

PÚBLICO

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

COLOMBIA

**ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL PLAN DE RECUPERACIÓN
INTEGRAL DE LOS CENTROS HISTÓRICOS DE COLOMBIA**

(TC0011049-CO)

SEGUNDO INFORME - DIAGNÓSTICO

NOVIEMBRE, 2002

INDICE

INTRODUCCIÓN

PARTE PRIMERA – DIAGNOSTICO DE LOS ASPECTOS INSTITUCIONALES A NIVEL NACIONAL

1. Metodología y alcance del estudio
2. Plan Nacional de Recuperación Integral de los Centros Historicos (PNRCH)
3. Evaluación de la aplicación del PNRCH
4. Diagnostico de los aspectos institucionales
5. Analisis de la capacidad del grupo de protección de los centros historicos
6. Conclusiones

SEGUNDA PARTE – DIAGNOSTICO DEL CENTRO HISTORICO DE SANTA MARTA

7. Aspectos urbanísticos

- 7.1 Conformación funcional
- 7.2 Altura de los edificios
- 7.3 Valores castrales
- 7.4 Las propuestas funcionales del POT
- 7.5 Analisis del patrimonio edilicio existente
- 7.6 El sistema de los espacios publicos
- 7.7 El sistema de las areas centrales

8. Accesibilidad al centro historico

- 8.1 Metodología y objetivos del estudio
- 8.2 Marco de planificación
- 8.3 Oferta infraestructural
- 8.4 Datos sobre la demanda
- 8.5 Problematicas del transporte colectivo
- 8.6 Criticidad
- 8.7 Metodología de intervención
- 8.8 Consideraciones sobre la accessibilidad isocrona de los estacionamientos

9. Diagnostico de los aspectos institucionales

- 9.1 Analisis de CORPOCENTRO
- 9.2 Evaluación de la comunidad sobre CORPOCENTRO
- 9.3 Entidades que intervienen en el centro historico de Santa Marta
- 9.4 Las relaciones Inter-institucionales con CORPOCENTRO
- 9.5 Conclusiones

ANEXOS

INTRODUCCIÓN

El material presentado en este Informe 2 “Diagnóstico” representa el resultado de los trabajos de análisis de los datos, investigaciones de campo, entrevistas y actividades de taller realizados en el período julio-octubre del 2002 en Bogotá, en la sede y con la Dirección Nacional de Patrimonio (DNP) del Ministerio de Cultura, y en la ciudad de Santa Marta, en la sede y con la oficina de Corpocentro. El diagnóstico realizado se articula en dos partes: la primera parte respecto a los problemas relevados del inicio del Plan Nacional de Rehabilitación de los Centros Históricos (PNRCH) a nivel nacional, la segunda parte respecto a los problemas relevados en el caso piloto de Santa Marta¹.

Por lo que respecta la componente nacional, el trabajo desenvuelto se ha centrado sobre todo, sobre el análisis a nivel institucional de los problemas y de los obstáculos existentes que pueden impedir el inicio del PNRCH o hacerlo ineficaz. El trabajo se ha basado sobre dos actividades principales:

- la realización de un amplio número de entrevistas a testimonios privilegiados, con la finalidad de comprender la actual “arquitectura” institucional, la distribución de competencias, los roles y las capacidades existentes con referencia al tema de la conservación del patrimonio cultural;
- el desenvolvimiento de un Taller de tipo participativo para completar el diagnóstico y contemporáneamente informar y sensibilizar los diversos actores institucionales de la existencia y de las principales características del PNRCH.

Estas actividades fueron siempre parte de un trabajo de equipo desenvuelto con los técnicos de la DNP del Ministerio de Cultura y del continuo intercambio y confrontación de opiniones realizado con los consultores españoles, contemporáneamente empleados en los casos piloto de Manizales y de Barranquilla. Este último aspecto ha llegado a su momento más significativo en la discusión² en torno a los instrumentos urbanísticos a utilizar para garantizar la conservación de los centros históricos (Plan Parcial/Plan Especial), verificando una sustancial convergencia de opiniones en el constatar la inútil contraposición entre dos instrumentos con prerrogativas similares desde el punto de vista urbanístico. La coordinación con los consultores españoles ha funcionado bien: como programado en el Informe Inicial, ya sea en ocasión de la segunda misión a fines de junio como en la tercera misión a inicios de octubre, los dos grupos de consultoría han logrado hacer coincidir las fechas de misión y participar conjuntamente a las actividades seminariales de taller.

Las entrevistas sobre los temas institucionales han sido realizadas, directamente o indirectamente (cuestionario postal), con el soporte de los técnicos de la DNP y de los consultores locales de la Oficina de Consultoría Técnica de la Universidad Javeriana de Bogotá. Las entrevistas se ilustran en los materiales alegados.

En esta fase del trabajo de análisis han sido también realizados dos encuentros con exponentes de Findeter, para verificar con ellos los aspectos problemáticos y las dudas surgidas de la lectura del Reglamento de Findeter. A estos encuentros han participado

¹ En los informes de misión alegados se hace una descripción más detallada de las actividades desenvueltas.

² Seminario del 24 de junio en Bogotá en la sede de la DNP.

ya sea los consultores españoles como los consultores de la Universidad Javeriana. Los resultados de estos encuentros ha sido traducidos en un documento que contiene sugerimientos para aportar modificaciones al Reglamento de Findeter. Dado el carácter sustancialmente propositivo de este documento, se ha considerado más oportuno insertarlo en el próximo Informe 3, relativo a las propuestas, más que en este Informe 2 que es de carácter exclusivamente analítico.

El Taller organizado en Bogotá el 1 de octubre ha tenido la participación de numerosos exponentes del gobierno central y de los principales centros históricos colombianos, de técnicos, consultores y docentes universitarios expertos en el sector de la conservación del patrimonio cultural. Modalidad organizativa, participantes y resultados del Taller participativo institucional son informados en los anexos.

Por lo que respecta la actividad desenvuelta en el caso piloto del Municipio de Santa Marta, el trabajo se ha desarrollado siguiendo tres directrices principales:

- análisis urbanístico;
- análisis de los problemas de viabilidad y tránsito;
- análisis institucional.

Toda la actividad se ha desarrollado en colaboración con los técnicos y los administradores de Corpocentro, la oficina técnica que sigue las cuestiones relativas al centro histórico de Santa Marta.

Los trabajos de investigación relativos a los aspectos urbanísticos y del tránsito han sido más bien amplios y han comportado numerosas visitas, que han sido realizadas siempre junto con los técnicos de Corpocentro. Por como fue organizada, la actividad para estos dos sectores de trabajo ha tenido también un importante rol formativo en las confrontaciones de los técnicos locales. El trabajo fue organizado en tres fases:

- la primera fase se ha desenvuelto en la oficina técnica de Corpocentro y ha consistido en un encuentro de carácter seminario para la verificación y evaluación del trabajo de investigación ya desarrollado, destacando los problemas todavía no resueltos y las lagunas existentes; al final se discutía y establecía colegialmente el tipo de investigación de campo a desarrollar para integrar las bases formativas necesarias para las sucesivas elecciones en la planificación;
- la segunda fase fue la investigación de campo, que fue desarrollada por los técnicos locales y por los consultores internacionales sobre algunos casos piloto o ejemplos significativos, con el objetivo de someter a test la metodología de análisis y de poner a punto un sistema común y compartido de evaluación de los fenómenos a fichar (tipología edilicia y estado de conservación, factores de congestión del tránsito, reconocimiento en las “áreas críticas” a someter a proyecto urbano, etc.);
- la tercera fase ha consistido en la recolección y discusión conjunta de los primeros resultados de los análisis desarrollados y en la demostración de las modalidades de uso de los datos recogidos a los fines de la elaboración de instrumentos urbanísticos (por ejemplo mapa relativo a los criterios de intervención) o de sugerencias de proyecto (soluciones para el tránsito, proyectos de recualificación urbana, de los espacios públicos, etc.).

Los resultados de este trabajo se ilustran en los capítulos relativos al diagnóstico urbanístico y a los problemas de accesibilidad urbana.

También el trabajo de carácter institucional ha tenido una componente formativa y se ha centrado en la organización en Santa Marta de un Taller de tipo participativo, similar a aquél organizado a nivel nacional en Bogotá. También en este caso la actividad de Taller ha permitido contemporáneamente elaborar el diagnóstico institucional e informar y sensibilizar diversos actores locales sobre los temas de la conservación y valorización del centro histórico. En particular, la discusión se ha centrado sobre el rol potencial en futuro, relevando fragilidades y recursos.

Para elaborar el diagnóstico institucional han sido también realizadas en Santa Marta diversas entrevistas a testimonios privilegiados, cuyos resultados se ilustran en los anexos, junto con la descripción de la organización y de los principales resultados del Taller.

Finalmente, se debe destacar cómo la colaboración programada de los consultores sectoriales de los dos equipos internacionales de consultoría del BID (italiana y española) haya sido realizada en el curso de esta fase de trabajo, siguiendo la programación definida en el Informe Inicial.

El consultor italiano en materia de tránsito y transportes, luego de llegar a Santa Marta, ha proseguido la propia actividad de análisis de los problemas de accesibilidad también en los casos piloto señalados por los consultores españoles, en este caso el de Barranquilla.

Análogamente, el consultor español en materia de economía urbana, además de haber provisto una contribución de análisis crítico al Reglamento de Findeter, ha viajado a Santa Marta³, para analizar la factibilidad económica de las propuestas de proyecto lanzadas y verificar las hipótesis organizativas para la gestión de estos proyectos complejos de recualificación urbana.

Los problemas evidenciados y descriptos dentro del Informe 2 – Diagnóstico son objeto de las propuestas de intervención, y la resolución de los mismos será descripta en el sucesivo Informe 3 – Propuestas, que ya se encuentra en curso de elaboración.

³ Los resultados de esta componente del trabajo serán inseridos en el próximo Informe 3.

PRIMERA PARTE

DIAGNÓSTICO DE LOS ASPECTOS INSTITUCIONALES A NIVEL NACIONAL

1. METODOLOGÍA Y ALCANCE DEL ESTUDIO

Objetivos y Resultados

Los objetivos y resultados esperados planteados en el informe inicial de asistencia técnica para el “**Plan de Recuperación integral de los centros históricos de Colombia**” son los siguientes:

1.1 A nivel nacional

Objetivos:

- Identificar y caracterizar a los principales agentes institucionales que intervienen en los **centros históricos colombianos**, sus modalidades de actuación institucional en relación con la **DNPC** (Dirección Nacional de Patrimonio Cultural) y la implantación del Plan Nacional de recuperación integral de los centros históricos.
- Determinar y priorizar los principales problemas que impiden la implantación del Plan en los campos administrativos, legal y de contenido y enfoque del plan.

Resultados:

- a) Priorización de los principales problemas que impiden la implantación del Plan en los campos administrativos, legales, financieros y contenido del plan.
- b) Identificación de las Instituciones que actúan en los centros históricos colombianos y su relación con la DNPC en las acciones de implantación del Plan.
- c) Caracterización de las instituciones mediante la cual se determinen:
 - Funciones y objetivos institucionales
 - Acciones y proyectos en curso y resultados alcanzados
 - Capacidad de acción: recursos humanos y materiales
 - Principales procesos de actividades claves para el desarrollo del proyecto.
 - Identificación de las relaciones interinstitucionales

1.2 A nivel local. Centro histórico de Sta, Martha.

Objetivos:

- Identificar y caracterizar a los principales agentes institucionales que intervienen en el centro histórico de Sta. Martha, sus modalidades de actuación institucional en relación con CORPOCENTRO y la implantación del Plan Especial.

- Identificar las limitaciones y potencialidades que tiene CORPOCENTRO para constituirse en agente único de las funciones de planificación, control y gestión del plan de rehabilitación integral del centro histórico de Sta. Martha.

Resultados

- a) Determinación y priorización de los principales problemas que impiden la implantación del plan en los campos administrativos, legales, financieros, otros.
- b) Registro de Instituciones que actúan en el centro histórico de Sta Martha
- c) Caracterización de las instituciones mediante la cual se determinen:
 - Funciones y objetivos institucionales
 - Acciones y proyectos en curso y resultados alcanzados
 - Capacidad de acción: recursos humanos y materiales
 - Principales procesos de actividades claves para el desarrollo del proyecto
 - Identificación de las relaciones interinstitucionales
 -
 -

Metodología

Para cumplir con los objetivos y resultados esperados dentro del estudio, se empleó como método de trabajo el siguiente proceso:

- **Requerimientos de información**, análisis y profundización de los procesos institucionales, realizado por la consultora de aspectos institucionales con base a la información preliminar proporcionada por la DNPC y CORPOCENTRO.
- **Registro de entidades**, tanto de las instituciones gubernamentales y no gubernamentales a nivel nacional, y departamental que tienen relación con la DNPC y algún nivel de actuación en la implantación del plan nacional así como en las instancias municipales aplicada al caso de Sta Martha.

Este registro a nivel nacional lo realizó la oficina de consultoría de la facultad de arquitectura y diseño de la Pontificia Universidad Javeriana, mediante reuniones de trabajo con la responsable del Plan Nacional de Recuperación integral de los Centros Históricos de Colombia y a nivel local los funcionarios de CORPOCENTRO de la Municipalidad de Sta Martha, bajo la dirección y asesoría externa de la consultora de Fortalecimiento Institucional del equipo consultor responsable de la asistencia técnica para la elaboración del estudio.

- **Clasificación institucional**, según funciones y campos de actuación, considerando sobre todo, aquellas que en la actualidad tienen una mayor y directa relación con el área de estudio.
- **Caracterización institucional**, que consistió en el establecimiento de sus principales características, como producto de la investigación directa en cada una de las instituciones registradas. Esta investigación se realizó mediante entrevistas con los principales personeros de cada institución e instancia identificada previamente.

La recopilación de información, disponible en las entidades, fue enfocada de tal manera que se puedan establecer los siguientes aspectos:

- Objetivos y funciones,
- Acciones y proyectos en curso
- Resultados alcanzados
- Recursos humanos y materiales
-

A partir de la revisión de la información recopilada, de los datos proporcionados en las entrevistas y de los talleres participativos denominados DIAGNOSTICO INSTITUCIONAL y realizados en Bogotá y Sta Martha los días 2 y 4 de octubre de 2002 respectivamente, se analizó las principales relaciones interinstitucionales y la identificación de las limitaciones y potencialidades de la entidad investigada DNPC, con relación al cumplimiento de sus funciones y el estado de la implantación del “Plan nacional de recuperación integral de los Centros Históricos de Colombia”. De la misma manera a nivel local se analizaron las relaciones que tiene CORPOCENTRO con los diferentes agentes administrativos, sociales, económicos y culturales y la gestión realizada para la conservación del centro histórico de Sta Martha.

Este documento del diagnóstico, está estructurado en dos partes, la primera contiene el análisis de los aspectos relacionados con la DIRECCIÓN NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL (DNPC) y la segunda a CORPOCENTRO responsable del Plan de rehabilitación del Centro histórico de Sta Martha.

2. PLAN NACIONAL DE RECUPERACIÓN INTEGRAL DE LOS CENTROS HISTORICOS DE COLOMBIA (P.N.R.C.H.)

Esta parte contiene una síntesis del Plan Nacional propuesto por la DNPC en la que se indican los lineamientos básicos con los cuales actúa, un primer resultado sobre la identificación de los principales problemas en la aplicación del Plan producto de un taller de participación de los principales actores involucrados en el plan (instituciones gubernamentales de nivel nacional, municipalidades, universidades, ONG) y el diagnóstico de las capacidades internas del grupo responsable de llevar adelante el Plan y su relacionamiento intra e Inter. Institucional y las principales conclusiones sobre los aspectos a nivel nacional.

2.1 Antecedentes

El gobierno Colombiano a través de las instancias responsables del cuidado del patrimonio cultural, ha identificado los sitios y lugares del país que por diversos criterios de valoración, constituyen el patrimonio histórico colombiano y que por lo tanto, deben ser conservados. A la fecha, gozan de protección del estado colombiano, 45 centros históricos.

La tradición de conservación de las áreas históricas iniciada en 1954 con la declaración de sector antiguo al centro histórico de Leyva, ha pasado por diferentes momentos conceptuales, desde la concepción de sectores antiguos, sectores urbanos y conjuntos arquitectónicos hasta la de centros históricos vinculados a la ciudad como un todo. En un periodo de 14 años (54-68) se han declarado a 21 centros históricos como bienes culturales del estado colombiano, en un segundo momento, en un lapso de 28 años (69-97) se adicionan 18 nuevos centros históricos y en los últimos 4 años (1998-2002) se han incorporado a las declaraciones, 6 centros históricos.

De estos, solo 20 municipios han asumido algún tipo de reglamentación, los otros 25 carecen de reglamentación o se encuentran en proceso de elaboración, el número de predios inventariados en los municipios que cuentan con protección normativa es de 10.397 inmuebles, se prevé que el total de inmuebles a proteger en los 45 centros históricos declarados como patrimonio del estado nacional alcanzarán a 20.000, en los que se incluyen los monumentos nacionales (170).

Del balance realizado por la DNPC sobre los 48 años de iniciado el proceso se protección, ésta concluye que: la protección de los centros históricos bajo el amparo de las normativas nacionales ha constituido un lento proceso de conservación, ha representado una carga restrictiva a los propietarios con la consecuente falta de apropiación de los habitantes de las áreas patrimoniales, se ha incrementado el deterioro de las condiciones físicas de las áreas protegidas y que los municipios se involucran muy poco, las acciones que realizan en los centros históricos se limitan a la intervención parcial en espacios públicos y en algún edificio.

En los últimos 5 años y acompañando a los procesos de reformas del estado que se encuentran en ejecución con la descentralización de funciones hacia los gobiernos locales, el Ministerio de Cultura y la DNPC, han planteado dentro de sus prioridades

la realización de un PLAN DE RECUPERACIÓN INTEGRAL DE LOS CENTROS HISTORICOS DE COLOMBIA, que posibiliten la superación de las condiciones actuales en que se encuentran la mayoría de los centros históricos colombianos, sin embargo de ello, aun no se vislumbra un trabajo sostenido de actuación debido a múltiples factores que a través del diagnóstico institucional que se realiza como parte de la consultoría apoyada por el BID, se identificarán y se analizarán más adelante.

2.2 Síntesis del Plan de Recuperación integral de los Centros Historicos de Colombia⁴

La Dirección Nacional de Patrimonio Cultural ha definido al plan como el:

“Conjunto de políticas y estrategias que adelanta el Ministerio de Cultura para la recuperación integral de los centros históricos de Colombia, declarados bienes de interés cultural de carácter nacional”.

