

Capítulo III: Movilidad y La Comunicabilidad

El tema de la movilidad y de la comunicabilidad asumido por el Plan de Ordenamiento territorial se considera bajo dos aspectos fundamentales: En primer lugar a la funcionalidad de la ciudad y su articulación en el contexto regional, urbano-rural, y en segundo lugar lo relacionado con el sistema de transporte y vial y la ciudad interconectada a través de redes de ciudades facilitadas por los avances en las telecomunicaciones y las redes virtuales; aspectos estos que soportan en un mundo globalizado las posibilidades de generación de procesos competitivos. En este último aspecto se trata de establecer acondicionamientos locales que permitan interconectar a Santa Marta con el mundo no solo desde la perspectiva económica, sino social y cultural.

Bajo estas consideraciones, se abordan inicialmente los temas relacionados con el sistema de transporte y vial y posteriormente lo relacionado con las comunicaciones e información.

1. EL SISTEMA DE COMUNICACIONES Y DE TRANSPORTE


Las débiles condiciones técnicas e infraestructurales de transporte dan cuenta del porque Santa Marta afronta en los actuales momentos la desarticulación entre su área urbana y rural, y más aún en el contexto regional, sobre todo, con gran parte de los municipios del departamento del Magdalena.


Igualmente, desde el punto de vista físico-espacial no cabe duda de hasta el presente no se han aprovechado las potencialidades existentes en Santa Marta para la instauración de un sistema de transporte polimodal, no obstante funcionar ordinariamente diversos modos, los cuales inciden de manera importante en la dinámica economía y social nacional, regional y local. Junto a esta falencia común a lo largo de toda su historia, Santa Marta, en su condición portuaria, ha contado con factores favorables para el desarrollo de una infraestructura de transporte vial y férreo, que auspiciada con recursos nacionales han contribuido a fortalecer su más importante vocación económica, al tiempo que se participa en la consolidación del sector exportador colombiano.

Ante los retos de la denominada globalización económica, deberá Santa Marta aprovechar las ventajas comparativas que dispone para elevar su competitividad como ciudad costera, más aún si actividad portuaria se erige como la más estable y dinámica. Frente a ello las acciones deberán apuntar a

superar las limitaciones territoriales que en la actual área del puerto Punta Betín existen para el ensanchamiento de esta importante actividad. Así mismo, las acciones que se despliegan del POT, deberán apuntar a consolidar la oferta de servicios de transportes carretable y férreo, estrechamente asociados al movimiento marítimo

Por otra parte, en lo que a la vocación turística respecta, si bien es cierto que en los atributos paisajísticos y ambientales encuentra la ciudad uno de los principales estribos de su desarrollo económico, en los actuales momentos ésta actividad cuenta con fallas estructurales en la oferta de servicios, muchas de las cuales se centran en las difíciles condiciones y medios para acceder a los sitios de interés turístico.

 Dentro de esta perspectiva, no sólo se deberán agotar esfuerzos para jalonar la afluencia de pasajeros extranjeros a la ciudad dotando la capacidad aeroportuaria, sino que además será necesario resolver las limitaciones infraestructurales y organizacionales existentes en torno al transporte asociado al turismo, y que demás está decirlo, restan competitividad al sector.

 La accesibilidad poblacional en términos de productividad en la movilización encuentra serias limitantes asociadas la articulación entre las diferentes áreas institucionales, recreativas y residenciales debido a la ausencia de un flujo funcional y óptimo, de las infraestructuras y equipamientos que han de facilitarla en materia de transporte, centros de llegada y salida, paraderos, y servicios conexos al transporte, en sus diferentes modalidades tanto público como privado.

Algunas áreas de la ciudad no son accesibles fácilmente además de carecer algunas de ellas de las rutas necesarias para permitir el desplazamiento de un importante conglomerado social presentándose desequilibrios en el sistema existente.

En este sentido, una política de ordenamiento territorial que propenda la consolidación de Santa Marta como ciudad portuaria y turística, o como centro urbano de segundo orden a escala regional, y de facilitación de los desplazamientos poblacionales a interior de la ciudad deberá priorizar dentro de los elementos estructurantes las variantes físico-espaciales que den cabida al desarrollo de un sistema de movilidad y comunicabilidad capaz de articular funcionalmente a este Distrito con los escenarios antes mencionados.

Dentro de este marco se contextualiza la presente formulación la movilidad y comunicabilidad para Santa Marta, sobre la cual es importante señalar que muchas de las propuestas y acciones señaladas, superan el concepto de largo

plazo (nueve años) sugerido por la ley 388 de 1997, teniendo en cuenta la magnitud de las obras y la verdadera capacidad de financiamiento local y nacional.

