La competencia para la expedición de licencias para todo tipo de intervención y ocupación del espacio público, es exclusiva de las oficinas de planeación

municipal o Distrital o la autoridad municipal o Distrital que cumpla sus funciones. (Artículo 27 Decreto 1054/98).

La ocupación en forma permanente de los parques públicos, zonas verdes y demás bienes de uso público, el encerramiento sin la debida autorización de las autoridades municipales o distritales, la realización de intervenciones en áreas que formen parte del espacio público, sin la debida licencia o contraviniéndola y la ocupación temporal o permanente del espacio público con cualquier tipo de amoblamiento o instalaciones dará lugar a la imposición de las sanciones urbanísticas que señala el artículo 104 de la ley 388 de 1997. (Artículo 28 Decreto 1054/98).

✧ EL ESPACIO PÚBLICO EN LOS PLANES PARCIALES

El desarrollo del espacio público estará acorde a la tipología de plan parcial, a la oferta actual de calidad y cantidad del área de intervención, a la definición de las unidades de actuación, y sus demandas en términos de densidades propuestas y usos proyectados.

De acuerdo a los planes parciales proyectados se tendrá el desarrollo del espacio publico de la siguiente manera esa en cuenta

a) Plan Parcial de Renovación Urbana (Redesarrollo).

Mercado Público y su área de influencia

La política central será la recuperación y cualificación del espacio publico, la adecuación de los componentes de mobiliario y señalización.

b) Plan Parcial de Mejoramiento Integral

La Paz – Cristo Rey

Santa Fe - El Pantano

Once Noviembre –Yucal

La estrategia primaria para estas áreas será la implementación y creación de espacio público cualificado, debidamente articulado a las estrategias de desarrollo vial, a la consolidación del área residencial y las políticas de equipamientos

c) Plan Parcial de Desarrollo

Zona Turística (Pozos Colorados)

Estructuración de una red que complemente el sistema existente de playas para cualificar la estructura espacial del sector.

d) Plan Parcial de Expansión Urbana

Sector La Concepción – Curinca y demas areas de expansión

Es necesario concertar acorde a las densidades propuestas las áreas de cesión, y las unidades de actuación urbanística, definidas la localización y jerarquización del espacio público propuesto debidamente articulado.

Unidades de actuación urbanística: Zona de servicios educativos, Sector residencial Líbano – La Concepción