2.3 Objetivos

Ha planteado objetivos a nivel general y específicos:

Objetivo general

“Garantizar la conservación y transmisión al futuro de los centros históricos como las áreas que concentran el mayor numero de bienes de interés cultural, a través del establecimiento de proyectos orientados a consolidar un manejo eficiente y sostenible que incorpore al patrimonio cultural como factor estructural fundamental para el desarrollo del país”

Objetivo específico

“Acompañar a los municipios en la formulación de proyectos que propendan por la conservación y recuperación de los centros históricos, a través de solicitud de apoyo de entidades como el Banco Interamericano de Desarrollo BID y de otros bancos multilaterales de desarrollo para la preservación de sus centros históricos”.

2.4 Políticas

A partir de 1990 la Dirección Nacional de Patrimonio Cultural, ha adoptado algunas políticas conducentes a iniciar los proceso de implantación del plan en dos niveles, una a nivel general orientada al accionar interno de la institución y otra, a nivel local apuntada a la elaboración de los planes de recuperación de los centros históricos. Estas son:

⁴ Para ampliar contenidos, consultar Anexo N.1, documento presentado en el taller de diagnóstico por la Arq. Leonor Gomez.

A nivel general

- Considerar la ciudad como un bien cultural.
- Poner en marcha el proceso general de descentralización vigente en el país, en el cual se vincule la política cultural y el patrimonio inmueble al desarrollo.
- Hacer compatibles la planeación e intervención urbanas con los programas y acciones de protección y valoración del patrimonio.
- Revisar el marco legal que organice el sector de la cultura y en especial para el Patrimonio Cultural.
- Fortalecimiento y reorganización del Consejo de Monumentos Nacionales y de los centros filiales.
- Fortalecer y reorganizar la institución (COLCULTURA, hoy Ministerio de Cultura)

A nivel local

- Descentralización con base al fortalecimiento de la capacidad técnica de los niveles departamental y municipal.
- Apropiación Colectiva formulación de los planes con alto grado de participación de la comunidad, para así generar apropiación por su centro histórico.
- Sostenibilidad formulación de proyectos productivos que cuenten con vigilancia y seguimiento para su cumplimiento.

2.5 Políticas que deben considerar los planes especiales de protección

A partir de 1998, que se elaboran los planes de ordenamiento territorial (POT), la DNPC plantea que los planes especiales de protección (PEP) en su formulación consideren los siguientes lineamientos:

- La preservación de los centros históricos se incluyan al desarrollo socio económico de la ciudad, tratando de establecer un justo equilibrio entre los conceptos de conservación del inmueble, mejoramiento del nivel de vida del propietario y participación en la actividad económica municipal.
- La formulación de los planes cuenten con alto grado de participación ciudadana.
- Se considere y se apliquen las herramientas de gestión establecidas en la ley 388/97: plusvalía, fondos de compensación, derechos de transferencia entre otros.
- Respondan a la estructura establecida en la ley 397/97
- Se divulgue los resultados del plan para garantizar el seguimiento y control ciudadano.

2.6 Criterios de selección de municipios

Los criterios que usa para la selección de municipios con los cuales desarrolla las acciones de acompañamiento, asesoría e implementación son tres:

- Centros históricos que carecen de reglamentación
- Centros históricos con alto grado de riesgo, y
- Tamaño del centro histórico

2.7 Fuentes de financiación

Las fuentes de financiamiento identificadas que posibilitan la elaboración de planes, programas y proyectos en los centros históricos están referidos a:

- Transferencias que le corresponden según las leyes 60/93 y 715 /2001,
- Regalías según la ley 550/2001
- Cofinanciación a través de convenios de fondos mixtos provenientes de créditos FINDETER, BID, otros, y
- Recursos propios

3. EVALUACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL P.N.R.C.H. DE COLOMBIA.

A partir de la exposición de la formulación del plan y con la participación de 46 representantes de las municipalidades que cuentan con centros históricos, universidades, ministerios, ONG (ICOMOS), organismos no gubernamentales, se analizaron en un taller, las políticas generales y locales definidas para el plan y expuestas por la directora del programa Arq. Leonor Gomez.

Los ejes temáticos analizados fueron tres: la descentralización, la participación comunitaria y la sostenibilidad, discutidos para cada uno de los aspectos de la gestión:

1. los objetivos del plan
2. los aspectos administrativos-financieros
3. los de legislación.

Las principales conclusiones respecto a los aspectos anotados son⁵:

3.1 Objetivos del plan

a) Descentralización

- No existe descentralización efectiva en los temas de patrimonio cultural, las decisiones aún provienen del ente central, ahondada por la débil capacidad de los municipios y distritos para asumir la descentralización en estos temas.
- Hay desconocimiento de la diversidad y diferencias locales por parte de las Instituciones nacionales que llevan a que los criterios que se usan sobre las autonomías locales no sean claras, no se reconozcan la multiplicidad de actores existentes en los centros históricos y la falta de organización gubernamental hace que la definición de roles sobre estas áreas aun no se vislumbren.

b) Participación comunitaria

- Discurso elitizado de los entes nacionales sobre el patrimonio, el conocimiento sobre el patrimonio es manejado por las elites de expertos y ciertos burócratas, no existe democratización del discurso del patrimonio que junto con la ausencia de mecanismos que permitan la participación comunitaria para que se involucren en los procesos de recuperación y conservación de su patrimonio local hacen que la conciencia de pertenencia aun este lejana.
- Los entes institucionales no tienen conciencia para promover los bienes culturales e históricos. El patrimonio no es una prioridad dentro de las acciones

⁵ Ver anexo N.2 taller de diagnóstico participativo.

orientadas a la mejora de calidad de vida de las comunidades. Falta políticas, planes, proyectos locales e incentivos que promuevan la pertenencia y la permanencia de la comunidad en los centros históricos.

- Baja conciencia ciudadana. La comunidad no tiene conocimientos sobre la importancia económica y social de su patrimonio por lo que no se involucra en el aprovechamiento, apropiación y utilización del patrimonio. Hay prevalencia del interés particular sobre el interés general.
- Falta pedagogías para la participación y sensibilización sobre el patrimonio.

c) Sostenibilidad

- Las políticas públicas no incluyen al patrimonio cultural, no se considera los centros históricos y su patrimonio como un potencial de la dinámica de desarrollo socio económico, pese a la alta vulnerabilidad y amenazas a las que se encuentran condicionados por: conflictos, actos de guerra, violencia, cuya infraestructura es susceptible de ser atacada y destruida, crisis que se ve reflejada en la problemática urbana nacional.
- Faltan incentivos para la inversión en los centros históricos, no hay políticas, ni programas de autosostenibilidad del patrimonio cultural en los que el patrimonio sea considerado como una potencial fuente generadora de recursos que supere viejos paradigmas de que “el patrimonio edificado es una carga que no genera recursos ni rentabilidad”.
- Mínima promoción de la protección del patrimonio y proyectos que no responden a las verdaderas demandas de los habitantes que viven en los centros históricos.
- Falta de continuidad política en las acciones de gobierno

3.2 Aspectos administrativos y financieros

a) Descentralización

- Las filiales del Consejo de Monumentos Nacionales carecen de competencias para hacer eficiente la descentralización, no cubre el territorio nacional y en las que funciona, actúa sobre problemas puntuales (edificios monumentales). La conformación y estructuración de estas, impiden la realización de acciones conjuntas con otros organismos estatales y la sensibilización de las comunidades involucradas en estas áreas; es decir que falta fortalecer a los Centros filiales
- Falta de planeamiento y de compromiso de los departamentos y municipios para incorporar el componente cultural en los procesos y planes de acción locales. En los planes de ordenamiento POT existe desarticulación con el

plan especial de protección PEP en cuanto a contenidos, competencias y procedimientos.

- Baja capacidad técnica y decisión local para que se concrete la descentralización. Hay desconocimiento normativo, sobre las funciones y competencias de las instituciones.
- Escasez de recursos financieros (limitadas transferencias de recursos del gobierno nacional para el sector de la cultura) y escasos recursos financieros para la implantación efectiva del plan nacional de recuperación de los centros históricos colombianos.

b) Participación comunitaria

- La ausencia de interlocutores en las regiones que permitan fortalecer la imagen institucional y llevar a cabo acciones sostenidas de recuperación del patrimonio.
- La poca credibilidad en los entes gubernamentales que tienen la responsabilidad de la conservación del patrimonio cultural y la imagen negativa que generan en la comunidad como entes exclusivamente punitivos y sancionadores
- Falta mecanismos de participación del sector privado que apoyen y se involucren en programas y proyectos de desarrollo del patrimonio

c) Sostenibilidad

- Manejo político municipal que antepone los intereses individuales (caciquismos) a los proyectos colectivos y la falta de continuidad en las funciones e inestabilidad en los cargos técnicos administrativos.
- Poca capacidad para liderar y desarrollar proyectos de gestión debido a insuficiencia de personal formado y capacitado con experiencia profesional.
- Descoordinación entre los diferentes actores institucionales y comunitarios que hacen que los recursos y esfuerzos se dilapiden y se sobrepongan.
- Mínimos presupuestos municipales, departamentales y nacionales para el área de la cultura. No hay esquemas claros de financiación, carecen de continuidad en su otorgamiento y falta de incentivos para la inversión en la recuperación de los centros históricos.

3.3 Aspectos legales leyes y reglamentación

a) Descentralización

- **Falta de unidad en las leyes nacionales sobre la descentralización**, dispersión legal y normas poco claras que crean conflicto entre normas nacionales y municipios caso concreto como la Contradicción de competencias y procedimientos que hay entre la ley 388 de Ordenamiento territorial y la 397 de Cultura.
- **Falta de definición de competencias** y responsabilidades institucionales en los ámbitos nacionales y regionales y recursos.
- **Carencia de reglamentación de las filiales** que las permita actuar eficientemente.

b) Participación comunitaria

- **Desconocimiento normativo de la responsabilidad civil** frente a las obligaciones sobre el patrimonio cultural y deficiente interpretación.
- Dificil acceso a la información,

c) Sostenibilidad

- **Desconocimiento del marco normativo por parte de los responsables territoriales.**
- **Poca aplicación de la normatividad vigente** para el manejo del Patrimonio (ley 388 y 397).

4. DIAGNOSTICO DE LOS ASPECTOS INSTITUCIONALES

4.1 Diagnostico institucional

El diagnóstico institucional del nivel nacional está basado en la identificación de las instituciones y entes nacionales y regionales que tienen que ver con la DNPC y la implantación del “Plan Nacional de Recuperación integral de los Centros Históricos de Colombia” (PNRICHC) y la unidad responsable de su implementación, el Grupo de protección de los centros históricos, fundamentada en el carácter de las funciones que desempeñan y el tipo de actividades que han desarrollado hasta el presente, desde la óptica de la vinculación y coordinación de la gestión normativa, acciones de control, promoción, gestión de proyectos y financiamiento. Ver cuadro de relaciones institucionales.

Clasificación de las Entidades que actúan a nivel nacional en los Centros Históricos Colombianos

Las entidades que intervienen en alguna medida en los centros históricos colombianos, se los clasifica según su naturaleza y según su campo de acción.

Bajo la primera categoría, existe una clara distinción dentro de las entidades gubernamentales, diferenciándose de éstas, las municipales y las organizaciones no gubernamentales.

Según el campo de acción pueden dividirse en instituciones prestadoras de servicios, reguladoras o controladoras, y de promoción del desarrollo local, sea este cultural, social- comunitario o económico - productivo.

Sobre el conjunto de instancias gubernamentales que actúan en los tres campos señalados, se ubican el despacho del Ministro de Cultura con su sistema nacional de cultura y la Dirección nacional de patrimonio cultural (DNPC) con su órgano asesor y coordinador: el Consejo Nacional de Monumentos, y las dependencias internas del Ministerio y de la DNPC de los niveles de decisión y aprobación que orientan y regulan el desenvolvimiento de los campos de Servicios, Regulación y Promoción.

El marco legal de estas instancias está consignado en la Constitución Nacional y en las Leyes 397/97 (ley general de Cultura) y la Ley 388/97 (Ley de Desarrollo territorial)

Si se adoptan los criterios de clasificación anterior, el registro de las entidades que tienen intervención en el área y que han sido identificadas, es el siguiente:

Clasificación de las Entidades identificadas a nivel nacional, según su Naturaleza y Campo de Acción y relacionadas con la DNPC:

No	Entidad	Naturaleza	Campo		
			Servicios	Regulación	Promoción
1	Ministerio de cultura: DNPC. Dirección nacional de patrimonio cultural	Gubernamental		x	
2	Ministerio de desarrollo económico: Dirección general de vivienda	Gubernamental		x	
3	Ministerio de desarrollo económico: Dirección general de turismo	Gubernamental			x
4	Ministerio de desarrollo económico: Dirección general de desarrollo territorial y urbano	Gubernamental		x	
5	Ministerio de desarrollo económico Dirección general de agua potable y saneamiento básico	Gubernamental		x	
6	INURBE (instituto nacional de Viv. de interés social y reforma urbana)	Gubernamental	x		
7	Ministerio de hacienda y crédito publico. FINDETER	Gubernamental Empresa industrial y comercial del estado	x		x
8	Ministerio de hacienda y crédito FONADE	Gubernamental	x		x
9	Ministerio del interior: Dirección general para prevención y atención de desastres	Gubernamental	x		
10	Ministerio del interior: Dirección general de asuntos territoriales	Gubernamental		x	
11	DANE(Departamento administrativo nacional de estadística)	Gubernamental	x		
12	IGAC (Instituto geográfico Agustín Codazi)	Gubernamental	x		

13	Gobernaciones Consejo de monumentos filiales	Gubernamental		x	
14	Asociación municipalidades	Gremial	x	x	
15	Sociedad colombiana de arquitectos	Ong			x
16	ICOMOS	Ong			x
17	Universidades	OG/ONG	x		

Caracterización de las Entidades Nacionales que actúan en los Centros Históricos Colombianos.

De las entidades identificadas, se ha tomado una muestra en la que se incluyen aquellas de directa participación con la implantación del Plan. Para la investigación se tomaron en consideración los siguientes aspectos:

- Las **principales funciones** que desempeñan las instituciones, en tanto que de ellas se deriva el alcance de su intervención en los Centros Históricos Colombianos, sea que éstas se cumplan en su totalidad o parcialmente.
- Las **principales relaciones interinstitucionales** que cada institución mantiene con la DNPC, en el marco de las funciones y actividades que desarrolla en las áreas delimitadas y declaradas como “monumentos nacionales” y/o centros históricos. Este campo permite identificar las interferencias, superposiciones o complementación de funciones, relaciones de coordinación, o carencia de ésta, entre las diferentes entidades que actúan en estas áreas.
- Las **limitaciones o debilidades** que la actuación de estas instituciones denotan actualmente, en el marco de las funciones que desempeñan, las relaciones que mantienen con otras instituciones y las responsabilidades que pueden tener en la atención a los centros históricos en sus respectivos campos.
- De igual modo, **las potencialidades** existentes en cada entidad y que básicamente representan la capacidad para asumir responsabilidades, en los sectores que correspondan a cada una de ellas.

Se deja en claro que la información recopilada según estos parámetros de ningún modo alguno implica un diagnóstico exhaustivo de cada entidad; se trata más bien, de un aporte a contar con una visión global del rol que cada institución está desempeñando en las áreas históricas de las diferentes municipalidades del país.

RESULTADOS INDIVIDUALES

Para cada una de las entidades investigadas, se presenta una síntesis de sus funciones, sus relaciones institucionales, limitaciones y potencialidades. En el Anexo N.3 se presentan los resultados en forma más desagregada.

❑ Ministerio de Cultura: DNPC. (Dirección Nacional de Patrimonio Cultural)

Funciones

La Dirección Nacional de Patrimonio Cultural tiene como función básica la protección del patrimonio mueble e inmueble de Colombia así como la formulación de políticas, planes, programas y proyectos orientados a la protección del patrimonio mueble e inmueble. Trabaja en cinco frentes: Intervención, Protección, Investigación, Formación y Difusión.

Uno de los programas claves a ser desarrollado y en fase de implantación es el “Plan de Recuperación integral de los centros históricos de Colombia” para el cual desarrolla acciones de coordinación con el ministerio de desarrollo urbano y las municipalidades con acciones de asesoría técnica en la reglamentación urbana y planes de ordenamiento territorial y los especiales de protección.

La Dirección es un ente asesor del Ministro de Cultura en el diseño de la política estatal para la protección del patrimonio, ejerce la secretaría técnica del Consejo de Monumentos Nacionales y coordina la gestión de sus centros filiales.

Evalúa las propuestas de declaratoria de obras arquitectónicas y escultóricas como bienes de interés cultural para la consideración del Consejo de Monumentos y del Ministro, es también una instancia de control en la aplicación de la reglamentación y normativa vigente para la protección del patrimonio.

Principales Relaciones Institucionales

Con relación a la implantación del “Plan de Recuperación integral de los centros históricos de Colombia”, la Dirección Nacional de Patrimonio Cultural ha iniciado relaciones de coordinación con la Dirección General de Desarrollo Territorial y Urbano y con las municipalidades de Sta Martha, Barranquilla, Manizales con quienes se han firmado convenios para determinar los lineamientos generales y básicos que deben contener los planes parciales y especiales de protección. Al interior del Ministerio de Cultura mantiene relaciones con La Oficina Jurídica, de planeación y control interno y con la dirección de etno cultura y fomento regional y con los centros filiales.

Dentro del proceso de implantación del plan nacional de centros históricos, la Dirección de Patrimonio a través del Grupo de protección de Centros históricos, participa de forma activa y tiene además la responsabilidad de desarrollar propuestas para fortalecer los centros filiales, aplicar la reglamentación de la ley 397/97 y 388/97 y de incorporar las metodologías de los planes parciales especiales de protección de los centros

históricos con mira a fortalecer la descentralización que se encuentra actualmente en ejecución.

Limitaciones

Las debilidades encontradas se refieren, por una parte, a la falta de articulación y coordinación con el desarrollo de los planes parciales de los centros históricos determinados en los POT de las ciudades que tienen reconocimiento como monumentos nacionales, una incipiente articulación entre la Sede central en Bogotá y las filiales. Si bien existe una normativa y reglamentación nacional sobre el manejo territorial proveniente del ministerio de desarrollo aun no se ha logrado la interrelación entre ministerios de cultura y desarrollo, peor aun la definición de roles y de competencias y de aplicación de las herramientas de gestión determinadas en la legislación vigente.

De otra parte, los recursos con que cuenta el grupo de protección de centros históricos, es mínimo, tanto a nivel de talentos humanos como financieros.