Sin desconocer el marco jurídico del ordenamiento territorial, en este sentido la presente formulación tiene la ambición de contribuir a la identificación de las acciones pertinentes, que den lugar a la implementación de una política de transporte multimodal en el Distrito de Santa Marta, bajo el concierto de la planificación gradual del territorio.

SINTESIS GENERAL DEL DIAGNOSTICO.

Para la realización de esta síntesis general se tomaron como categorías esenciales de análisis las relaciones funcionales de Santa Marta en las siguientes dimensiones:



Articulación Urbano-regional, dentro de la cual se tiene en cuenta las condiciones de comunicabilidad y de movilidad la ciudad con los demás lugares de la Costa Caribe Colombiana. A este nivel se observan también los vínculos nacionales e internacionales.

En este punto el diagnóstico hace referencia entonces a los aspectos infraestructurales y de funcionamiento de las actividades portuarias, aeroportuarias, férreas, de transporte de carga por carretera y de pasajeros.



Articulación-Urbano-rural, referente a las formas y condiciones de articulación del área urbana con la rural del Distrito, teniendo en cuenta la localización de los asentamientos humanos, así como las áreas productivas y las destinadas a la recreación y al disfrute turístico.

Teniendo en cuenta que en el Componente General se requiere formular la conformación de un sistema movilidad y comunicabilidad en gran escala, al momento de formular los Componentes Urbano y Rural, se describirán detalladamente las intervenciones pertinentes.

Consecuentemente, en este documento, teniendo en cuenta que el modo de transporte predominante en el área rural es el carretable, la formulación destaca las principales acciones sobre los ejes viales primarios y secundarios.



Articulación-Intraurbana. En este nivel de análisis se hace alusión a los aspectos relacionados con la malla vial propiamente dicha, y a los modos de comunicación férreo y marítimo y al sistema de movilidad que estructuran

el área urbana del Distrito. En este caso, se hace el diagnóstico sobre las condiciones de las vías primarias y secundarias, consideras como las estructurantes de la ciudad; así como las condiciones que presenta y ofrece la infraestructura férrea existente, de acceso al puerto, como posible liviano de transporte de pasajeros

Junto a ello, el diagnóstico y la formulación se detienen en examinar la situación de las vías primarias y secundarias del microdistrito, previendo su articulación con las nuevas áreas urbanas comprendidas en las zonas de expansión.

De igual manera, se asumen los problemas asociados al transporte incorporado a las rutas áreas de congestión y sus impactos en el medio ambiente, en particular la polución y la contaminación sónica.



Articulación local. Asume el grado de articulación de las comunas con sus respectivos barrios y corregimientos en el marco de la estructura de movilidad y comunicabilidad, identificando en general sus problemas y presentando las iniciativas que consoliden su funcionalidad. En esa perspectiva el ámbito local como parte básica de la organización territorial se articula efectivamente.

MATRIZ SINTESIS SITUACION GENERAL DE LA MOVILIDAD Y COMUNICABILIDAD EN EL DISTRITO DE SANTA MARTA

	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	AMENAZAS
FUNCIONALIDAD	<p>No existe una política local para consolidar y aprovechar las condiciones del Distrito como centro de transporte multimodal.</p> <p>Limitantes en la movilidad poblacional entre áreas, centros de producción, comercio, institucionales, recreacionales. Distribución desequilibrada de las rutas, tráfico colocando en indefensión población. Indefinición con respecto a las alternativas de desarrollo portuario.</p> <p>Limitada capacidad del aeropuerto para la recepción de aviones con cabina ancha requeridas para vuelos internacionales.</p> <p>Situaciones de alto riesgo causadas por la invasión del puerto carbonífero al cono de aproximación del aeropuerto.</p> <p>Disponibilidad de una infraestructura férrea obsoleta y de baja capacidad para la movilización de carga.</p> <p>Santa Marta se encuentra desarticulada con algunos municipios del departamento del Magdalena.</p> <p>El distrito no dispone de óptima infraestructura para el mejor aprovechamiento de las ventajas comparativa</p>	<p>Cuenta el Distrito con un gran potencial para consolidarse como eje funcional de transporte multimodal.</p> <p>La ciudad está localizada en el área de intersección de dos vías de importancia nacional: La Troncal del Caribe con la cual se articula con Venezuela, y la vía Troncal de Oriente que la comunica con el interior del país.</p> <p>En marcha proyecto de rehabilitación de la vía férrea Bogotá – Santa Marta.</p> <p>Consolidación del sistema de concesiones para vincular al sector privado a la inversión en infraestructura de transporte.</p> <p>Condiciones naturales óptimas para la localización de un Superpuerto Carbonífero en el área de puerto Zúñiga. Ubicación dentro del corredor urbano principal del Caribe Colombiano.</p>	<p>Cuenta con infraestructura de transporte aéreo, marítimo, ferroviario y terrestre. Posee condiciones físicas naturales favorables para el desarrollo portuario.</p> <p>El puerto de Santa Marta está posicionado como uno de los más competitivos del país, por su dinámica exportadora e importadora.</p> <p>Está en marcha el proyecto de construcción de la Vía Alterna al Puerto el contribuirá a consolidar la competitividad del comercio exterior.</p> <p>Está en marcha el proyecto de modernización del Aeropuerto Simón Bolívar para ampliar el flujo de pasajeros nacionales e internacionales.</p> <p>En marcha construcción de muelle turístico para arribo de barcos cruceros internacionales</p>	<p>La capacidad competitiva de la ciudad en la oferta turística y en la producción primaria del área rural.</p> <p>El centro histórico de la ciudad por afluencia de tráfico de carga en las áreas periféricas</p>