Potencialidades

El potencial de la Dirección Nacional de Patrimonio cultural y el grupo de protección de centros históricos radica en la responsabilidad a nivel nacional de plantear políticas para la conservación de los centros históricos con una visión integral del desarrollo de la ciudad acorde con las estrategias de desarrollo local y la capacidad de coordinar con las diferentes instituciones que inciden en la planificación. Se destaca la existencia del documento CONPES 2001-2010 en el que se plantea la Cultura como desarrollo y la disponibilidad de información de indicadores de gestión cultural al que podría sumarse algunos sobre la conservación del patrimonio cultural.

La creación de líneas de financiamiento para el sector de patrimonio en FINDETER y el apoyo internacional a través del BID para la intervención en centros históricos y la existencia aunque mínima de un grupo de protección de centros históricos al interior del orgánico funcional de la Dirección de Patrimonio.

□ Ministerio de Desarrollo: Dirección General de Vivienda

Funciones

Generar la integración de sistemas regionales de vivienda y propiciar su articulación con el Sistema Nacional de Vivienda, generando políticas sociales.

Proponer políticas de financiación de vivienda social en todas sus modalidades definiendo normas, regulaciones y la obtención de recursos para el subsidio familiar de vivienda además de los estímulos fiscales y tributarios a la construcción.

Preparar el componente de vivienda social para el Plan Nacional de Desarrollo en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación, Fondos Departamentales y Municipales de Vivienda.

Proponer y ejecutar programas de investigación técnica, tecnológica y científica, relacionadas con el desarrollo sectorial coordinando las actividades de compilación, análisis y divulgación de las mismas a nivel nacional e internacional.

Principales Relaciones Institucionales

En el cumplimiento de los objetivos del desarrollo habitacional, se vincula con el Sistema Nacional De Vivienda con la Dirección General de Vivienda y en la preparación de los planes se coordina con el Departamento Nacional de Planeación y Fondos Departamentales y Municipales de Vivienda además de la Dirección de Desarrollo Territorial y Urbano.

En el caso de Centros Históricos las relaciones se dan en la participación a partir de alianzas estratégicas en el Ministerio de Desarrollo y el Ministerio de Cultura.

Limitaciones

Limitaciones no existen en la relación; probablemente lo que la dificulta, es la falta de recursos financieros.

Potencialidades

El Ministerio cuenta con 6 sectores económicos. Su conformación es amplia en cuanto a equipo humano y recursos físicos.

A criterio de la entrevistada, las potencialidades a partir de las alianzas estratégicas entre Ministerios son muchas:

- Se benefician las ciudades
- Se recupera el patrimonio
- Se recuperan zonas deterioradas
- Se desarrollan Proyectos de impacto
- Se logra la maximización en los recursos del Estado frente a un problema de vivienda, por la falta de suelo urbano.

- ❑ **Ministerio de Desarrollo Economico: Dirección General de Desarrollo Territorial y Urbano**

Funciones

Las principales funciones de la Dirección General de Desarrollo Territorial y Urbano tienen relación con los procesos de Gestión, control y administración urbanas que corresponden a los Municipios, Corporaciones ambientales y Regionales para lo cual promueve e instrumenta los procesos de Planeación Territorial y Gestión Urbana. Además colabora con el Programa de apoyo a la política de vivienda y Desarrollo Territorial y Urbano administrado por el PNUD.

Las actividades que realiza van orientadas al cumplimiento de los mandatos estipulados en la ley para lo cual desarrolla programas para el Fortalecimiento Institucional en la Planificación y Gestión del Desarrollo Territorial, Desarrolla la Normatividad y las

metodologías para la aplicación de Instrumentos de Gestión del Suelo y Financiación y Articular la Ley 388 con otras competencias del Ordenamiento Territorial

Para los centros históricos intervienen con la promoción de la Elaboración de un Plan Parcial y desarrollo de Unidades de Actuación para repartición de cargas, que permita:

- Poner en marcha procesos de gestión del suelo para viabilizar la conservación del Patrimonio,
- Recuperar el Espacio Público y
- Aplicar la Renovación Urbana en los bordes del Centro con la debida participación del Sector Público y Privado mediante reparto de cargas y beneficios.
- Consolidar el Proyecto Urbanístico a través de un Plan Parcial para trascender los cambios de administración.

La actividad de la dirección general de desarrollo territorial y urbano se sustenta en la ley Ley 388, obligatoriedad del POT y planes parciales.

Principales Relaciones Institucionales

En el área de centros históricos se relaciona con la DNPC y directamente con los municipios como el caso del Convenio de **asistencia Técnica** entre el Ministerio de Desarrollo/ CORPOCENTRO/Ministerio de Cultura y Alcaldía.

Relación con IGAC y el Departamento Nacional de Planeación para la Implementación y desarrollo de un Piloto de observatorio Inmobiliario para el área del Centro Histórico y el mercado

Con la Dirección de Turismo para Recuperación de fachadas del Centro Histórico.

Limitaciones

Las limitaciones o debilidades cuenta con poco personal para atender demandas locales y en el caso de patrimonio aun mas. Incertidumbre ocasionada por la propuesta de fusión entre los Ministerios de medio ambiente y desarrollo.

Potencialidades

Normatividad nacional, desarrollo de instrumentos para la aplicación de la ley

- ❑ **Ministerio de hacienda y crédito publico. FINDETER**

Funciones

La principal actividad de FINDETER es la Financiación de Proyectos con recursos de crédito dirigido a Municipios, Entes Territoriales, Entidades descentralizadas. En relación con los centros históricos financia infraestructura y por sugerencia del BID, surge el compromiso de incorporar dentro del Reglamento de FINDETER, la línea de los Centros Históricos.

Las características de los créditos son:

- de redescuento
- Necesitan de un intermediario financiero
- Al intermediario financiero le interesa el negocio, siempre y cuando la Entidad Territorial, tenga un riesgo bajo
- Al tratarse de Entidades Territoriales, debe existir voluntad política, en el Concejo Municipal o Asamblea Departamental.

Las otras características son relativas al riesgo

Las dificultades para acceder a los créditos por parte de las municipalidades son: Capacidad de endeudamiento y Estado de calificación de la deuda ante el Sistema Financiero.

Cuenta con recursos humanos y materiales con personal técnico suficiente. La viabilidad *de* los proyectos para centros históricos se dará cuando el Ministerio de Cultura lo presente.

Principales Relaciones Institucionales

- Con Ministerio de Cultura
- Con el Banco Interamericano de Desarrollo, cuando los recursos vengan de la Banca Multilateral
- Relación indirecta con Bancos
- Relación directa con Municipios y Entes Territoriales

Limitaciones

- El riesgo que puede representar para un Banco intermediario, la Entidad que solicita el crédito
- No conocen cuáles son los municipios que tienen Centro Histórico
- Pueden existir limitaciones en instancias previas y en los mismos municipios, no en FINDETER

Como potencial limitación, puede presentarse, que no se encuentre intermediario.

Potencialidades

- FINDETER está calificado como AAA por las calificadoras de riesgo
- Tiene experiencia
- Capacidad financiera
- Cobertura nacional
- Buen equipo técnico
- Capacidad técnica

❑ Dirección Nacional de Planeación, Dirección de Desarrollo Territorial

Funciones

Las funciones se orientan a apoyar los procesos de planificación para el desarrollo regional con una orientación y seguimiento de las políticas de descentralización. Se encarga de conseguir recursos y velar por que se cumplan con los planes y proyectos establecidos para

el territorio. En este sentido se ha diseñado un sistema de cálculo para saber como distribuir los recursos, aprobado recientemente por el Congreso.

La distribución porcentual de los recursos por Ley asignados con el 58.5% para educación, 24.5% para salud, y 17% para propósito general de los cuales el 3% va para cultura. Se encarga de realizar la distribución de las transferencias del Sistema General de Participaciones, según ley 715/01

Como ejemplo de los proyectos de desarrollo regional para la integración cultural está el “Parque Cultural del Caribe en Barranquilla”

Principales Relaciones Institucionales

La Dirección de Desarrollo Social de la Dirección Nacional de Planeación, tiene mayor contacto con el tema de la Cultura. Esta dependencia realiza el seguimiento de las políticas que se expidan en materia de cultura y se relaciona directamente con las Entidades Territoriales.

Limitaciones

Las limitaciones se perciben a nivel del Ministerio de Cultura. Entre las limitaciones se encuentran:

- Debilidad técnica del Ministerio de Cultura. Esa debilidad lo pone en desequilibrio cuando interactúa con Planeación Nacional.
- No posee un liderazgo en el tema
- No posee la suficiente información.
- Tampoco tiene conocimiento de lo que pasa en las regiones.
- Posee debilidades en la elaboración del presupuesto.

Potencialidades

- Conocimiento en el manejo y distribución de los recursos
- Manejo del esquema de distribución en el presupuesto general de la Nación
- Capacidad para realizar el seguimiento de la ejecución presupuestal de las asignaciones a los Municipios.
- Buen sistema de información y normativa necesaria

- ❑ **FONADE . Fondo Nacional de Proyectos de Desarrollo.**

Funciones

Por ser una banca de primer piso otorga créditos especiales para consultoría y gestión. Estructura, promueve y gerencia proyectos en varias áreas de desarrollo social, cultural y administrativo con la administración de los recursos destinados a Municipios, empresas privadas, empresas prestadoras de servicios públicos, operadores de concesiones, distrito capital y ministerios, sin que los créditos necesiten de un intermediario financiero.

Realiza evaluaciones técnicas, presupuestos y contrataciones necesarias con un seguimiento técnico de los proyectos sin regirse por la Ley 80.

Principales Relaciones Institucionales

Se relaciona con todas las entidades que se encuentran enmarcadas en proyectos prioritarios a nivel nacional.

Siendo una empresa industrial y comercial del Estado está vinculada al departamento Nacional de Planeación y la banca multilateral.

Por los proyectos en curso se relaciona con la telefonía, con el SENA en el proyecto de modernización y desarrollo tecnológico, con el INURBE y Ministerio de Desarrollo en proyectos de vivienda de interés social, con el Ministerio del Interior en el programa de Protección de Testigos y personas amenazadas, con el Ministerio de Cultura en la recuperación de Monumentos y reubicación de museos, con el Departamento Administrativo de Bienestar Social en la creación de jardines infantiles, con el Instituto Distrital de Recreación y Deporte en obras de espacio público, con el Departamento de Acción Comunal y Secretaría de Salud en diversos proyectos, con INVIAS en proyectos viales a través de gerencia inmobiliaria y con los Municipios en la actualización catastral.

Limitaciones

- La única limitación, la marca la política o estrategia que tenga la Gerencia de FONADE en determinado momento, y el interés que tenga en participar en ciertos proyectos.
- Las limitaciones provienen más de otras Entidades que tienen que justificar proyectos y convenios
- Por ser una empresa Industrial y Comercial del Estado, tiene que cobrar. No hace nada gratis.

Potencialidades

- Tiene experiencia en todos los sectores
- Equipo técnico calificado con una planta de 87 personas en el equipo técnico y un equipo contratista que atiende la gerencia de los proyectos (60 personas)
- Asesoría a Municipios en muy alto nivel
- Capacidad técnica

❑ **Ministerio del Interior: Dirección General de Asuntos Territoriales**

Funciones

Trabajar los Planes de Ordenamiento Territorial con los municipios garantizando la participación y coordinación interinstitucional siendo el resultado de un proceso de concertación. Su actividad se rige por la Ley 388 de Ordenamiento Territorial.

Aunque se reconoce que anteriormente nunca se ha actuado en el tema de Patrimonio, en la actualidad se encuentra en curso el proyecto de Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, No. 041/ 2002 en la que se busca una mayor articulación entre la Ley de Cultura y la Ley de Ordenamiento Territorial.

Dentro del apoyo institucional, su trabajo se ha concentrado en la descentralización. También está el velar por el cumplimiento de los Planes de Ordenamiento Territorial dando a conocer en los municipios las leyes que se deben cumplir. Por ejemplo se encuentra la Ley 99/93 en la que se requiere la autorización de la CAR (Corporación Autónoma Regional), la protección de obligada de zonas de resguardo indígena, la conservación de los Centros Históricos declarados Patrimonio, etc., para establecer recomendaciones según la competencia de la Entidad como: *“decirle al Alcalde que lugares no puede tocar”*.

Principales Relaciones Institucionales

Del tipo de cobertura de los POT, se relaciona en forma directa con los Municipios, Entidades Territoriales o con Entidades Estatales. Así por ejemplo existen relaciones con el Ministerio de Cultura, con la Secretaria de Cultura del Distrito, con la Dirección General de Asuntos Indígenas y conectividades étnicas, con la Dirección de Desarrollo Territorial de la Dirección Nacional de Planeación.

Limitaciones

- Existe una contradicción en la Ley actual, entre Ordenamiento Territorial (Ley 388) y Ley de Cultura (Ley 397), por la desarticulación entre los POT y los Planes Especiales de Protección.
- La limitación principal es el presupuesto
- Existe debilidad en el Componente Cultural reflejada en la falta de conocimiento de la capacidad institucional para atender al área de estudio.
- Falta de aplicación de instrumentos existentes.
- Los municipios tienen otras prioridades que atender, como las zonas rurales, las zonas de riesgo, y escasamente hacen un POT, mucho menos, van a dedicarse a sacar adelante los Planes Especiales de Protección.

Potencialidades

- Próximamente se creará un observatorio regional, que establece las relaciones entre las Entidades que tienen que ver con Entes Territoriales.
- El interés por hacer mayor presencia institucional.

❑ Ministerio de Hacienda. Dirección General de Apoyo Fiscal

Funciones

Asigna recursos de crédito externo o interno a los ministerios para funcionamiento e inversión previo el aval del Ministerio de Hacienda.

Garantiza la capacidad del municipio de responder ante los créditos y genera contingencia para los Municipios cuando no tienen capacidad de pago.

En cuanto al tema de Centros Históricos no tiene funciones específicas pues no existen acciones o proyectos en curso de este tema.

Principales Relaciones Institucionales

Su vinculación está dada por el destino de las asignaciones como a los municipios y ministerios.

Limitaciones

No hay un presupuesto definido para centros históricos.

En la actualidad es un momento difícil para que se incorporen deudas de crédito externo (BID). Todo el presupuesto y capacidad de pago de los municipios, está destinado a pagar su saneamiento. No hay posibilidades para invertir.

No se conoce de la capacidad institucional para atender el tema por cuanto no está determinado su participación y que dependería de la estructura a plantear.

Potencialidades

Proporcionar a los municipios el Ajuste fiscal y fortalecimiento institucional en materia financiera

□ Asociación de Municipalidades - Federación de Municipios

Funciones

Entre las principales funciones esté el ser un representante gremial y el interlocutor de los municipios para adelantar concertaciones necesarias a nivel nacional e internacional. En cumplimiento a la Ley vela por las condiciones de gobernabilidad ejecutando actos derivados del Gobierno Nacional que inciden en la determinación de marcos de referencia o normas de carácter general que contribuyan a facilitar la gestión de los Alcaldes, para la realización de obras o proyectos de impacto en el Municipio.

Además presta servicios de capacitación y asistencia técnica como el caso de la reglamentación de la Ley 715/01 de manera integral considerando temas de educación, salud, cultura y deporte. Otro caso como proyecto en curso son las propuestas para la reforma tributaria, el referendo y la reforma política.

Sus funciones también se dirigen a la convocatoria de municipios y distritos para el desarrollo de los proyectos en curso dentro de los cuales los principales procesos son:

- Concientizar a los municipios de la importancia de preservar los Centros Históricos. Que el mandatario y su comunidad sean concientes de ello.
- A través de la reglamentación de la Ley 715/01, podría pensarse en incluir instrumentos que faciliten la gestión en el tema de la Cultura.
- Es importante tener en cuenta que la manera en que se destinen los recursos, es autonomía de los municipios.
- Anteriormente, se debía establecer para los municipios, un porcentaje de gastos para cada tema: educación, salud, cultura, deporte, etc. Este proceso se eliminó, y ahora los municipios tienen libertad de plantear la distribución de recursos acorde con sus necesidades.

Principales Relaciones Institucionales

Por la iniciativa de algunos municipios se busca el acercamiento con el Ministerio de Cultura con el cual, según la entrevistada, existe un contacto esporádico. Existe vinculación con otros ministerios con una escala en el nivel de relación según lo siguiente:

- Ministerio del Interior, Ministerio de Hacienda: MUY FRECUENTE
- Ministerio de Educación, Ministerio de Salud: FRECUENTE
- Ministerio del Medio Ambiente, Ministerio de Cultura: ESPORADICA

Limitaciones

Por la coyuntura actual del país, en cuanto a la existencia de un conflicto armado, inestabilidad en la economía, déficit fiscal tanto nacional como territorial, en esas circunstancias, las limitaciones de recursos y prioridades en inversión sacrifican la cultura, es por esto que los Alcaldes se han obligado a privilegiar otras necesidades y no han podido intervenir en el tema de la cultura.

El periodo de los Alcaldes es una limitante para la culminación o estructuración de los proyectos cuando no existe una continuidad en la planificación.

Potencialidades

La capacidad de convocatoria, la capacitación y disposición de personal idóneo para los temas de cultura además del acceso a los entes territoriales y nacionales.

4.2 Las relaciones Inter. institucionales con la DNPC (Ver cuadro de relaciones)

Del análisis de las funciones y recursos que cada una de las entidades disponen, es posible establecer la capacidad o experiencia que ellas tienen para la gestión de proyectos, tareas de control, y promoción, que son los productos que el plan generará y necesitará para su implantación.

Las instituciones con **capacidad para realizar tareas de control, gestión normativa, y promoción en su campo específico**, son:

Dependencias del Ministerio de Cultura	
Ministro- Director Nacional de patrimonio cultural	<i>Decisión y aprobación</i>
• <i>Dirección de etno cultura y fomento regional</i>	<i>Apoyo procesos descentralización</i>
• <i>Oficina de planeación</i>	<i>Recursos, promoción (Campañas de difusión)</i>

	y concientización)
• Oficina de control interno	Apoyo proceso contratación, estudios, control
• Grupo de conservación	Asesoramiento, promoción, control intervención, difusión.
• Oficina jurídica	Asesoría legal.
• Centros filiales de monumentos	Asesoría, promoción, control, difusión

Organismos del Estado:	
Ministerio de desarrollo:	Normativa desarrollo urbano, POT. Planes parciales, mecanismos de gestión urbana fortalecimiento institucional. Proyectos de vivienda, turismo, servicios infraestructura básica (agua potable y saneamiento)
• Dirección general de desarrollo territorial y urbano	

En lo que respecta a las entidades con **capacidad para la gestión de proyectos**, se tiene las siguientes:

Organismos Gubernamentales:	
• FINDETER.	Financiamiento
• FONADE	Financiamiento.
• Ministerio del interior: Dirección general de asuntos territoriales	Descentralización
• Ministerio del interior: Dirección general de asuntos territoriales:	Prevención de desastres: coordinación y gestión de proyectos de prevención.
• Ministerio de Hacienda	Financiamiento
• Departamento administrativo de la función pública	Coordinación y gestión de proyectos fortalecimiento institucional
• DANE	Coordinación información básica para centros históricos
• IGAC	Coordinación producción cartografía y catastros urbanos
• CONPES	Coordinación, producción indicadores gestión cultural y creación de indicadores para conservación centros históricos

Organismos No Gubernamentales	
• <i>FEDERACIÓN DE MUNICIPIOS</i>	<i>Coordinación para Gestión y desarrollo de PEP, promoción, difusión, capacitación</i>
• <i>ICOMOS</i>	<i>Difusión, promoción, capacitación.</i>
• <i>Sociedad colombiana de arquitectos</i> <i>difusión,</i>	<i>Promoción, capacitación, elaboración de proyectos</i>
• <i>Universidades</i>	<i>Formación, capacitación, proyectos, investigación</i>

De todas estas instituciones se identifican las instituciones que se las puede calificar de **estratégicas** con las cuales el Ministerio de Cultura y la DNPC deberá acordar acciones permanentes para que el **Plan de Recuperación integral de los centros históricos de Colombia** sea incorporado en las respectivas agendas de trabajo y se dispongan de recursos humanos y financieros que permitan dar continuidad a las acciones acordadas y evitar acciones no coordinadas.

El siguiente gráfico sintetiza el cuadro de las entidades identificadas como estratégicas y con las que se deberán hacer alianzas estratégicas:

INSTITUCIONES ESTRATEGICAS



- Federación de municipios
- Universidades
- ICOMOS

5. ANALISIS DE LAS CAPACIDAD DEL GRUPO DE PROTECCIÓN DE CENTROS HISTORICOS.

5.1 Funciones: El Grupo de Protección tiene en su estructura tres áreas de trabajo:

- Protección, estudio y valoración del patrimonio inmueble y mueble, Monumentos, Centros Históricos y bienes de interés cultural en general
- Diseño de planes especiales de protección,
- Seguimiento del estado de conservación.

Cada una de estas cuentan con funciones específicas, programas y proyectos. Los programas que llevan adelante como estratégicos son:

➤ **PE.03 Fortalecimiento del aparato legal en los diferentes niveles territoriales sobre patrimonio tangible.**

Proyecto 1: Diseño, elaboración, actualización y puesta en marcha de reglamentaciones para los Centros Históricos y Sectores Urbanos de Interés Patrimonial.

Objetivo: “definir el instrumento de manejo que permita controlar y proteger los sectores de conservación y garantizar su aplicación”.

Acciones desarrolladas: reglamentaciones puntuales para áreas de influencia, actualización de reglamentaciones, gestión para aprobación, asesoría para la aplicación de, seguimiento del desarrollo y aplicación de las reglamentaciones.

Proyecto 2 : Incorporación del patrimonio cultural en los planes de ordenamiento territorial.

Objetivo “Lograr la incorporación del patrimonio cultural y su estrategia de manejo en los planes de ordenamiento territorial que los municipios deben formular de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 388 de 1997”.

Acciones: Coordinación interinstitucional (Ministerio del Interior, Desarrollo Económico, Medio Ambiente, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, CORPES, Gobernación del Magdalena, Caldas y Cundinamarca, DAPD, Renovación Urbana del Distrito). Asesoría en los departamentos y municipios con Centros Históricos y Sectores Urbanos declarados Bien de Interés Cultural de carácter Nacional. Capacitación institucional mediante eventos y distribución de información. Seguimiento a los planes de ordenamiento territorial. en lo relacionado con el Patrimonio Cultural Inmueble

Proyecto N.3 Difusión y capacitación de las medidas de protección del patrimonio cultural inmueble y mueble

Objetivo: Presentar el trabajo realizado por el Grupo de Protección con el fin de divulgar las metodologías establecidas para el manejo del Patrimonio Cultural Inmueble.

Acciones: Capacitación sobre los temas desarrollados en torno a la protección del Patrimonio Cultural Inmueble y Mueble, Participación en eventos, exposición itinerante y Publicaciones

- **PE.05 Diagnóstico del estado de conservación de los bienes de interés cultural de carácter nacional.**
Acciones: Establecimiento de prioridades de intervención, control del estado de conservación del Patrimonio Cultural Inmueble, .Visitas de inspección e informe (ficha) de seguimiento, Asesoría, Seguimiento del estado de conservación de Centros Históricos y Sectores Urbanos , Formulación de proyectos especiales de seguimiento: .Conservación de las Capillas Paeces, Estaciones de Ferrocarril del Valle del Cauca:
- **PE.07 Evaluación de propuestas de intervención sobre bienes de interés cultural y definición de competencias.**
Proyecto: Identificación y puesta en marcha de acciones específicas dirigidas a consolidar la aplicación de las normas y medidas de protección establecidas.
Objetivo: Definir y realizar acciones dirigidas a consolidar el buen manejo de los bienes de interés cultural inmuebles y muebles.
Acciones: Coordinación interinstitucional con los niveles territoriales, y asesoría en proyectos, Inventario, elaboración de términos de Referencia para , contratación de estudios, Evaluación y presentación de proyectos de intervención, desarrollo de proyectos para financiación internacional
- **PE.08. Intervención de los Bienes Muebles e Inmuebles de interés cultural nacional**
Programa de estudio y diseño de planes especiales de protección
Acciones: Formulación de Planes Especiales de Protección, de edificios, .Estudio de Modelos de Planes Especiales de protección de los Bienes de Interés Cultural de carácter Nacional y Seguimiento del desarrollo y aplicación de los Planes Especiales de Protección.
- **PE.09 Generación y Revisión de normas para la protección del patrimonio cultural de la nación**
Proyecto Gestión para la recuperación de los Centros Históricos del país.,
Objetivo: Gestionar financiación internacional para la puesta en marcha de los proyectos de recuperación de los Centros Históricos del país.
Acciones: Coordinación con los municipios interesados., formulación de proyectos de recuperación: planes especiales de Protección, Diseño de recuperación y Mejoramiento del espacio público

5.2. Recursos humanos

El equipo profesional que conforma el Grupo de Protección al año 2002 está conformado por:

- Una coordinadora con estudios de Maestría en Restauración de Monumentos arquitectónicos.
- Tres arquitectos, uno con estudios de postgrado en Restauración y los dos con estudios de especialización en administración pública
- Y una dibujante

5.3 Recursos financieros

Los presupuestos de la DNPC para el periodo 99 – 2002, (cuadro No.1 Presupuesto de inversión DNPC), tienen una mayor asignación hacia los programas de conservación y mantenimiento de Monumentos Nacionales, no se distingue ningún rubro especial para el Plan Nacional de recuperación de centros históricos; sin embargo, del presupuesto que maneja el grupo de protección se encuentra que el 4,48% del monto general de la DNPC, se utilizan para proyectos específicos que forman parte del plan nacional de CH. (ver Cuadro No 2 presupuesto grupo de protección)

Se encuentra también que la orientación dada en el presupuesto general, se replica en las asignaciones y planes del grupo de protección, así del presupuesto total de \$ 384 800 000, el 48% se ha dedicado para estudios y proyectos que se relacionan con el plan nacional de CH.

Es preocupante también la fuerte disminución de las asignaciones para el año 2002 que representan tan solo el 36% de la asignación del año 2000, lo que significará una disminución en las actividades de la DNPC y repercutirá en la implantación del Plan nacional de recuperación de los centros históricos.

CUADRO No1
MINISTERIO DE CULTURA
PRESUPUESTO DE INVERSIÓN (pesos colombianos)
DIRECCION DE PATRIMONIO

Objeto	1999	2000	2001	2002
Restauración y Mantenimiento de Monumentos Nacionales	7.800.000.000	2.012.000.000	4.040.740.000	3.980.000.000
Administración y gastos generales en Monumentos Nacionales	0	100.000.000	70.000.000	60.000.000
Recuperación y difusión del Patrimonio cultural colombiano	548.279.898	112.219.000	557.000.000	60.000.000
Restauración del Iglesia de Valledupar			200.000.000	20.000.000
Restauración Colegio Agustín Nieto Caballero			400.000.000	
Restauración Colegio San Bartolomé			800.000.000	
Restauración Conservatorio del Tolima			500.000.000	
Restauración Panóptico del Ibagué			5.000.000.000	
Total	8.348.279.898	2.224.219.000	11.567.740.000	4.120.000.000

Fuente: Ministerio de Cultura

CUADRO No 2
Presupuesto de inversión Dirección de patrimonio
Grupo de protección

No	PROYECTO	Es	Ej	ASIGNACIÓN 2002 Pesos colombianos	
1	Plan nacional de recuperación CH/desarrollo plan de recuperación de los CH. Nueva estructura PEP	x		90 000 000	23,40%
2	Elaboración regulación centros históricos filiales consejo monumentos nacionales	x		40 000 000	10,40%
3	Seguimiento estado conservación de monumentos	x		35 000 000	9,10
4	Recuperación cuesta Sn. Fco. CH Honda	x		50 000 000	13%
5	Plaza de carnaval CH Pasto		x	50 000 000	13%
6	Restauración casa cultura Monpox		x	100 000 000	26%
7	Actualización normativa protección de bienes de interés cultural	x		19 800 000	5,1 %
TOTAL				384 800 000	100%

Cuadro Elaborado por consultora. Fuente: Ministerio Cultura DNPC

6. CONCLUSIONES

Del análisis de la información secundaria, de las entrevistas, de las conclusiones del taller y de los resultados descritos en el numeral anterior se arriba a algunas conclusiones, las que han sido organizadas a partir de los aspectos más relevantes que pueden incidir en la organización institucional del “Plan de Recuperación integral de los centros históricos de Colombia”, esto es las relaciones institucionales entre los diferentes actores identificados, y las capacidades de las entidades con relación a la implantación del plan en los aspectos de la planificación, el control y la gestión de proyectos.

6.1 Las Relaciones Institucionales

En lo que respecta a las relaciones institucionales, se pueden anotar las siguientes conclusiones:

La intervención de los diferentes organismos que actúan en los centros históricos colombianos no responden a una visión unitaria e integral. Los objetivos y programas de trabajo particulares se han desarrollado sin la suficiente articulación que requiere un área de la complejidad de los centros históricos. Esta intervención descoordinada es particularmente evidente en el tema relacionado con las acciones de planificación, sobre la cual participan una gran cantidad de organismos estatales, municipales y no gubernamentales, cada uno con su propio enfoque y, en algunos casos, incluso sin considerar las regulaciones y normativa vigentes.

La situación existente conduce al apareamiento de interferencias y contradicciones institucionales, con la correspondiente duplicación de esfuerzos en el trabajo que se desarrolla en los centros históricos. Esto es causa de que no sean aprovechados con eficiencia los recursos humanos, técnicos y económicos que en conjunto disponen los diferentes organismos involucrados.

La aplicación de la legislación vigente normas y reglamentos, se desprende que existe conflicto de competencias entre entidades como: el Ministerio de Desarrollo Urbano y el Ministerio de Cultura en lo relacionado a la elaboración de **planes parciales y planes especiales**, entre las Filiales de monumentos y las municipalidades en el proceso de **aprobación y acciones de control y gestión** que ejercen los Municipios en las áreas protegidas. Estas interferencias si bien tienen su origen en la base legal, también responden a la carencia de una coordinación efectiva entre estos organismos.

El problema de la desarticulación, en gran parte surge por la ausencia de un **“objetivo común sobre el patrimonio cultural”** y por el desconocimiento de los contenidos, enfoques y alcances del plan, tanto de las instancias internas del propio Ministerio de Cultura como en los externos a la DNPC.

Si bien, en alguna medida se han enfrentado ciertas acciones de coordinación con algunos Ministerios (desarrollo urbano y del interior) y organismos de financiamiento (FINETER) estos han sido más actos de voluntarismo y de acción espontánea de ciertos técnicos de las instituciones, que de una política institucional, producto de acuerdos y de la

inclusión del tema en las agendas gubernamentales. La concertación necesaria entre las máximas autoridades aún no se ha institucionalizado, por lo que se corre el riesgo que con los cambios administrativos que se están dando, se pierdan.

Lo expuesto, evidencia la necesidad de contar con una **instancia de coordinación institucional**, que armonice y guíe la intervención de las entidades municipales, estatales y no gubernamentales que actúan o actuarán en los centros históricos, en función de un objetivo común, el mismo que deberá estar validado por las instancias máximas de decisión Ministerios, Federación de Municipios, Universidades y otras.

Se requiere como complemento de la anterior una instancia de **promoción y gestión del “plan de recuperación integral de los centros históricos de Colombia”**, que debería tener una relación permanente, con las diferentes instancias y actores, los organismos estatales, no gubernamentales y privados, que de una u otra forma participen en el desarrollo e implantación del plan.

En este contexto, la gestión del PLAN DE RECUPERACIÓN INTEGRAL DE LOS CENTROS HISTORICOS DE COLOMBIA, no puede restringirse únicamente a los centros históricos **“piloto”** sino ampliar su ámbito de acción a la totalidad del territorio, de modo que se logre un resultado coherente en la gestión de las áreas históricas, se obtenga la retroalimentación necesaria con base al seguimiento de los diversos procesos de implementación de políticas y estrategias, la aplicación y desarrollo de mecanismos de gestión urbana indicada en la legislación vigente, para lo cual deberán promocionarse en los municipios, el desarrollo de los planes parciales y especiales de protección.

Los niveles de información y difusión en temas inherentes al plan son insuficientes, la información proporcionada por varios de los personeros investigados expresaron cierto desconocimiento sobre la existencia de un Plan Nacional, por lo que, los conceptos y criterios del Plan deben ser difundidos, aclarados y reforzados para fortalecer los niveles de asimilación de los objetivos del Plan.

El nivel de participación puntual de organismos claves, como el Ministerio de desarrollo y sus direcciones de: turismo, vivienda, agua y saneamiento básico, desarrollo territorial y urbano, FINDETER, filiales de Monumentos, Federación de Municipios, debe ser reforzado, a fin de superar las falencias en la capacidad instalada de la Dirección Nacional de Patrimonio Cultural para obtener la eficiente y efectiva gestión del plan nacional.

6.2 Principales puntos débiles para la aplicación del plan:

- El Plan nacional comienza a construirse, aun no se han desarrollado las estrategias y líneas programáticas que permitan interactuar activamente a los diferentes actores de las instancias nacionales y locales que posibiliten una sana y necesaria conciliación de las regulaciones urbanísticas con las conservacionistas.
- Escasa coordinación entre los diferentes agentes institucionales que se relacionan con la elaboración de planes, programas y proyectos a nivel local para vincular las políticas y objetivos del plan nacional de recuperación de centros históricos.

- Mínima asignación de recursos financieros para el desarrollo, promoción y ejecución del plan nacional.
- Cuerpo normativo inarmónico, contradictorio, y con vacíos legales en las leyes de cultura y otras relacionadas con el territorio y desarrollo urbano; ausencia de reglamentación para instancias descentralizadas que impiden actuar eficientemente.
- Débil proceso de descentralización en el área de Patrimonio Cultural, la estructuración de los Centros filiales de monumentos es mínima, no cubre el territorio nacional y carece de reglamentación.
- Complejos procesos para la aplicación de estímulos estipulados en las normas de gestión urbana. En los Planes de ordenamiento territorial, aun no se identifican las áreas que pueden ser receptivas de afectación en las que se establezcan y capitalicen los fondos de compensación municipal y se calculen y reconozcan derechos que propicien la dinámica de recuperación de los centros históricos.
- La falta de estímulos y responsabilidades que propicien la participación de la Sociedad civil en negocios y actividades conjuntas con el sector público. Instrumentos como los derechos de construcción, bancos inmobiliarios, principios y mecanismos de cobro, distribución de plusvalía, curadores y acciones urbanas integrales requieren del desarrollo de la normatividad legal, financiera y técnica que permita integrar los centros históricos al desarrollo económico de la ciudad o de la región.
- Organismos locales responsables de la planificación y del control, carentes de recursos humanos y capacidades técnicas para el desarrollo de sus funciones.
- Planificación local con pocas posibilidades de éxito en la gestión de recursos y promoción de operaciones con privados.
- Acciones desarrolladas por la Dirección de Patrimonio Cultural orientadas y centradas en el edificio monumental con grandes limitaciones para la participación con los agentes municipales y entes externos, por lo que la planificación carece de integralidad.

SEGUNDA PARTE

DIAGNÓSTICO DEL CENTRO HISTORICO DE SANTA MARTA

7. ASPECTOS URBANÍSTICOS

El centro histórico de Santa Marta ocupa un área de 68,5 hectáreas y cuenta actualmente con 9.000 habitantes aproximadamente, que representan el 2,5% de los habitantes de la ciudad de Santa Marta (350.000 habitantes aproximadamente). El principal instrumento urbanístico vigente, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del Distrito Municipal de Santa Marta, adoptado en el 2000, define los límites del área histórica y describe su rol respecto al contexto urbano.

Por lo que respecta al rol del centro histórico, el POT reconoce la importancia estratégica de esta parte de ciudad, en la cual se concentran todavía las principales funciones centrales (oficinas de la administración pública, educación, centros financieros, etc.) e individualiza una serie de propuestas y programas de intervención para su recualificación. Las propuestas de intervención, que serán tratadas en los sucesivos párrafos, se refieren en particular a dos aspectos principales: la vocación funcional del centro histórico⁶ y las modificaciones al sistema de accesibilidad viaria⁷.

La otra indicación del POT, la delimitación de la zona histórica, sirve para indicar el área de la cual deberá ocuparse un sucesivo Plan Parcial, un instrumento urbanístico subordinado al POT que prevé la redacción bajo la Ley 388/1997 de desarrollo territorial. Las previsiones de intervención y la reglamentación edilicia para el centro antiguo, deberán ser inseridas en este instrumento urbanístico actuativo, cuya redacción ha abierto un debate ya que ha surgido una contradicción con las indicaciones de la ley nacional de Cultura.

En efecto, el centro histórico de Santa Marta fue declarado "*Monumento Nacional*" en base a la Ley 163 del 1957 y es también considerado como "*Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional*" bajo la Ley 397/1997 de Patrimonio Cultural. Además, en el 1989 el Municipio de Santa Marta fue convertido en Distrito Turístico, Cultural e Histórico. Sobre la base de estas últimas disposiciones legislativas y en particular la Ley de Cultura 397/97, para el Centro histórico de Santa Marta debería redactarse un Plan Especial de conservación, con el fin de identificar las principales características y definir las modalidades de conservación del patrimonio edificado.