MATRIZ SINTESIS SITUACION GENERAL DE LA MOVILIDAD Y COMUNICABILIDAD EN EL DISTRITO DE SANTA MARTA

FUNCIONALIDAD	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	AMENAZAS
	<p>No cuenta Santa Marta con un sistema de vías que articule adecuadamente su ámbito rural.</p> <p>Limitada accesibilidad vial y de transporte a los lugares con potencial turístico y agropecuario.</p> <p>Limitada infraestructura vial (falta de cobertura y mal estado) e ineficiente sistema de transporte afectan la articulación urbano-rural y en especial la de las áreas de producción con los centros de consumo.</p> <p>Débil planeación vial urbano – rural.</p> <p>Limitación físico-ambiental para el desarrollo de una infraestructura vial que penetre las partes más altas del área rural.</p> <p>Debil capacidad de redistribución de recursos Distritales para mejoramiento y adecuación de vías.</p>	<p>Las instalaciones de la repetidora nacional de T.V. permiten una accesibilidad a los 2.600 MSNM y generan beneficios en cuanto al mantenimiento de la vía.</p> <p>Importante presencia institucional del orden nacional, y de carácter privado.</p> <p>El parque Sierra Nevada de Santa Marta amplía las posibilidades de canalización recursos internacionales para desarrollo de infraestructura vial, en su condición de reserva ecológica de la biosfera.</p>	<p>Localización del puerto marítimo y del aeropuerto a pocos kilómetros del área rural de uso turístico y agropecuario.</p> <p>Participación de la Federación de Cafeteros en financiación y conservación de obras de infraestructura vial.</p> <p>Asunción por parte de la Nación de las labores de adecuación y mantenimiento de la Troncal del Caribe, principal eje vinculante entre el área urbana y la rural</p>	<p>La infraestructura vial existente.</p>
	<p>Inapropiada utilización y limitada oferta de infraestructura vial para el acceso del transporte de carga pesada a los puertos.</p> <p>Saturación vehicular y conflictos de tránsito en los principales ejes viales del microdistrito.</p> <p>Déficit de servicios conexos al sistema vial, relacionados con zonas de parqueo, descargue, estacionamiento, etc.</p> <p>Existencia de vías secundarias inconclusas.</p> <p>Procesos de urbanización no planificados limitan la existencia de la vialidad primaria.</p> <p>Saturación de la Troncal del Caribe en el área urbana</p>	<p>Articulación de la malla vial a las vías primarias regionales.</p> <p>Incorporación de un corredor férreo existente para el desarrollo futuro de un sistema de transporte liviano de pasajeros.</p> <p>Condiciones naturales optimas para la implementación de una infraestructura de transporte marítimo</p>	<p>En estado de avance el proyecto de la Vía alterna al puerto.</p> <p>La existencia de un ramal férreo de amplia extensión.</p>	<p>La salud de los habitantes de las áreas de conflicto vehicular debido a la contaminación generada por los automotores</p>

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GENERAL

Potenciar las ventajas comparativas del Distrito de Santa Marta y mejorar su posicionamiento dentro del contexto regional, articular los distintos ámbitos del modelo territorial mediante el desarrollo de un Sistema de Movilidad y Comunicabilidad, en el cual el Sistema de Transporte multimodal, y la adecuación de los servicios conexos que él demande, establezcan la creación de la infraestructura necesaria para propiciar la funcionalidad y productividad asociada al tiempo y al espacio y articule los diferentes usos del suelo como efectivo aportante al proceso de calidad de vida de ciudad.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ➔ Dinamizar el flujo de carga y pasajeros provenientes y/o con destino hacia el extranjero y las demás regiones del país.
- ➔ Adoptar un sistema de movilidad y comunicabilidad que permita comunicar a Santa Marta con el Departamento del Magdalena y la Región Caribe.
- ➔ Fortalecer la infraestructura vial existente en el corredor primario del Caribe Colombiano, para articular de manera eficiente a Santa Marta, Barranquilla y Cartagena.
- ➔ Diseñar una interconexión vial y de transporte eficiente para propiciar la articulación entre el área urbana y la rural, estructurándola en función de la dimensión ambiental y cultural del distrito, con el fin de superar los problemas de accesibilidad y movilidad existentes.
- ➔ Articular funcionalmente el sistema vial y de transporte del área urbana del Distrito a la red primaria regional, y a los proyectos de infraestructura en marcha: La vía alterna al puerto, la rehabilitación del ferrocarril y la expansión portuaria y aeroportuaria.
- ➔ Definir la espacialidad necesaria para la localización de los equipamientos y las áreas relativas a las actividades de funcionamiento del transporte.

3. DEFINICION DEL SISTEMA DE COMUNICACION

El sistema de comunicación y transporte propuesto dentro del Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta, se define como el conjunto de

intervenciones físicas, que deben realizarse para dotar al espacio Distrital de la plataforma infraestructural requerida para el elevar los niveles de competitividad de la economía nacional, regional y local en los mercados internacionales.

La propuesta para el sistema de comunicación como elemento estructural del Plan de Ordenamiento Territorial está en función de cuatro imperativos o condicionantes, a saber: La pluralidad, la infraestructura, la funcionalidad, y la sostenibilidad.

- La Pluralidad, en el entendido de que para que el sistema de comunicación propuesto pueda consolidarse, deberá estar dinamizado por cuatro modos de transportes, o ejes determinantes: El carretable, férreo, aéreo y el marítimo
- La infraestructura, en esta dimensión será indispensable la realización de una red de infraestructuras de transporte, que condicionen al territorio para desempeñar funciones múltiples, tales como la recolección y distribución de carga y pasajeros, la dotación de equipos y servicios accesorios, y la concentración de estructuras logísticas cercanas a los sitios de estación, entre otros.
- La Funcionalidad: En virtud de este imperativo el sistema de movilización propuesto por el POT de Santa Marta deberá garantizar la comunicabilidad y accesibilidad al interior del microdistrito, entre el área urbana y la rural y entre los vínculos regional, nacional e internacional.
- La sostenibilidad, Puesto que el transporte genera múltiples impactos negativos al medio ambiente (ruido, polución, congestión, etc.), las intervenciones infraestructurales que se hagan para potenciar la actividad transportadora en el Distrito de Santa Marta deberán tener como elementos condicionantes, las consideraciones de un manejo adecuado del medio ambiente.

4. INTERVENCIONES FISICAS PROPUESTAS.

Para el desarrollo de este punto, se tienen en cuenta los niveles de funcionalidad explicados en un inicio y que hacen referencia a la articulación urbano-regional; la articulación urbano-rural y la articulación intraurbana.

A este nivel, se formulan a continuación las propuestas infraestructurales consideradas estructurantes dentro del modelo territorial general.

ARTICULACION URBANO-REGIONAL¹.

Dentro de esta dimensión se retoman como aspectos centrales de la formulación los proyectos infraestructurales en marcha, referentes a la optimización de los medios de comunicación en los que se fundamentan los principales sectores económicos de la ciudad.

En este sentido, la polimodalidad del sistema de comunicación que se ostenta en el largo plazo para Santa Marta, se cimienta en la consolidación de los siguientes proyectos:

9 La construcción de la Vía Alternativa al Puerto, como principal corredor regional de carga y pasajeros de la ciudad, la cual se convierte en el eje generador de nuevos usos del suelo y trazados viales. Al tiempo que la iniciativa permite ordenar y optimizar el funcionamiento en el territorio de las actividades industriales y los servicios de transporte asociados a la economía portuaria.

Junto con la Carretera Troncal del Caribe, la Vía Alternativa conforman los dos ejes viales más importantes en el proceso de articulación de la ciudad con el contexto regional, nacional e internacional, específicamente con el vecino país de Venezuela.

μ La rehabilitación de El Ferrocarril de Santa Marta, como medida complementaria al desarrollo de la vocación portuaria de La ciudad, la cual deberá contemplar, -En un determinado trayecto-, la dotación del corredor férreo a lo largo de la margen derecha de la Vía Alternativa al Puerto, y el acondicionamiento de los usos a reglamentar en el nuevo corredor. Bajo esta premisa, el ferrocarril se convierte en el modo de transporte terrestre que articula a Santa Marta con el Departamento del Magdalena, la región Caribe y el país. De igual manera de sus servicios como transporte que fortalece la actividad turística y La unión entre territorios del Magdalena.

K La expansión portuaria, a partir de la cual dotar a la ciudad de un Superpuerto Multipropósito, dotado de tecnologías e instalaciones infraestructurales óptimas para el manejo mercante. En la búsqueda de un mejor posicionamiento económico, la ciudad deberá afianzar los esfuerzos en la construcción de un puerto con suficiente dotación área física, capaz de incrementar el volumen de carga actualmente movilizado.