Desde un punto de vista urbanístico, este segundo plan resulta de hecho una copia respecto al Plan Parcial que según el POT deberá ser redactado para esta parte de ciudad. Asimismo, no es clara la relación entre POT y Plan Especial y sobretodo no son claras ni la modalidad de gestión (por parte de Planeamiento Distretual del Municipio o por parte de Corpocentro) ni la validez urbanística de este instrumento, que no está previsto por la Ley 388/97 de desarrollo territorial. Por lo tanto, existe una evidente contradicción entre los dos instrumentos urbanísticos de carácter ejecutivo, el Plan Parcial y el Plan Especial. Este último debería seguir la redacción de la Reglamentación del centro histórico, que ya fue efectuada para el caso de Santa Marta como para otros 20 importantes centros históricos colombianos, insiriéndola dentro de un plan de zonización del centro antiguo. Se trata de una operación que, de hecho, puede ser

⁶ Ver los sucesivos párrafos 8.1 y 8.4.

⁷ Ver el sucesivo capítulo 9.

también efectuada por el Plan Parcial, que puede aportar una mayor coherencia con las indicaciones estratégicas y normativas del POT.

Dada la imposibilidad de redactar dos instrumentos urbanísticos diversos para la conservación del centro histórico y su reglamentación edilicia, es necesario escoger lo mejor de cada uno, reconociendo que ambos son capaces de sostener las intenciones de conservación y contemporáneamente valorización del centro antiguo.

Desde este punto de vista, es muy importante reconocer que el Plan Parcial tiene un procedimiento de aprobación más estructurado (sobre la base de la Ley 388/97) y está ligado de forma más coherente con las previsiones y reglamentaciones del POT.

El Plan Parcial está inserido en los escenarios de la planificación y gestión urbana y tiene cuatro características básicas:

- es un instrumento integrado y multidisciplinario, resultado de la acción de diversos componentes que han ya sido considerados en la redacción del POT (aspectos funcionales, viabilidad y transportes, organización de los servicios públicos, sistema del verde urbano y del medio ambiente, etc.);
- opera sobre la base de escenarios a largo plazo, con una visión de largo plazo;
- tiene un fuerte contenido participativo, el procedimiento de aprobación prevé una amplia consultación por parte de los habitantes, de las principales categorías de conservación del centro histórico;
- puede identificar Unidades de Actuación Urbana, que se pueden considerar como el instrumento que permite elaborar los proyectos de recualificación de las “áreas urbanas críticas”, que representan el verdadero recurso operativo en los centros históricos.

Asimismo, la Normativa del Plan Parcial tiene una relación directa con la estructura normativa del POT y en particular con las Normas Estructurales⁸, que son aquéllas que contienen, entre otras, previsiones relativas a la conservación del patrimonio edilicio histórico.

7.1 Conformación funcional

Desde el punto de vista funcional, el centro histórico de Santa Marta está caracterizado por dos fenómenos principales. Por una parte, se asiste a una progresiva disminución del número total de residentes (sólo en los años '90 han disminuido el 8,3%), acompañada por la sustitución de los originarios propietarios residentes⁹ con una población de inquilinos, constituida prevalentemente por los sectores sociales de rédito medio-bajo.

Por la otra parte, la disminución de la función residencial fue sustituida por un crecimiento de las actividades comerciales y terciarias, que han acentuado la situación actual de polarización hacia el centro antiguo que caracteriza la ciudad de Santa Marta. El centro histórico es la única zona del centro de la ciudad, en ella se concentran las actividades de la administración pública, los centros financieros y terciarios en general,

⁸ Las Normas Estructurales se articulan, en particular, en base a dos grandes sistemas: la clasificación del suelo urbano y los grandes sistemas estructurantes del territorio, como por ejemplo el sistema infraestructural (para el cual se han previsto las franjas de respeto) o el sistema de bienes culturales (para los que han sido previstos vínculos de conservación).

⁹ Que se han transferido a los nuevos barrios residenciales externos a la ciudad, como el Rodadero.

los servicios públicos y en particular las actividades educativas, las actividades comerciales¹⁰.

Tal situación determina la atracción diaria de un consistente número de población flotante: aproximadamente 50.000 personas entran cada día en el centro histórico. Este intenso movimiento crea problemas de accesibilidad y de congestión, sobretodo en las horas críticas, tanto por los medios de transporte privado como por el sistema de transporte colectivo.

La presencia de una significativa cantidad de población flotante, atrae un consistente número de vendedores ambulantes y favorece el asentamiento de actividades comerciales más o menos formales, aumentando los problemas de congestión del centro.

Con respecto al total de las actividades presentes en el centro, el uso residencial representa un poco más del 33%, el uso comercial el 20%, para el uso mixto (residencial y comercial) otro 20% y las otras actividades terciarias el restante 27%.

Desde el punto de vista de la distribución espacial, los estudios realizados por Corpocentro han identificado una subdivisión del centro histórico en zonas funcionalmente homogéneas que representan bastante bien la situación actual. La Carrera 5 divide el centro en dos partes:

- la zona al este, comprendida entre la Carrera 5 y la Avenida del Ferrocarril, es una zona prevalentemente de carácter residencial, con viviendas de calidad media y media-baja; a su vez esta zona se articula en dos sub-zonas, una al sur, casi completamente residencial (el área cerca del cementerio) y una al norte que tiene un carácter mixto, a los usos residenciales se agregan, y en parte sostituyen, usos de tipo comercial y artesanal, a menudo inducidos por la cercanía con el gran Mercado central de la ciudad, que se encuentra del otro lado de la Avenida del Ferrocarril;
- la zona al oeste de la Carrera 5 está articulada en tres sub-zonas: al sur existe un área residencial de buena calidad (en torno al Parque Santander), con la presencia de pequeñas actividades comerciales prevalentemente al servicio de los residentes; al norte, adyacente a la zona del puerto, se encuentra un área caracterizada por un cierto degrado social, con la presencia de pequeños hoteles¹¹, bares y restaurantes y un uso residencial parcial; al centro de esta zona oeste se encuentra el área direccional de la ciudad, con la presencia de las principales sedes de la administración pública¹², de bancos y oficinas del sector terciario, escuelas y servicios;
- la misma Carrera 5, junto a los frentes a lo largo de la Avenida del Ferrocarril y al frente sobre la costanera (el Camellón), son los ejes urbanos a lo largo de los cuales se concentra la parte más significativa de los frentes comerciales del centro antiguo;
- finalmente, la costanera, denominada *Camellón*, se identifica con una zona de tipo recreativo con fuerte potencial de mejoramiento, usada hoy como playa urbana, lugar de paseo y sede de eventos culturales.

En el conjunto, la presencia de la función residencial aparece todavía significativa, a pesar de que es evidente la lenta y progresiva erosión que se está produciendo de esta

¹⁰ En el centro histórico se concentra más del 35% de todas las actividades comerciales de Santa Marta.

¹¹ Muchos de éstos se colocan en las vías inmediatamente adyacentes al puerto y a la Avenida del Ferrocarril y definen la llamada “zona de tolerancia”, caracterizada por la presencia de lugares de prostitución.

¹² Principalmente el Municipio y el Gobierno Distrital.

función, sobretodo en la zona adyacente al área del mercado de la ciudad y en las zonas circunstantes el área administrativa e institucional en torno al Parque Simón Bolívar. La función residencial es siempre la más débil entre aquéllas originariamente caracterizantes del mix funcional de los centros históricos, y Santa Marta no es una excepción. Se debe destacar que sea en la zona alrededor del cementerio como en la zona alrededor del Parque Santander, la presencia residencial parece todavía bastante sólida y, en algunos casos, además de buena calidad.

Asimismo, es interesante notar como el mix funcional de las otras actividades (comercio, oficinas, instituciones, etc.) representa un factor de notable vitalidad para el centro histórico, aspecto que nos parece deba ser destacado y valorizado, no obstante los problemas de congestión inducidos por la atracción de la población "flotante", congestión que quizás puede ser controlada con una serie de medidas de reorganización de la viabilidad y de gestión del tránsito de los medios de transporte colectivos y privados. También respecto a este punto, nos parece importante remarcar el riesgo que el centro pierda su función de importante zona urbana y se transforme progresivamente en una suerte de periferia interna, sin vida propia, respecto a las emergencias de otras zonas urbanas que ven crecer la propia capacidad atractiva de los residentes (como por ejemplo el lejano barrio del Rodadero). Ciertamente es indispensable encontrar la manera de defender la frágil función residencial, pero es correcto que también las otras funciones, como aquéllas administrativas e institucionales, por ejemplo, permanezcan en el centro y continúen a garantizar las características del centro de la ciudad.

Es importante agregar a estas lecturas de tipo funcional, la Avenida del Ferrocarril que no tiene bastante peso en los estudios existentes. Esta avenida, que se presenta hoy con los frentes urbanos muy desarticulados y fuertemente condicionada por el tránsito pesado que la recorre cotidianamente para acceder al puerto, desenvuelve un importante rol urbano. Es el nexo, el verdadero pivote entre la ciudad antigua y la ciudad contemporánea que se ha desarrollado prevalentemente hacia el este; gracias a su indeterminación de carácter morfológico y la ausencia de funciones fuertes a lo largo de sus frentes, será entonces considerada con atención como lugar de potencial transformación para favorecer una relación más estrecha entre dos partes tan diferentes de la ciudad.

7.2 Altura de los edificios

El análisis del mapa relativo a la altura de los edificios permite completar las consideraciones apenas realizadas sobre aspectos funcionales y en particular sobre el universo residencial.

El centro histórico de Santa Marta está todavía caracterizado por la presencia dominante de los edificios de un solo piso (son más del 70%), que se concentran sobretodo en las zonas donde está todavía presente la función residencial. También los edificios de dos pisos son bastante difusos (aproximadamente el 20%) y distribuidos en todo el centro, con la tendencia a una mayor concentración en la zona al oeste de la Carrera 5.

Los edificios de mayores dimensiones no son muchos (menos del 10%) y se concentran a lo largo del frente al mar y en la zona terciaria central, alrededor del Parque Bolívar y a lo largo de la Carrera 5.

La lectura de las dimensiones de los edificios, permite hacer dos consideraciones principales.

Por un lado, la fuerte difusión de edificios de un solo piso, a pesar de demostrar el carácter de sustancial homogeneidad todavía presente en el centro histórico, es también índice de una cierta fragilidad del tejido edilicio. En efecto, se trata de edificios a menudo parcialmente transformados y todavía dedicados a residencia, en general no de grande calidad, que podrían aceptar aumentos controlados de volumen, sobretodo en función de un mejoramiento cualitativo de la oferta residencial. Los edificios existentes de dos pisos son la demostración física de cómo este modelo edilicio es compatible con la realidad histórica del centro de Santa Marta y de cómo se integra con los edificios menores.

Finalmente, debe ser destacado cómo a lo largo de la Avenida del Ferrocarril, de importancia estratégica para la ciudad histórica, se encuentran muchos edificios de un solo piso y en general se tiene la impresión de un tejido edilicio de poca consistencia.

La segunda consideración respecta a los edificios de mayores dimensiones, muchos de los cuales lamentablemente se concentran a lo largo del frente al mar. Estos edificios representan una fuerte ruptura con el paisaje urbano de Santa Marta, la continua interrupción del skyline dominante (uno/dos pisos) comporta una ruptura también de la relación jerárquica que debe existir entre la ciudad histórica y los edificios de mayor valor simbólico, que originariamente eran los únicos emergentes (la catedral y las otras iglesias, los grandes edificios, etc.). Además algunos de estos edificios, realizados más recientemente, han sido construidos con materiales que contrastan fuertemente con la imagen del centro antiguo, creando situaciones de evidente incoherencia y fractura (por ejemplo, con el uso del vidrio espejado).

7.3 Valores catastrales

Los valores catastrales medios relevados con los estudios recientes reflejan claramente la articulación funcional y las características edilicias del centro histórico. Asimismo, son un espejo de las zonas de mayor vulnerabilidad de la función residencial.

El valor más alto se registra en la zona residencial alrededor del Parque Santander, que hemos visto que se caracteriza por una significativa presencia de residencias de calidad. Al contrario, los valores más bajos se registran en otras zonas residenciales: en la zona de degrado social al norte, cerca del puerto, y en la zona residencial al este de la Carrera 5, comprendida la zona sobre la Avenida del Ferrocarril.

Valores mucho más altos se registran en las zonas terciarias, ya sea en el área alrededor del Parque Bolívar como a lo largo de los frentes de la Carrera 5, que realmente son las zonas donde se concentran la mayor parte de los edificios de mayor dimensión.

La distribución de estos valores, a pesar de ser sólo indicativos, parece coherente con las consideraciones hechas anteriormente, en particular con respecto a la fragilidad de la función residencial cuando no está referida a residencias de buena calidad. Se trata de una situación peligrosa porque favorece la potencial transformación de uso de partes consistentes del centro histórico (un uso de tipo comercial o terciario lleva a un aumento de los valores inmobiliarios) y esto precisamente en la zona al este de la Carrera 5, que es aquella que todavía está fuertemente dominada por la presencia residencial.

7.4 Las propuestas funcionales del POT

Como se ha dicho anteriormente, el POT efectúa algunas propuestas de carácter estratégico relativas a la conformación funcional del centro histórico. En sus documentos, el POT identifica algunas vocaciones principales para el centro histórico:

- el centro histórico se identifica como lugar de importancia estratégica para el futuro desarrollo de la ciudad por dos razones principales: en cuanto lugar en grado de reforzar la imagen de la ciudad y, por lo tanto, de favorecer el establecimiento de los ciudadanos con una mayor conciencia de la propia identidad urbana; en cuanto área de potencial desarrollo de la industria turística, que puede representar un punto importante en la economía de la ciudad;
- este segundo punto lleva a destacar las significativas sinergías que se pueden crear entre la oferta turística del centro antiguo y la oferta de las zonas balnearias y arqueológicas existentes en la región, favoreciendo el nacimiento de un distrito turístico de valor internacional;
- funcional a este punto, es destacar la importancia de restablecer una relación directa entre la ciudad y su bahía, favoreciendo la integración entre ésta y el centro histórico;
- respecto al rol urbano del centro histórico como centro de la ciudad, el POT propone una serie de intervenciones para mejorar la accesibilidad al centro, previendo sobre todo la realización de una nueva vía de acceso al puerto para el tránsito pesado¹³, con la consiguiente descongestión de una de las vías que circundan y delimitan el centro de la ciudad (la Avenida del Ferrocarril);
- para mejorar al mismo tiempo la capacidad atractiva del centro (para el turismo) y su función de zona central para toda Santa Marta, el POT prevé también la posibilidad de aumentar las vías y los espacios reservados al uso peatonal;
- otra propuesta indica la necesidad de trasladar la "zona de tolerancia" en otra zona de la ciudad, hacia el este, para poder así proceder a la recualificación urbana de esta parte del centro histórico que está situada en una zona de borde muy importante;
- finalmente, se propone una acción contemporánea de recualificación de la vivienda y de descongestión del centro favoreciendo la transferencia de algunas funciones colectivas consideradas incompatibles (como por ejemplo la educación).

Si en general los objetivos estratégicos del POT son, sin dudas, compartidos (resta el problema de analizar como se pueden traducir en propuestas proyectuales concretas¹⁴), el último punto parece equivocado.

La defensa de la función residencial se efectúa mejorando las condiciones físicas (saneamiento, aumento de volumen y mejoramientos cualitativos de las viviendas, accesibilidad vehicular y estacionamientos para los residentes) y tratando de controlar, con oportunas políticas fiscales, el aumento de los valores inmobiliarios. Ciertamente, esta defensa no se logra sustrayendo algunas funciones al centro que se juzgan incompatibles en manera apresurada. En particular, siempre es muy útil la presencia de

¹³ Este proyecto se encuentra en curso de realización.

¹⁴ Este aspecto será tratado en manera detallada en el Informe 3 "Propuestas" de este proyecto.

actividades formativas de nivel superior (institutos educativos secundarios, universidades) que atraen también residentes hacia el centro; como también la presencia de importantes sedes de la administración pública, que además de ser lugares de trabajo con un número consistente de empleados (que crean una importante entrada a nivel comercial) son también lugares de alto valor simbólico.

La identificación de funciones incompatibles para un centro histórico no va ligada tanto a los problemas de la población flotante que puede atraer, sino más bien a los problemas de accesibilidad vehicular directa y de índices de estacionamientos que tales funciones requieren y que pueden revelarse muy nocivas para el frágil tejido edilicio de un centro antiguo (se piense por ejemplo, a los grandes centros de congresos a los mercados mayoristas),

En general, es importante el énfasis que hace el POT en relación a la necesidad de conservar el patrimonio histórico representado por el centro antiguo, para el que se propone una oportuna política de valorización. Entra en este aspecto la identificación del centro histórico como un área unitaria a someter a un análisis y propuesta urbanística unitaria, a través de la redacción de un Plan Parcial, para el cual se han definido los límites territoriales.

Finalmente, respecto a las propuestas relativas a las zonas interesadas por la presencia de la Avenida del Ferrocarril, el POT es todavía deficiente. Si es sin dudas positiva la decisión de crear una nueva vía de acceso al puerto para el tránsito pesado, nada de significativo se dice sobre la presencia del Mercado Central de la ciudad en un área inmediatamente adyacente a la Avenida, en la zona de la ciudad contemporánea.

Esta presencia es ciertamente un problema no sólo por el tránsito que atrae, sino también por las transformaciones de uso que crea, que interesa una zona urbana bastante amplia y que llega también dentro del centro histórico. Propio en la zona al este de la Carrera 5, la de mayor presencia residencial, la permanencia de esta función puede crear fuertes problemas de cambios de destinaciones de uso, como ya está sucediendo actualmente.

Por lo tanto, es importante que las propuestas urbanísticas que serán lanzadas por parte del futuro plan para el centro histórico, consideren también este aspecto, sugiriendo un traslado del Mercado o por lo menos proponiendo formas de mitigación de su impacto en esta parte de ciudad, sobre todo controlando las vías de acceso.

7.5 Análisis del patrimonio edilicio existente

El trabajo de análisis del centro histórico realizado en estos meses, abarca todo el patrimonio edilicio construido y las áreas abiertas del centro histórico.

La investigación, realizada sobre los 1.541 predios de la ciudad histórica, se encuentra todavía en fase de finalización, pero nos ha provisto ya los elementos suficientes para un primer balance y para la definición de las estrategias a implementar para la recuperación y el desarrollo de esta parte de ciudad.

En el mapa “*clasificación de predios*” se representa, en modo sintético pero altamente significativo, el cuadro actualizado del patrimonio edilicio del centro histórico. Se han individualizado:

1 - edificios monumentales: n° 22, equivalentes al 4% del total.

Son los edificios de elevada cualidad arquitectónica e histórica: los monumentos de la ciudad y los edificios simbólicos más importantes que requieren la tutela absoluta y la restauración integral.