¹ La representación planimétrica del sistema de comunicación se a escala regional se espacializa en un plano de la región Caribe Colombiana en el que se incluyen otras variantes relacionadas con el Componente General del POT.

La propuesta surge como perentoria en la medida las actividades de comercio exterior en las otras ciudades portuarias de la Costa Caribe, - Cartagena y Barranquilla -, pese a no contar con condiciones de calado natural óptimo y funcionar con una importante inyección de capital en los gastos de funcionamiento, se posicionan como las más importantes del país.

En este sentido, el POT establece recomendaciones de localización, teniendo en cuenta la importancia que tiene para la ciudad su vocación Portuaria.

Los criterios definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial que servirán de base para la ampliación portuaria que se ha previsto están asociados a las siguientes consideraciones.

- a) Establecer una sola Zona Portuaria en la Perspectiva del desarrollo exportador del país y la región.
- b) Incorporar tecnología de punta que garanticen el manejo ambiental adecuado.
- c) No afectación del tejido urbano Distrital.
- d) Proveer los servicios públicos domiciliarios requeridos para las actividades exportadoras.
- e) Establecimiento de actividades económicas de exportación asociadas al Puerto.
- f) Promover la oferta de empleo a partir de la consolidación portuaria.
- g) Generar ingresos que sustenten el desarrollo social, urbanístico y turístico del Distrito.
- h) Gestionar ante el nivel nacional el establecimiento de una tasa de compensación en las áreas de potencial portuario no incorporadas.

Se plantean como zonas posibles o potenciales para la expansión portuaria, las zonas de Punta Betín, Puerto Zuñiga, El Boquerón y Bahía Concha.

Los estudios técnicos y ambientales deberán sustentar la viabilidad de la localización y ampliación Portuaria, enmarcadas en las políticas y directrices nacionales: En el caso de Bahía Concha además de los estudios técnicos y ambientales se deberá cumplir con las legislaciones y disposiciones legales que existan y de las directrices de orden nacional en particular del Ministerio del Medio Ambiente, por encontrarse esta área en Parque Natural.

Las opciones Portuarias en el marco del sistema de comunicación aquí propuesto, se contextualiza en varios escenarios que abren las posibilidades de fortalecer y consolidar la actividad Portuaria de la ciudad. El Primero de ellos sugiere el replanteamiento del uso actual del puerto mercante Punta Betín,

para su utilización exclusiva como muelle turístico mediante el cual propiciar el arribo a la ciudad de buques cruceros internacionales, tal como sucede en Cartagena. La formulación lleva implícita además la necesidad de dinamizar el sector turístico de la ciudad, destinando el actual puerto a la consolidación de la oferta de servicios agregados a esta actividad; y en armonía con las demás propuestas del POT, que apuntan al rescate patrimonial del centro histórico de la ciudad, fuertemente afectado por el actual funcionamiento portuario.

Como otro escenario Portuario, se recomienda y en la perspectiva de superar la localización indiscriminada de Puertos en la ciudad, continuar con el Puerto Mercante de Punta Betín compartiendo el establecimiento del Puerto Turístico en esa misma zona. Con relación a la exportación de Carbón se recomienda como opcional y supeditado a los estudios ambientales que este proceso demanda, la Localización en Puerto Zuñiga, trasladando el Centro de Acopio, Bahía Concha en su carácter de Puerto Multipropósito y la Zona de Punta Betín exactamente en el área reconocida como el Boquerón.

ALTERNATIVA UNO: EXPANSION O AMPLIACION PORTUARIA

ESCENARIOS	BAHÍA CONCHA	PUNTA BETIN	BOQUERON	PUERTO ZUÑIGA
1	Puerto Multipro- Pósitos: mercante, turístico y de carbón con cargue directo	Puerto Turístico	-	(Carbón pasa a Bahía Concha)
2	Puerto Turístico	Puerto Mercante y Turístico	Puerto Carbonífero con cargue directo	(Carbón pasa a Boquerón)
3	Puerto Turístico	Puerto Mercante y Turístico	-	Puerto Carbonífero con cargue directo

ALTERNATIVA DOS: OPTIMIZACION PORTUARIA

ESCENARIOS	PUNTA BETIN	C.I.PRODECO
1	Puerto Multipropósitos: mercante, turístico y de carbón con cargue directo	Puerto de carbon con traslado de patios y transporte por bandas
2	Puerto Mercante y Turístico	Puerto de carbon con traslado de patios y transporte por bandas
3	Puerto Multipropósitos: mercante, turístico y de carbón con cargue directo	(Carbón pasa a Punta Betín)

Los escenarios portuarios previstos para Santa Marta, se enmarcan necesariamente en las disposiciones nacionales en materia de localización portuaria.

ψ La adecuación del Aeropuerto Simón Bolívar con obras de infraestructura que permitan elevar su carácter a vuelos de destino internacional. La formulación apunta a fortalecer la demanda y oferta turística de la ciudad, al tiempo que visiona la posibilidad de desarrollo de otros renglones económicos complementarios a los servicios de transporte aeroportuario.

La ampliación de la capacidad infraestructural del aeropuerto Simón Bolívar contempla obviamente la necesaria relocalización de Centro de Acopio del puerto carbonífero de PRODECO en la medida en que la expansión de ambas actividades resulta mutuamente incompatible. Igual consideración se deberá tener con respecto al ramal férreo que atraviesa el área y se convierte en uno de los principales obstáculos para la ampliación de la pista.

ARTICULACION URBANO-RURAL².

Con el fin de resolver los problemas relacionados con el débil posicionamiento de los productos y servicios provenientes del área rural, y las limitadas condiciones de accesibilidad y movilización entre estos dos escenarios, en éste acápite, la propuesta general del sistema de comunicación se centra en la optimización de la red vial primaria y secundaria existente, sin contemplar posibles prolongaciones o la apertura de nuevos trayectos viales.

Dentro de esta perspectiva, las intervenciones físicas apremiantes se expresan a continuación:

- ⌘ La pavimentación y ampliación de la vía a Minca, desde la Troncal del Caribe hasta La Tagua, con intervenciones infraestructurales que permitan su máxima ampliación, pavimentación, la dotación de señalización y protección vial, y la construcción de miradores como complemento de la oferta recreacional y turística.
- ⌘ La adecuación de la vía Santa Marta–Taganga implementando intervenciones infraestructurales que permitan su máxima ampliación, pavimentación, la dotación de señalización y protección vial, y la construcción de miradores como complemento de la oferta recreacional y turística.
- ⌘ Construcción de la carretera Bonda, San Isidro, Los Boquerones.
- ⌘ Construcción del anillo vial Los Linderos, Quebrada del Sol, El Mamey.

² La propuesta vial para la funcionalidad urbano-rural se espacializa en un plano de escala 1: 100.000. Así mismo, en el documento de formulación del Componente Rural puede observarse de manera detallada la articulación de estas propuestas con el sistema vial y de transporte considerado para toda el área.

Como complemento a la propuesta vial, deberán adecuarse diversos puntos del litoral costero con el fin de contribuir a consolidar una estrategia de comunicación marítima, a nivel Distrital.

ARTICULACION INTRAURBANA³.

En cuanto al sistema de comunicación para el microdistrito, es decir, donde se concentra toda el área urbana de la ciudad, las intervenciones físicas e infraestructurales demandadas para consolidar el sistema polimodal de transporte, deberán articular gradualmente la red vial urbana a la red vial primaria regional, es decir a la Troncal del Caribe y a la Vía Alternativa al Puerto, una vez concluida.

Teniendo en cuenta los problemas de funcionalidad, saturación vehicular, las tendencias de crecimiento, los conflictos de uso y localización de actividades, se proponen como acciones estructurantes del territorio, las siguientes:

- Construcción de intersecciones en los nodos de intersección en los puntos donde se unen la Troncal del Caribe con la Vía Alternativa al Puerto.
- Ampliación de la Carretera Troncal del Caribe en el tramo que atraviesa el sur del microdistrito, incluyendo un separador central y una dotación arbustiva y paisajística para convertirla en el principal eje carretable.
- La prolongación de la Avenida del Libertador, desde Mamatoco, interceptando la Vía Alternativa al Puerto, hasta penetrar al área industrial propuesta en el plan general de la estructura urbana, hasta interceptarla con la Vía Alternativa al Puerto.
- Ampliación, pavimentación y prolongación de la Calle 30, hasta interceptar la Vía Alternativa al Puerto, contemplando la construcción de un viaducto en la intersección de La Lucha.
- Conclusión de la Avenida del Río, y su prolongación desde la intersección con la Avenida del Libertador hasta la Vía Alternativa al Puerto.
- Complementario a estas propuestas viales, se formula la construcción en el litoral costero de muelles en las ensenadas y bahías con el fin de fortalecer la comunicación marítima y las actividades turística y pesquera.

³ El dimensionamiento de la infraestructura vial y de transporte para el área urbana de Santa Marta, se especializa en un plano de escala 1: 15.000, contemplado en el documento de formulación del Componente urbano.

- Conservar las áreas urbanas de la ciudad por donde cruzan las líneas del ferrocarril como activo infraestructural para el desarrollo futuro de un sistema de transporte liviano de pasajeros.

ALCANCES DEL SISTEMA DE COMUNICACIÓN DENTRO DEL P.O.T.