2 - edificios con características tradicionales: n° 516, equivalentes al 33,5% del total.

Son los edificios que dan consistencia y sabor a la ciudad histórica, que articulan las vías y las plazas. La presencia de estas tipologías edilicias, prevalentemente residenciales de uno o dos pisos, casi siempre articulados alrededor de patios, es particularmente frecuente en la parte occidental del centro histórico, pero la entidad total de este patrimonio de significativo valor histórico, equivalente a un tercio del total, justifica la voluntad de mantener Santa Marta como ciudad histórica a tutelar.

Estos edificios están sujetos a fichaje (en curso de redacción) que individualiza los caracteres cualitativos y cuantitativos, (plantas, cortes, documentación fotográfica) y documenta los elementos arquitectónicos de valor. La sucesiva normativa (próximo documento 3) definirá los criterios de intervención y de recuperación de esta importante componente del patrimonio edilicio del centro histórico.

3 - edificios con características arquitectónicas tradicionales alteradas: n° 402, equivalentes al 26,1% del total.

Son los edificios de matriz histórica que han sufrido alteraciones recientes, analizando, en medida más o menos consistente, algunas de las características arquitectónicas y tipológicas que poseían modificaciones en la fachada y/o en la distribución interna; supresión del patio; sobrelevación parcial, etc.

Este grupo de edificios está particularmente concentrado en la parte oriental del centro histórico, y es un síntoma de la fragilidad socio-económica de esta zona urbana, más empobrecida y, por ende, más expuesta a transformaciones progresivas que agreden la edilicia histórica abandonada por los residentes. De todos modos, la recuperación de este patrimonio es todavía posible, al menos en parte: con las normas se darán las reglas para defender lo que resta de significativo del organismo arquitectónico y la posibilidad de recualificar esta significativa porción de la ciudad que tiene todavía la escala y el valor arquitectónico sustancial para ser recuperada con pleno derecho.

4 - edificios de nueva construcción compatibles con el contenido: n° 219, equivalentes al 14,2% del total.

Son los edificios que han sustituido en tiempos recientes construcciones que ocupaban lotes históricos.

Estas intervenciones, normalmente de calidad mediocre o mala, no han todavía alterado la unidad morfológica del barrio o de la calle: han permanecido inalterados la trama de los lotes históricos y las alturas tradicionales de los edificios (1 o 2 pisos).

Para esta parte del patrimonio edilicio, las normas darán directrices de mejoramiento cualitativo y de transformación controlada.

5 - edificios de nueva construcción incompatibles con el contexto: n° 330, pari al 21,4% del totale

Son edificios prevalentemente de destinación terciaria comercial o mixta, que han alterado profundamente el tejido de los lotes históricos y el perfil urbano por dimensiones excedentes en superficie y altura. Están presentes sobre todo alrededor al Camellón, a la Carrera 5, a los bordes urbanos.

Su número absoluto, el porcentaje relativo, la colocación concentrada en tales áreas, imponen una evaluación no sólo crítica (que merecen), más bien en grado de releerlos como lugares a remodelar para hacerlos compatibles y reconocibles en el contexto morfológico urbano. En otros términos, donde la presencia de edificios altos y dominantes (Camellón, Carrera 5) es útil probablemente, apuntar a una nueva conformación morfológica que siga las nuevas alturas en algunas partes de la ciudad “especializando” el rol y tratando de mejorar la calidad. Al contrario, donde estos edificios altos son saltuarios y extraños en un contexto homogéneo de edificios históricos, se debe impedir radicalmente que puedan crecer e imponer nuevas presencias en el contexto histórico, a través de normas que limiten rígidamente el estado actual.

6 – lotes vacíos: n° 52, equivalentes al 3,4% del total.

Este dato fotografía una realidad en constante cambio a causa de las posibles iniciativas edilicias consentidas por las normas actuales. Para el futuro plan, deberán preverse para los lotes vacíos, aquellos índices de ocupación que son apropiados a la zona en la cual se encuentran.

7.6 El sistema de los espacios abiertos

En el mapa “*Espacios Abiertos*” se ha fotografiado, cuantitativamente y como modo de uso, el espacio no construido del centro histórico. La superficie no construida de los lotes edificados es igual a aproximadamente el 25% del total: un pulmón secreto, privada de esta ciudad densamente construida.

Los espacios públicos son divisibles en dos componentes:

- el espacio público urbano, compuesto por la red de las calles y las plazas;
- el espacio natural de la playa marina del Camellón.

El espacio público urbano está hoy articulado en un doble sistema de circulación vehicular en sentido único est-ovest (calles) y norte-sur (avenidas), que es analizado en el sucesivo capítulo 9.

En este punto, es importante destacar cómo este sistema someta todo el centro histórico a intenso régimen de cruce vehicular y a fuerte stress para la circulación peatonal y la cualidad de la vida de los habitantes residentes. Para aliviar la situación el POT ha sugerido:

- la reducción del tránsito en el Camellón, para acercar la playa a la ciudad y revitalizar la zona;
- el incremento de la peatonalización en el centro, individualizando otros recorridos peatonales además de los pocos fragmentos existentes, que deberían conectar los espacios urbanos y las plazas más importantes de la ciudad histórica;
- el alejamiento del área histórica de funciones generadoras de tránsito (como las escuelas) para disminuir el flujo de utentes en el centro.

Si como hemos visto anteriormente, este último punto no se puede perseguir como objetivo, a pesar de que son más los riesgos que genera que las ventajas que produce, el primero y el segundo objetivo son indivisibles y en el punto 9 son especificadas las modalidades de reorganización del sistema vehicular que puede contribuir a alcanzar estos objetivos.

Nótese cómo la reducción del tráfico en el centro histórico, que se debe lograr absolutamente, se debe descargar a alguna parte; estacionamientos y terminales deben ser planificados y localizados, pero se debe usufructuar a fondo la próxima realización de la vía directa al puerto que descargará el tránsito pesado de la Avenida del Ferrocarril. Este recorrido se debe repensar no como límite que divide el centro histórico del “resto” de la ciudad, sino como “boulevard” que une el centro histórico a la ciudad moderna. Punto de contacto, lugar de nueva centralidad e intercambio.

En otros términos, cuanto más la Avenida del Ferrocarril desarrollará funciones que actúen como nexo entre la ciudad histórica y la nueva ciudad, tanto más será posible “especializar” el Camellón como lugar de distracción para los ciudadanos, puerta del turismo marítimo a la ciudad vieja, playa y mirador privilegiado.

Se podrá, de tal modo, hablar de doble sistema de los espacios abiertos en el centro histórico.

El sistema perimetral externo articulado sobre el eje del Camellón, de dominancia peatonal, que recoge el flujo de los usuarios del tiempo libre (habitantes y turistas) y sobre el “boulevard” del Ferrocarril de dominancia vehicular que recoge y distribuye en los estacionamientos el flujo de la circulación vehicular desde y para el centro histórico.

El sistema vehicular interno, organizado sobre un sistema de recorridos peatonales que unen las más importantes plazas urbanas y los puntos simbólicos principales constituidos por los más importantes edificios civiles y religiosos. El tránsito vehicular no está nunca organizado según esquemas de cruce directo, sino según recorridos de penetración parcial a U, y por lo tanto, desincentivado a recorrer el centro si no es por necesidad.

7.7 El sistema de las áreas centrales

Resulta claramente, de la lectura de los mapas de análisis del uso del suelo, que la franja urbana central este-oeste, comprendida entre las calles 13 y 17, reúne la gran parte de las funciones centrales de la ciudad, desde aquéllas civiles, religiosas y económicas. De todos modos, estas funciones no alcanzan una masa crítica tal de poder definir esta franja de manzanas, como un verdadero y propio “centro de ciudad”: demasiado débiles aparecen el frente oeste, sobre el mar, y sobre todo, la porción este, después de la Carrera 5, y constituida por un tejido urbano débil y muy alterado.

Hoy, las áreas centrales son más una sumatoria de edificios saltuariamente localizados alrededor a algunas plazas, que un sistema organizado y coherente que se represente en un recorrido urbano, caracterizado por signos simbólicos que lo distinguen: los lugares de intercambio (las puertas), y los recorridos peatonales, las plazas y monumentos.

Deber del plan es articular por proyectos la recualificación de las áreas centrales. Mientras el sistema residencial histórico es regulado por intervenciones que interesan los edificios separadamente, las zonas centrales, con prevalentes funciones colectivas y

comerciales, requieren intervenciones coordinadas que interesen la viabilidad, la accesibilidad, la cualidad ambiental. Sin esta coordinación el centro histórico no está en grado de vencer la batalla contro quien sugiere el descentramiento en base a razones funcionales y será condenado a decaer como lugar central.

Si en vez, se obtiene, a través de proyectos finalizados a hacer compatibles las nuevas funciones centrales con la morfología y la natural cualidad de la ciudad histórica, se vence una doble batalla: mantener estos lugares partícipes de la modernidad, con precisas condiciones que es nuestro deber definir y proponer.

8. ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTÓRICO

8.1 Metodología y objetivos del estudio

Premisa

Las presentes notas son el resultado de la misión efectuada en la primera década de octubre del 2002, en la cual fue posible recoger las informaciones necesarias, sea a través de la adquisición de los estudios preliminares del Plan Centro ya desenvueltos, que a través de la predisposición de investigaciones directas y nuevos recuentos de tránsito.

Las positivas condiciones iniciales, el trabajo desarrollado en el lugar y la posible colaboración del equipo local, ha consentido alcanzar estos primeros resultados. Nuestro agradecimiento particular por la preciosa colaboración y la supervisión de los relevamientos sucesivamente desenvueltos, va dirigido al Ing. Victor José Camargo Ceballos, asesor del CORPOCENTRO por la parte viabilidad; a todo el equipo técnico un sentido agradecimiento.

Metodología y objetivos

El estudio de la accesibilidad al centro histórico de Santa Marta parte de la consideración conjunta de su valor ambiental y patrimonial y de sus potencialidades como recurso en el cuadro de desarrollo de la ciudad.

Por lo tanto, el problema de una adecuada accesibilidad se plantea en los términos de la búsqueda de un equilibrio justo entre “limitaciones” necesarias a valorizar las potencialidades ambientales y “facilitaciones” para mejorar las posibilidades de llegar al centro de la ciudad para usufructuar de las formas y de los medios más adecuados.

Asimismo, con esta intención se propone sentar las bases de un “sistema de la accesibilidad” capaz de hacer frente a la tendiente disminución del uso del medio público en favor del automóvil privado.

Tal fenómeno, característico de las sociedades y de las economías occidentales, analizando los casos específicos de los países sudamericanos, en un decenio, afectará también la realidad de Santa Marta, sintiendo fuertemente el problema de la congestión de las áreas centrales y de la carencia de áreas para el estacionamiento.

En este cuadro, las esenciales operaciones de análisis y de conocimiento, han sido así articuladas:

- ✓ colocación del centro en el contexto de la red metropolitana;
- ✓ individualización de la “jerarquía de red” actual y de su coherencia con la prevista nueva accesibilidad, o bien de la criticidad a escala urbana;
- ✓ ejecución de los recuentos para evaluar cuantitativamente los flujos de tránsito en red;
- ✓ evaluación sobre los datos de estacionamiento existentes y ejecución de nuevos relevamientos;
- ✓ evaluación sobre el sistema de transpote colectivo;

- ✓ propuesta a nivel ejemplificativo de la metodología de intervención de las “islas ambientales” en relación a la “accesibilidad isócrona” desde los puntos estratégicos de “ingreso” al centro.

En un segundo momento, la parte proyectual desarrollará las “líneas guía” específicas de las intervenciones sobre el centro de Santa Marta, y un cuadro de las atendibles políticas actuativas, en relación a las prioridades y a los tiempos del plan.

Objetivos del estudio son:

- a) definir un correcto esquema de circulación en función del régimen de accesibilidad futuro;
- b) definir un “sistema de estacionamiento” a servicio del centro;
- c) definir las intervenciones y las políticas de limitación del tránsito en el centro histórico (senderos peatonales, calles de coexistencia, etc.);
- d) individualizar las principales intervenciones de moderación del tránsito necesarios y suficientes para garantizar el funcionamiento del sistema;
- e) proponer las acciones necesarias para hacer compatible el sistema de transporte colectivo con el orden propuesto.

8.2 Marco de planificación

Las políticas y la clasificación viaria en el POT

El POT define cuatro vocaciones para Santa Marta: la Ciudad Patrimonial, la Ciudad Ambiental, la Ciudad Turística y Ciudad Portuaria; en este cuadro las políticas de modernización infraestructural son individualizadas por el POT como prioridades fundamentales para el desarrollo urbano, con particular referencia a las cuestiones del puerto comercial y del puerto turístico.

“...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. Asimismo, 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 esta 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”.

El Plan de Ordenamiento Territorial tiende a la consolidación de Santa Marta como ciudad portuaria y turística, o como centro urbano de segundo orden a escala regional, busca facilitar los desplazamientos de población al interior de la ciudad, da prioridad dentro de los elementos estructurantes a las variantes físico-espaciales que den cabida al desarrollo de un sistema de movilidad y comunicación capaz de articular funcionalmente a este Distrito con los escenarios antes mencionados.

Los objetivos generales fijados por el POT son los siguientes:

- a) Dinamizar el flujo de carga y pasajeros provenientes y/o con destino hacia el extranjero y las demás regiones del país.
- b) Adoptar un sistema de movilidad y comunicabilidad que permita comunicar a Santa Marta con el Departamento del Magdalena y la Región Caribe.
- c) Fortalecer la infraestructura vial existente en el corredor primario del Caribe Colombiano, para articular de manera eficiente a Santa Marta, Barranquilla y Cartagena.
- d) 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.
- e) 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.
- f) Definir la espacialidad necesaria para la localización de los equipamientos y las áreas relativas a las actividades de funcionamiento del transporte.

A escala “urbana-territorial” han sido enfocados algunos temas principales:

- a) 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. 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.
- b) La rehabilitación de ***El Ferrocarril de Santa Marta***, como medida complementaria al desarrollo de la vocación portuaria de la ciudad.
- c) 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. Se identifica y recomienda dentro del POT, desde la perspectiva técnica y de localización, la ensenada de Bahía Concha, Puerto Zúñiga, Punta de Betín y El Boquerón para la construcción de este trascendental equipamiento¹⁵.
- d) 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.

¹⁵ 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. En relación a la exportación de Carbón se recomienda como optable y supeditado a los estudios ambientales que este proceso demanda, la Localización en Puerto Zúñiga, 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.

- e) La adecuación del **Aeropuerto Simón Bolívar** con obras de infraestructura que permitan elevar su carácter a vuelos de destino internacional.

En cuanto al sistema de comunicación para el distrito, 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 del área urbana del Distrito, adoptense las siguientes acciones estructurantes en materia del sistema de comunicación:

- a) Construcción de los nodos de intersección en los puntos donde se unen la Troncal del Caribe con la Vía Alternativa al Puerto.
- b) Ampliación de la Carretera Troncal del Caribe en el tramo que atraviesa el sur del distrito, incluyendo un separador central, las áreas de control ambiental y el tratamiento ambiental y paisajístico.
- c) La prolongación de la Avda. del Libertador, desde la Quinta de San Pedro, hasta interceptar la Vía Alternativa al Puerto, proyectada hasta el área industrial propuesta en el plan general de la estructura urbana.
- d) Ampliación, pavimentación y prolongación de la calle 30, hasta interceptar la Vía Alternativa, contemplando la construcción de un viaducto en la intersección de La Lucha.
- e) Conclusión de la Avenida del Río, y su prolongación desde la intersección con la Avenida del Libertador hasta la Vía Alternativa al Puerto.
- f) 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, y consolidar la inserción de Santa Marta en el Corredor Náutico Turístico del Caribe.
- g) 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.

La clasificación entendida como jerarquización de la malla infraestructural, es la siguiente (cfr. Subcapítulo 3 - Jerarquización del sistema vial en el área urbana):

- 1) Corredores Urbanos Regionales de Carga y pasajeros
- 2) Sistema Arterial de Enlace Primario (AEP).
- 3) Sistema Arterial de Enlace Básico (AEB).
- 4) Sistema Arterial de Enlace Secundario (AES).
- 5) Red de vías Locales.

Propio en relación al valor patrimonial ambiental, la clasificación es necesaria para definir los trazados de los diferentes ejes viales y consolidar ejes colectores o calles distribuidoras locales y de acceso a barrios, que permitan estructurar y consolidar el territorio, a partir del rol funcional de la red vial dentro del funcionamiento sistémico ambiental urbano.

En particular, se especifican algunas consideraciones correlativas a la redacción del Plan Centro:

- El Centro Histórico: *“Dentro del Centro Histórico de la ciudad, es necesario controlar el acceso vehicular en algunas vías para evitar la congestión y el deterioro gradual que causan los automotores al patrimonio arquitectónico y a la armonía del paisaje, y reducen la posibilidad de ofrecer este sitio de la ciudad como atractivo turístico. El esquema de peatonalización y de acciones de adecuación vial debe desarrollarse en el Plan Parcial a implementarse en el área histórica”.*
- Calles peatonales: *“Integrada por aquel sistema de caminos (a nivel y desnivel) que prestan el servicio exclusivo a la movilización de peatones”.*
- Calles Mixtas: *“Conformadas por el conjunto de calles que soportan el desplazamiento de peatones y vehículos restringidos, localizados en sitios estratégicos de la ciudad. Las calles mixtas en el área urbana de Santa Marta, en el corto plazo, son la Carrera 1a de El Rodadero, hasta tanto no se destine específicamente un uso acorde a los enunciados del plan parcial previsto para esa vía”.*

Por lo tanto, en el cuadro del Plan centro, se considera fundamental profundizar el esquema propuesto precisando las relaciones con el núcleo central y las actividades allí localizadas.

Finalmente, el POT otorga a específicos instrumentos de planificación sectorial, la definición de las políticas en el campo de la viabilidad y de los transportes:

- ✓ Plan de Movilidad Urbana, como plan general de la viabilidad y del transporte;
- ✓ Plan Vial Multimodal para la Ciudad de Santa Marta, como plan específico de la red vial multimodal, tanto urbana como distretual *“con una lógica de conectividad y de complementariedad, en el marco del desarrollo y el ordenamiento productivo y sostenible”.*

Profundización sobre el tema del Centro Histórico de Santa Marta

Dentro del POT fueron desarrolladas una serie de actividades de análisis y profundización proyectual alrededor de las temáticas del centro histórico.

A este punto, puede ser útil recordar algunos conceptos expresados sobre el problema de la viabilidad, en particular en el **Proyecto Integral de Recuperación - Centro Histórico de Santa Marta (2001-2010)**.