Al momento final de la formulación del POT, los elementos y/o productos que contribuirán a la consolidación del sistema de comunicación propuesto, están relacionados con:

- ➡ El diseño de un sistema vial y de transporte para el Distrito, teniendo en cuenta la funcionalidad regional, nacional e internacional.
- ➡ Espacializar las actividades y usos relativos al funcionamiento del transporte (Zonas de parqueo, estaciones, puntos de relevo de carga, etc.)⁴.
- ➡ Diseñar la propuesta general del sistema de interconexión vial urbano-rural.
- ➡ Espacializar las áreas de localización de centros de acopio y almacenamiento articuladas a la estructura vial primaria y secundaria en el sector rural⁵.
- ➡ Definir las áreas para la proyección de posibles trazados viales en las áreas urbana y rural.
- ➡ Establecer los lineamientos para la optimizar la malla vial existente en el área urbana y en la rural en general de las vías primarias y secundarias estructurantes.
- ➡ Formular las acciones, políticas, e instrumentos normativos a seguir para lograr la implementación del sistema de comunicación propuesto.

ACCIONES

⁴ Dentro del Componente Urbano se espacializarán con mayor especificidad los equipamientos e instalaciones de servicios conexas a las actividades de funcionamiento del transporte.

⁵ Este aspecto se desarrolla con más especificidad al momento de realizar la formulación del componente rural.

Es oportuno señalar en este ítem algunas de las acciones que deberá emprender la administración Distrital, para la implementación oportuna de la propuesta del sistema de comunicación propuesta en el P.O.T.

- 👉 Diseñar y gestionar ante las autoridades nacionales, regionales y departamentales una propuesta que promueva la adopción de una política de transporte multimodal a escala nacional.
- 👉 Programar y organizar la realización gradual de las infraestructuras vial y productivas demandas para consolidar la polimodalidad del transporte en Santa Marta.
- 👉 Gestionar con los gremios de las actividades económico-empresariales las acciones pertinentes para desarrollar el conjunto orgánico de instalaciones y servicios integrados al funcionamiento del sistema de transporte de carga y pasajeros.
- 👉 Coadyuvar a la realización de los grandes proyectos infraestructurales requeridos en la rehabilitación del Ferrocarril de Santa Marta, y asegurar el traslado del corredor férreo
- 👉 Agotar las instancias financieras, técnicas, administrativas y de cooperación en el ámbito local, regional, nacional e internacional, requeridas para hacer posible la dotación de infraestructura vial requerida.
- 👉 Fortalecer la estructura tributaria, con el fin de incrementar la inversión en obras infraestructurales.
- 👉 Gestionar los recursos y asegurar el proceso de Construcción de la Vía Alterna al Puerto.
- 👉 Adelantar las gestiones necesarias para la ampliación de la Zona Aeroportuaria del Distrito.
- 👉 Establecer un programa de Comunicabilidad ciudadana en el manejo del Sistema de Transporte y vial.

El Plan de Ordenamiento Territorial establece de igual manera la Normatividad alrededor de este componente adelantando las siguientes acciones:

⇒ Reglamentar las características y dimensiones de las vías.

- ⇒ Reglamentar la implementación de un sistema formal de transporte urbano-rural.
- ⇒ Adoptar las normas relacionadas con las cesiones viales en las áreas de desarrollo, de acuerdo con los usos del suelo y la articulación vial primaria.
- ⇒ Normativizar la accesibilidad vehicular a vías específicas, tales como la Troncal del Caribe y la Vía Alternativa al Puerto.
- ⇒ El tipo de infraestructuras, tecnologías y productos a movilizar dentro del sistema de transporte propuesto, compatibles con el medio ambiente Distrital.

5. EL DISTRITO EN EL MARCO DE LAS TELECOMUNICACIONES Y LA INFORMACION.

5.1 CONSIDERACIONES GENERALES.

Las telecomunicaciones y la información son parte integrante del componente de movilidad y comunicabilidad que requiere consolidar la ciudad tendiente a su articulación con el mundo globalizado.

El proceso de internacionalización requiere establecer un conjunto de acondicionamientos orientados a fortalecer la difusión y los sistemas de comunicación una relación permanente y oportuna con cualquier territorio del mundo. Esta asociada esta articulación a las posibilidades de desarrollo de su base económica hacia la competitividad y la vinculación de sus ventajas competitivas asociadas a su excepcional localización y riqueza natural que ha de incorporarse a la oferta de servicios que brinda Santa Marta desde su perspectiva productiva, cultural y ambiental con que cuenta

Se trata de establecer las condiciones básicas para que la ciudad se organice como un nodo interconectado con la región el país y el mundo. Ello, permitirá complementar una configuración espacial más sólida tanto al interior de la ciudad como de los espacios ampliados resultado de la interacción de Santa Marta con otras ciudades.