En este estudio se consideran las mallas estructurantes como base del tejido urbano, de acuerdo a los lineamientos del Plan de Ordenamiento Territorial, dándoles funcionalidad y mejorando sus aspectos cuantitativos y cualitativos. Un particular énfasis se da a los circuitos peatonales que tienen como objeto comunicar los espacios públicos y los puntos de llegada de transporte público y estacionamientos, trabajando las ventas estacionarias como un elemento atractivo para el transeunte.

El espacio público es considerado como un factor básico en el desarrollo de la ciudad moderna y escenario de encuentro de convivencia de una sociedad. Está asociado de manera directa con la accesibilidad y movilidad de la población y su calidad de vida.

Por otra parte se afirma que el espacio vial para la circulación vehicular en el centro histórico y en los principales ejes del distrito está totalmente saturado; el déficit de estacionamientos se suple parcialmente mediante zonas azules que se ubican a un costado de la calzada incrementando los problemas de tráfico y entorpeciendo la libre movilización de los peatones.

Diagnóstico y propuesta: movilidad y accesibilidad

Otro documento significativo es el *Diagnóstico y Propuesta Movilidad y Accesibilidad, Anexo 1 del Plan Centro*, donde se encuentran las primeras investigaciones directas, además de las propuestas y fases de actuación del plan mismo.

Los criterios de intervención del Plan Centro son sintetizados a continuación:

- a) Prioridad a la circulación peatonal en el centro: el peatón siempre tendrá prioridad sobre el automóvil, para ello se deben establecer límites de velocidad en la zona histórica de la ciudad, la cual puede ser de 10 Km por hora, lo cual procura evitar conflictos entre los flujos vehiculares y peatonales reduciendo la diferencia de velocidades de circulación entre los medios de transporte.
- b) Recuperación del espacio público. Esta política es complemento de la prioridad a la circulación peatonal. En este sentido la invasión del espacio público que se presenta principalmente sobre el corredor de la carrera 5ª, es identificado como problema primario. La solución propuesta es la reubicación de los vendedores ambulantes en los sitios destinados a estacionamientos y ubicados en la zona periférica del centro histórico.
- c) Restricción de estacionamientos sobre la vía. Consecuente con la prioridad de circulación peatonal, se restringe el estacionamiento sobre las vías, que de por sí se logra con la implementación de las nuevas secciones vehiculares.
- d) Realización de las zonas amarillas. Como política de descongestionamiento de las vías de la zona, se implementarán las zonas amarillas donde se permite y concentra el ascenso de pasajeros a taxis.
- e) Integración del cobro y operación del servicio de transporte. Para optimizar la operación del transporte en la ciudad es necesario conseguir la integración de las empresas para su ejercicio. Producto de la implementación de este nuevo modelo de operación es un sistema de transporte ordenado el cual contará con programación de itinerarios, control sobre la frecuencia de las rutas como de los operadores.

1. Red vial. Las modalidades de intervención sobre la red interna del centro, son obtenidas mediante intervenciones de “moderación del tránsito” y de limitación del estacionamiento.

En las propuestas se planea garantizar la movilización peatonal a través de su malla vial, con el proyecto de secciones típicas que aseguren la circulación del peatón. Para ello se han determinado dos tipos de secciones que servirán adecuadamente a peatones y vehículos:

- *sección de circulación vehicular restringida* consta de un solo espacio de paramento a paramento a un solo nivel, a través de la cual se restringe la circulación vehicular, cumpliendo el papel de conector entre espacios públicos y del Centro Histórico con la ciudad. Este tipo de sección se adoptará entre otras para las calles 16 y 20 y la carrera 4. La localización de las vías peatonales se indican en la Figura 3, al igual que los sentidos de circulación de las vías de tránsito mixto.

- *sección de circulación mixta* presenta una distancia entre paramentos promedio en la zona en estudio de 8 m, se plantea una sección vehicular con una calzada de ancho fijo de 3.70 m y andenes variables repartidos en igual proporción de lado a lado de la vía,

con un mínimo de 2 m de ancho, que aunque no es lo ideal mejoran la circulación para dichas zonas.

2. Transporte colectivo. Se ha desarrollado una alternativa de solución al transporte colectivo de acuerdo con la visión futura de la ciudad, para ello se han identificado las siguientes etapas a seguir:

Etapas I: Busamario y Modificación de los Actuales Recorridos de las Rutas. Como un primer paso hacia la reestructuración de rutas en Santa Marta que será determinada por estudios técnicos adecuados se propone la modificación del paso de las rutas para el centro de la ciudad. Esto permite el descongestionamiento de la fachada al mar que es uno de los puntos de principal afluencia de turistas.

Complemento de la modificación del paso del transporte colectivo por la zona en estudio, se propone la implementación de un sistema de transporte exclusivo para el centro, el cual circulará por su perímetro. Su función consiste en servir como ruta alimentadora del sistema de transporte colectivo de la ciudad.

El funcionamiento de esta fase consiste en la implementación de paraderos para el transporte actual en las entradas y salidas del centro, adyacentes a las cuales se adecúan las zonas de paradero del transporte exclusivo del centro. Dentro del perímetro del centro se prohíbe el ascenso o descenso de pasajeros en las rutas urbanas, esta función es delegada al transporte del centro.

La operación de este sistema se realizará por medio de Buses a una velocidad promedio de 10 Km por hora, con una frecuencia de 3 minutos en hora punta y 5 minutos en hora valle. Lo cual representa una flota de 8 vehículos.

Etapas II: Reestructuración de las Rutas de Transporte en Toda la Ciudad. Corresponde a la solución ideal de modificación de rutas planteada en el punto anterior, con ella muy probablemente se descongestiona en forma significativa el centro, disminuyen los costos de operación actuales y aumenta la calidad del servicio del transporte colectivo.

Se requiere de un estudio adecuado, el cual arroja como resultado la creación de nuevos trazados de rutas en la ciudad, con sus respectivas frecuencias y horarios.

Etapas III: Renovación del Tipo de Vehículos de Servicio Colectivo. La comisión técnica o Indistran debe congelar la expansión del parque automotor y generar políticas que incentiven la renovación del parque automotor tipo microbús o colectivo por Busetas, esto en favor de la elevación de la calidad de servicio que hoy se presta en la ciudad.

Etapas IV: Implementación del Transporte Masivo e Integración a éste. La comisión técnica o Indistran se encargará de la etapa final correspondiente a la implementación de un sistema de transporte masivo en la ciudad durante el cual se ajustará la operación del sistema exclusivo del centro Busamario, para formar parte de él como una ruta alimentadora.

3. Estacionamiento. Como complemento a la propuesta de secciones donde se reduce la calzada vehicular a un solo carril de circulación, se hace necesario solucionar la demanda de estacionamientos. En la propuesta se admite el funcionamiento de los estacionamientos actuales que no interfieren con las vías peatonales propuestas (de nomenclatura correspondiente a 1, 2, 6, 7, 13, 21, 24, 25 y 27). Teniendo en cuenta las necesidades de estacionamiento determinadas en el diagnóstico, se puede tener una aproximación a la oferta requerida por cada zona en el futuro, considerando dos alternativas de solución:

- una primera opción en la cual se utilizan los actuales estacionamientos en complemento con nuevos establecimientos

- una segunda opción que consiste en atender la totalidad de la demanda en cada subzona por un único estacionamiento.

Aunque la **opción 2** garantiza un funcionamiento ideal de la zona ya que canaliza todos los flujos vehiculares y peatonales, presenta la desventaja de subutilizar la infraestructura existente en el centro. En la **opción 1** se aprovechan los establecimientos adecuados en cuanto a infraestructura y por compatibilidad de usos de acuerdo con el POT, esto se traduce en menor inversión, por ello es la solución recomendada por el Plan Centro.

En base a lo anterior, la demanda de estacionamientos, será resuelta de la siguiente manera por subzona: construcción de estacionamiento de 370 plazas en la Subzona I; construcción de estacionamiento de 130 plazas en la Subzona II; desarrollo de vivienda en la Subzona III y con esté las soluciones de estacionamiento; adecuación del estacionamiento existente N° 27 e la Subzona IV.

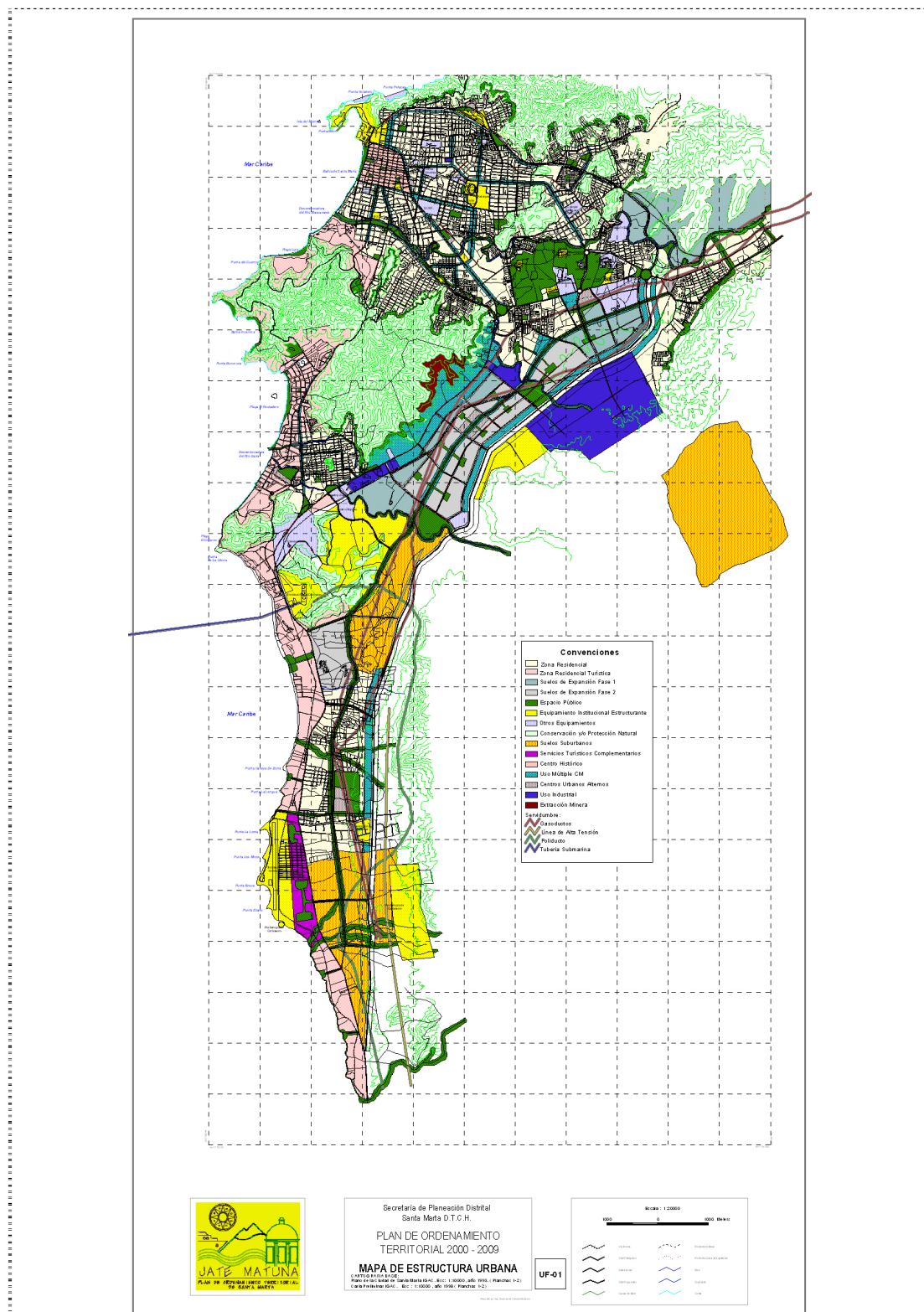


Fig. 1. Plan de Ordenamiento Territorial. Estructura urbana propuesta.

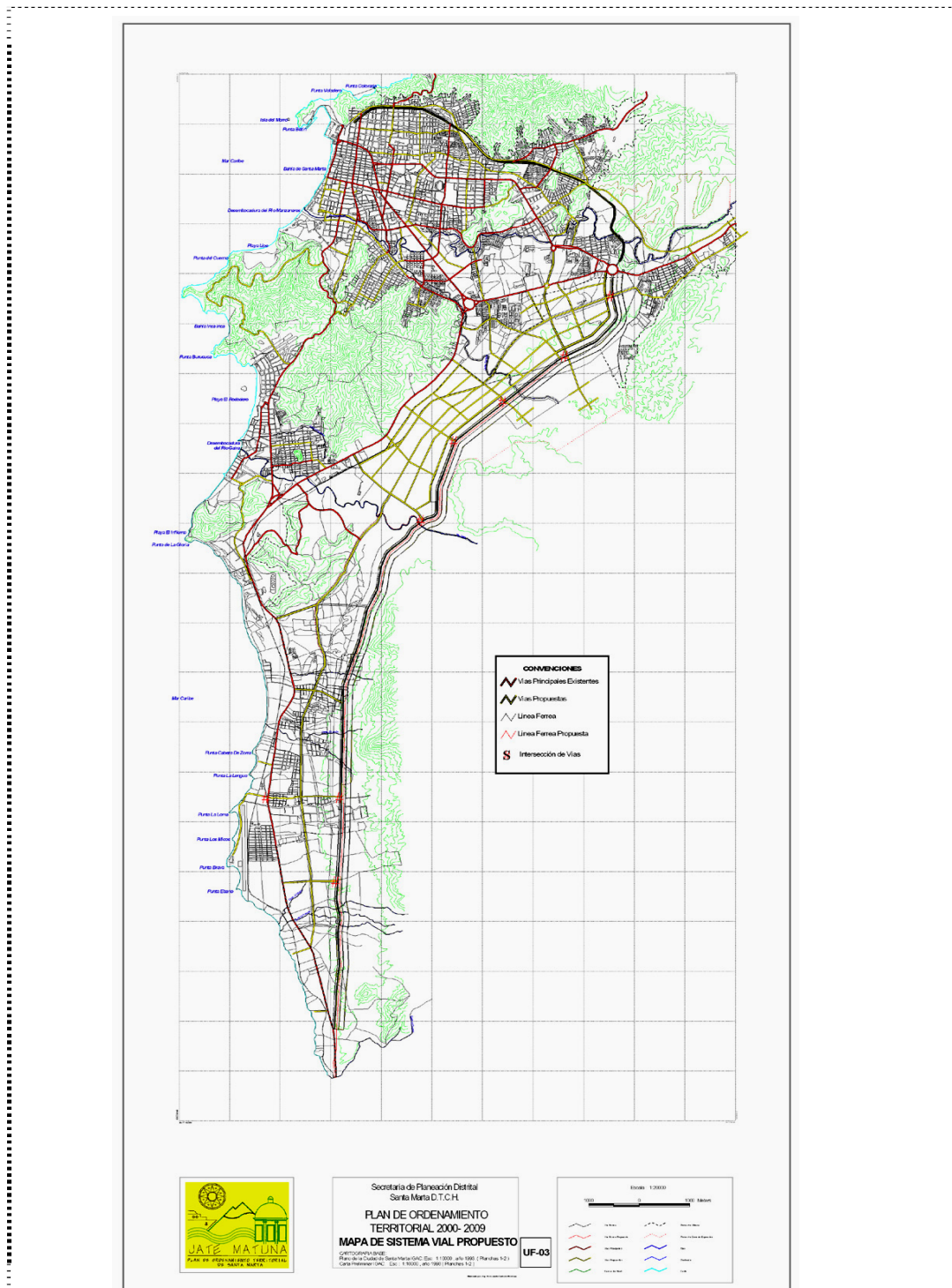


Fig. 2. Plan de Ordenamiento Territorial. Sistema vial

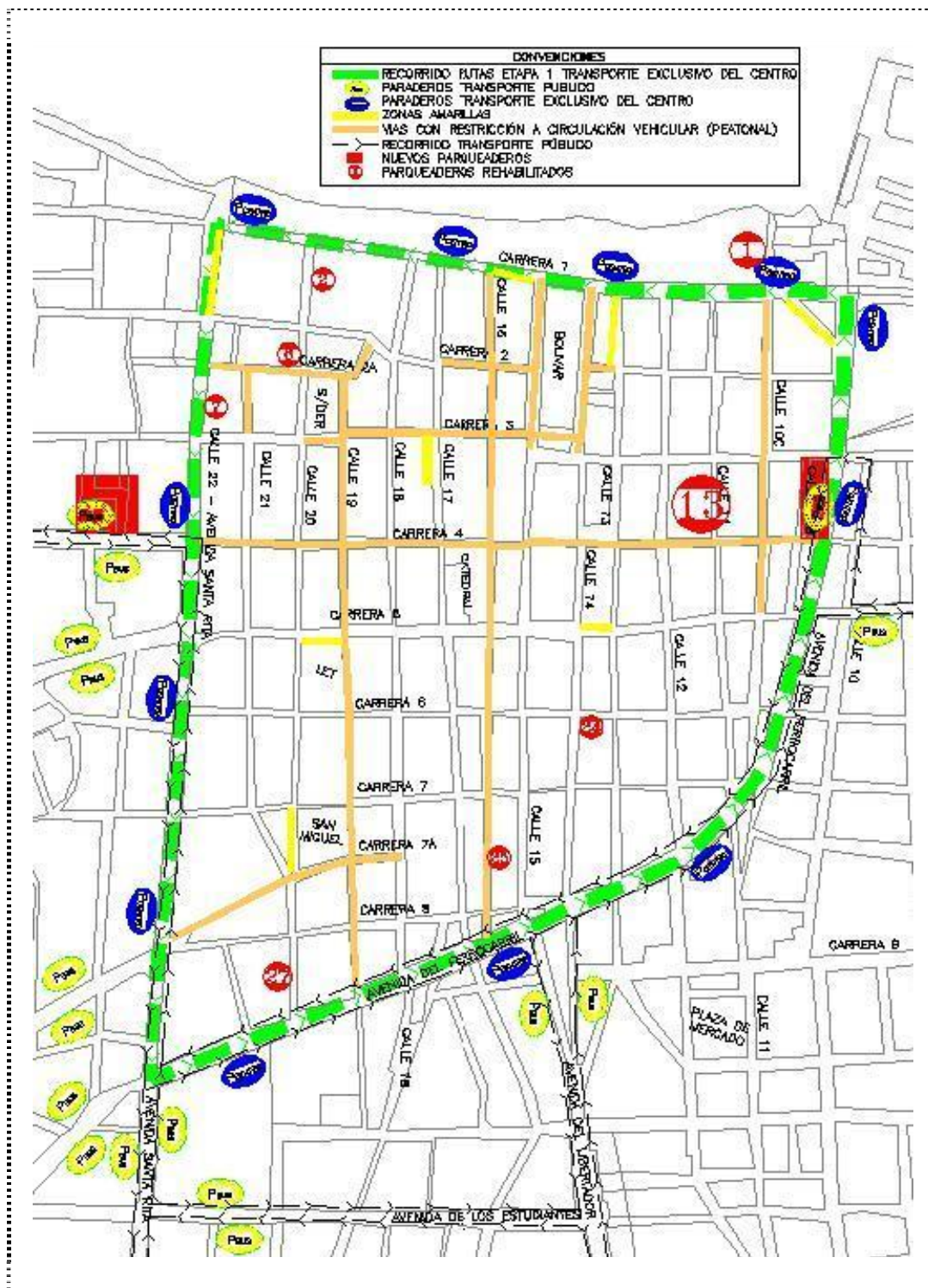


Fig. 4. Plan Centro. Propuesta para el transporte público exclusivo del centro

8.3 Oferta infraestructural

Consideraciones sobre la red urbana

El conocimiento de la oferta infraestructural constituye el elemento de base para la correcta formulación del plan. El grado de detalle va desde un simple relevamiento fotográfico, al relevamiento geométrico particular, en función de las fases de planificación y proyectación; en el caso se proceda a la creación de un modelo de tránsito, cada vía será atribuida a una clase o categoría sobre la base de sus características funcionales y, por lo tanto, sobre la capacidad de reflujo calculada.