Las condiciones de producción, habitabilidad y funcionalidad de ciudad han de consolidarse para asegurar su competitividad sobre la base de la combinación de un conjunto de factores en los cuales, el capital social, asociado a la formación del recurso humano integralmente, en su profesionalización

destreza y desarrollo tecnológico, capacidad gerencial, junto a la incorporación adecuada de las riquezas naturales, la dotación infraestructural y de equipamientos, la accesibilidad y movilidad, la optimización en el uso del territorio, las condiciones ambientales, y las características de reafirmación cultural, constituyen la base en la cual la interacción de ciudad con el mundo ha de posibilitarse.

La ciudad ha sido demasiado tímida en su articulación y comunicabilidad con el exterior, a pesar de que sus procesos básicos que le dan su funcionamiento están asociados a la dinámica del entorno, su actividad Portuaria y Turística, además de sus condiciones ambientales que abren las posibilidades de una articulación mayor con el mundo globalizado.

No obstante, estas ventajas la ciudad presenta limitantes serias en materia de sus interrelaciones con el resto de los territorios desde la perspectiva de la utilización de los medios modernizantes de comunicabilidad, hoy parte fundamental de los factores de producción de las ciudades.

Excluyendo el sistema de telefonía y televisión reconocidos hoy como de importancia relativa en relación con los avances tecnológicos, la ciudad tiene limitantes serias en la asunción de otros medios de comunicabilidad importantes como la telemática, el internet las grandes carreteras de la comunicación, y los sistemas avanzados al respecto.

De igual manera, el número de usuarios de los sistemas como el internet son mínimos, lo que indica el grado de articulación de los procesos de ciudad al exterior y de las condiciones en que estos servicios se prestan en la misma.

En este sentido es importante señalar la necesidad de expandir este tipo de servicio en la ciudad, y mejorar su prestación que además de ser costosa con relación a otras ciudades del país, su característica de calidad y oportunidad dejan mucho que desear.

Las perspectivas de desarrollo de la ciudad obligan a generar estrategias claras que la involucren al mundo globalizado y la conecten con el resto del mundo tendiente a asegurar la oportunidad en los negocios, las interrelaciones de la población con el mundo y en particular su accesibilidad a la información tanto económica como, cultural, social y tecnológica y apoyen la formación del capital social de la ciudad.

En esa perspectiva el componente tecnológico de la comunicabilidad tiene como objetivos los siguientes:

- Introducir en los procesos que se desarrollan en la ciudad los avances tecnológicos en las comunicaciones y el transporte que favorezcan la competitividad y la articulación del Samario con la dinámica mundial
- Permitir la accesibilidad de los Samarios a los modernos servicios de la información de voz, datos e imágenes a través de las diferentes modalidades de telecomunicación.
- Articular la ciudad con el resto de ciudades del CARIBE Colombiano hacia la conformación de una red de ciudades en las cuales las telecomunicaciones constituyen la base de su interacción.
- Modernizar los procesos educativos y de servicios a través de la introducción de servicios tecnológicos de informática que mejoren las características del recurso humano, la solidez del mercado y la consolidación de la ciudad como subcentro de servicios.
- Consolidar el Sistema de comunicabilidad de la ciudad que favorezca la productividad del territorio que garantice la oportunidad económica de tiempos y de recursos a través de la utilización de las tecnologías de información y comunicabilidad.
- Apoyar los procesos de Marketing de ciudad necesarios para la promoción y posicionamiento de la ciudad, como área importante en la Red de ciudades Regional por sus ventajas en las Actividades Portuarias, Turísticas y desarrollos sostenible.

ACCIONES

- Promover el establecimiento de un Nodo de telecomunicaciones en la ciudad articulado al Telepuerto de comunicaciones que se creará con Barranquilla como soporte importante para la el fortalecimiento de la Red de ciudades y facilitador de la interacción de la ciudad con otras regiones del país y el mundo.
- Impulsar la consolidación de los servicios de internet en las actividades productivas, educativas y de servicios, asociados al correo electrónico y a las

rondas de negocios virtuales con los Bloques económicos en los cuales la ciudad tiene y ampliara sus relaciones comerciales.

- Establecimiento de una Pagina Web de la ciudad interconectada con los grandes nodos de ciudades, que permitan la intercomunicación y el reconocimiento de la ciudad como destino turístico, fortaleza Portuaria y riqueza en Biodiversidad y desarrollo sostenible.
- Generar las condiciones para el impulso de un Centro Tecnópolis en la ciudad que articule los centros universitarios y las actividades productivas para el desarrollo tecnológico y la competitividad de la ciudad.
- Promover en los Centros Educativos la utilización de sistemas de informática en los procesos de enseñanza y aprendizaje articulados a las grandes carreteras de la información.