En esta fase, fueron adquiridos los elementos necesarios y suficientes para una evaluación “cualitativa” de la red, mediante una visita y un relevamiento fotográfico específicos.

Ya que el centro constituye el “corazón” de la ciudad, es necesario fijar brevemente aquéllos que son los ejes fundamentales que garantizan la accesibilidad, en relación a la clasificación propuesta por el POT.

La actual red viaria fundamental puede ser así descripta.

Los ejes principales de conexión entre el centro y la Troncal del Caribe son dos:

- la Avenida del Ferrocarril
- la Avenida del Libertador

Estos ejes convergen en un nudo clave de la ciudad a la altura de las Calles 14 y 15, en posición precisamente baricéntrica respecto al centro histórico.

La Avda. del Ferrocarril prosigue sobre el antiguo trazado ferroviario hasta el puerto colocado en la extremidad norte de la ciudad, Punta Betín, donde sus relieves contienen la expansión urbana.

Por otro lado, más al sur a la altura del Rodadero, la Troncal se bifurca prosiguiendo paralelamente a la costa (Carretera Gaira-Rodadero), a través del Rodadero, para después extenderse en los bordes del centro histórico con el nombre de Carrera 4.

Los otros colectores principales caracterizados por una cierta continuidad de red en relación a los ejes mencionados, son:

- Carrera 19
- Avda. del Río
- Avda. Santa Rita – Calle 22
- Calle 30
- Carrera 11 hacia Taganga

Carácter específico de la malla viaria principal es converger “en abanico” hacia el centro y el puerto, donde hoy no puede encontrar la necesaria y adecuada continuidad de red: la Avda. del Ferrocarril culmina en el puerto, la Carrera 5 se transforma en eje comercial en pleno centro; la Carrera 4 se reduce fuertemente en ancho.

En este cuadro la Carrera 1 mantiene necesariamente el rol de mayor nexo norte-sur, fuertemente ocupado por el tránsito sea público (rutas de todas las compañías), como privado.

Véase la Figura 5, en la que son representadas en verde las directrices con 2 carriles por sentido de marcha, en azul las principales directrices a carril simple y en rojo los sentidos únicos sobre los mismos ejes fundamentales; se confirma así:

- la convergencia de los ejes fundamentales sobre la red del centro histórico;
- la colocación “marginal” del único itinerario pasante (Avda. del Ferrocarril-Avda. del Libertador;
- la ausencia de ejes estructurales en la parte norte;
- la ausencia de una adecuada continuidad de red de la malla principal.

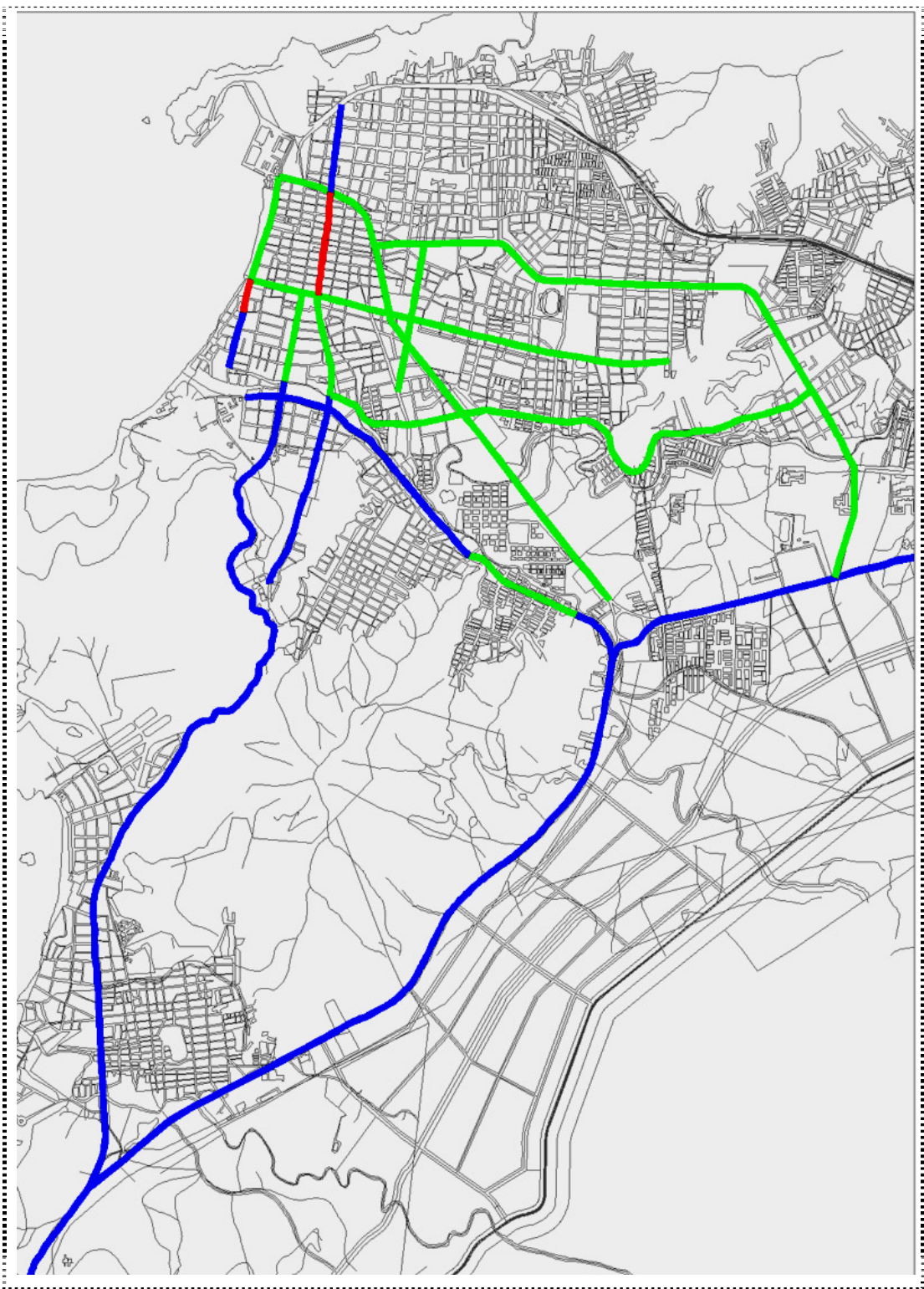


Fig. 5. Clasificación actual de las principales calles urbanas

Morfología del centro¹⁶

Se define como histórica de Santa Marta, la parte delimitada al norte y este por la Avenida del Ferrocarril, al oeste por la Carrera 1 y al sur por la Avenida Santa Rita o Calle 22; constituyéndose junto con la Carrera 5 que atraviesa la zona de Sur a Norte, en las principales vías de acceso de la zona.

La extensión es de 0,63Km, correspondiente a un cuadrado de 750m de lado; las manzanas tienen una dimensión media de 105x60m (a eje calle).

Se retoma aquí a continuación la descripción contenida en el Anexo 1.

Se trata de una malla de carácter reticular, donde las carreras se encuentran paralelas al mar e iniciando con la Carrera 1ª sobre la Playa, las cuales aumentan a medida que se alejan del mar (sentido occidente-oriente); por otro lado las calles son perpendiculares al mar y aumentan en el sentido norte-sur.

En total la malla vial interna, sin contar las avenidas que delimitan el área, cuenta con 12.9 Km de vía vehicular, de la cual 2.6 Km corresponden a calles de un carril por calzada y 10.3 Km de calles de dos carriles, lo que corresponde al 20% y 80% respectivamente. No obstante, por tratarse de un centro histórico, por cierto el más antiguo de Sudamérica se compone de calles muy angostas, las cuales a excepción de la Carrera 5ª, con tres carriles de circulación, cuentan con calzadas que permiten la circulación de un solo vehículo en condiciones aceptables, aunque en el ochenta por ciento de ellas alcanzan a circular dos automóviles livianos a velocidades de operación menores.

Al igual que la circulación de automóviles, la movilización peatonal también es incómoda, ya que las vías cuentan con andenes que varían desde los 50 cm hasta los 3 m (exceptuando la Carrera 5ª), haciendo casi imposible la circulación dentro del andén, la cual se realiza ocupando parte de la calzada vehicular. Esta característica de andenes angostos afecta igualmente la visibilidad en las intersecciones, aumentando el riesgo de accidentalidad y reduciendo la velocidad de operación.

Por otra parte, la carrera 5ª que es la única vía con andenes de dimensiones aceptables, se presenta el problema de invasión del espacio público, reduciendo así la sección de circulación peatonal, obligando al usuario a transitar por la calzada vehicular y disminuyendo la capacidad vehicular de la vía, convirtiéndola en una vía de dos carriles efectivos. Pese a ello, la 5ª no presenta problemas de circulación, ya que sobre ella se encuentra restringido el tránsito del transporte público colectivo.

La malla vial del Centro Histórico, en su totalidad presenta en su capa superficial pavimento rígido en regular estado. No presenta ningún tipo de solución de drenaje, por lo cual en las épocas de invierno se observan láminas de agua de hasta 30 cm, ocasionando gran congestión vehicular Y restringiendo la circulación peatonal, paralizando así casi en su totalidad las actividades en el centro de la ciudad. Al no presentarse ningún tipo de conducción de la escorrentía, las calles sirven como canales conduciendo el agua hacia la carrera 1ª, donde existen algunas rejillas que encausan el agua para descargar sobre la playa.

La zona en estudio presenta 11 intersecciones semaforizadas, de las cuales solo 4 se encuentran al interior de ella sobre las carreras 1ª y 5ª. El resto de intersecciones se encuentran localizadas sobre las avenidas que limitan el Centro Histórico.

Véanse las figuras de las siguientes páginas: la dimensión media de las carreras (norte-sur) y de las calles (este-oeste), y las dimensiones atípicas de la Carrera 5.

¹⁶ Materiales extraídos del Anexo 1 - Diagnóstico y Propuesta Movilidad y Accesibilidad.

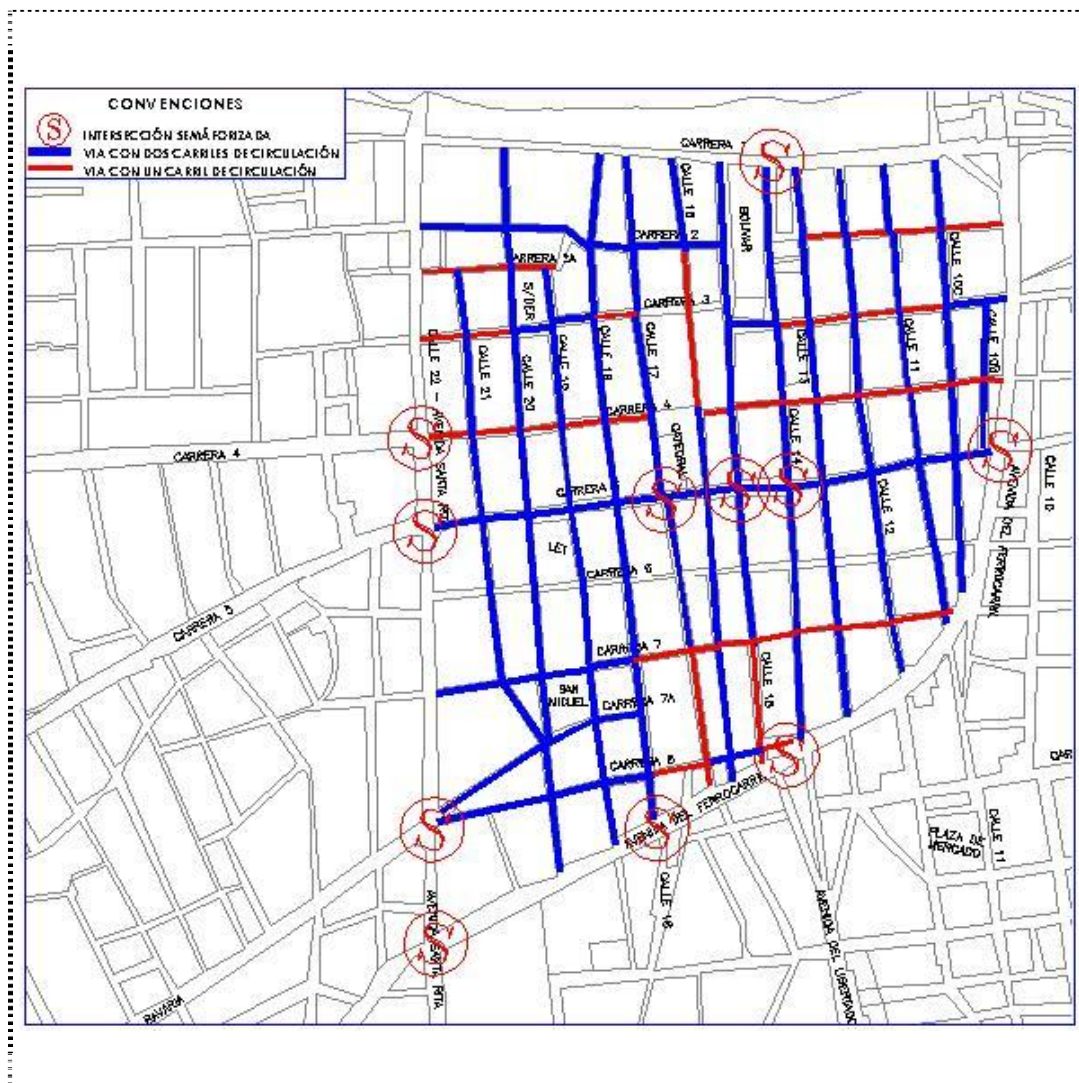


Fig. 6. Plan Centro. Clasificación de la red viaria en el centro según los sentidos de marcha



Fig. 7. Dimensiones típicas de las Carreras. Foto 1 y 2: Carrera 3 y callejón del correo, entre las calles 15 y 16. Foto 3 y 4: esquina de la calle 17 con carrera 4; esquina de la calle 15 con carrera 4, en la foto se ve la parte posterior del concejo distrital y se ve al fondo la plaza de la catedral.



Fig. 8. Foto 1. Dimensiones típicas de las Calles. Foto 2. Esquina de la carrera 5 con calle 13, se está mirando hacia el mar (carrera 1).



Fig. 9. Dimensiones típicas de las Calles. Foto1: esquina de la calle 13 con carrera 3, se está mirando hacia el mar; 2. Otra esquina.



Fig. 11. Características geométricas y ambientales de la Carrera 5. 1.Carrera 5 con la calle 13, se ve la carrera 5 hacia el norte; 2.Intersección de la carrera 5 con calle 14, en la foto se ve la carrera 5 hacia el norte.

8.4 Datos sobre la demanda

Conteos sugeridos y programa de ejecución

En el curso de la misión de octubre del 2002, fueron definidas las investigaciones de tránsito necesarias para completar el diagnóstico.

En el ámbito de Planes Parciales o Planes Especiales las investigaciones efectuadas sobre los flujos de tránsito, constituyen una parte fundamental del trabajo de campo, ya sea por el grado de detalle que estos instrumentos urbanísticos deben tener, como por la utilidad en fase de anteproyecto de las intervenciones viabilísticas, o bien para el dimensionamiento correcto de las infraestructuras.

Por lo tanto, se ha considerado importante –a nivel metodológico- programar las actividades de relevamiento con la colaboración del equipo técnico de CORPOCENTRO.

Las investigaciones sobre el tránsito se han desenvuelto en octubre-noviembre del 2002 según las siguientes modalidades:

a) Conteos vehiculares

Realización de conteos continuos manuales bidireccionales 7.00-20.00, para una cuantificación de los volúmenes y de las tipologías vehiculares, en el puesto N.1 sobre la Avenida del Ferrocarril, individualizada a la altura de la calle XX.

Tipologías vehiculares relevadas: 2 ruedas, automóviles, vehículos comerciales (< 30qli), vehículos pesados (>30 qli, camiones con remolque, autobuses).

b) Conteos vehiculares de las maniobras en las principales intersecciones

Ejecución de los conteos manuales bidireccionales 7.00-9.00, de las maniobras en N. 8 puestos, sin la distinción de las tipologías vehiculares.

c) Relevamientos del estacionamiento

Realización de relevamientos visuales del estacionamiento N. 1 área patrón, con anotación del número de las patentes al final de la evaluación del turn-over.

Al momento de la realización del presente informe son disponibles N. 8 relevamientos de las maniobras de la siguiente forma:

Localización de los puestos de relevamiento

Puesto	Localización
M1	Av. del Ferrocarril-Av. Santa Rita/Calle 22
M2	Av. del Ferrocarril-Calle 18
M3	Av. S. Rita-Carrera 8-Av. Bavaria
M4	Av. del Ferrocarril-Carrera 5
M5	Av. S. Rita-Carrera 5
M6	Av. S. Rita-Carrera 4
M7	Av. del Ferrocarril-Calle 14
M8	Av. del Ferrocarril-calle 15

En la realización de los relevamientos M1 y M3 se encuentran algunas anomalías que serán verificadas en las fases sucesivas del trabajo, los datos son de todos modos, considerados significativos para algunas evaluaciones generales.

La hora pico identificada es desde las 7.45-8.45 hs., intervalo en el cual se concentran los mayores flujos de tránsito.

El volumen máximo encontrado alcanza los 1.040 vph ca en la entrada a la Calle 14 y los 890 vph a.m. en la intersección M1 – Calle 22 dirección centro; de todos modos también los otros flujos relevados son consistentes.

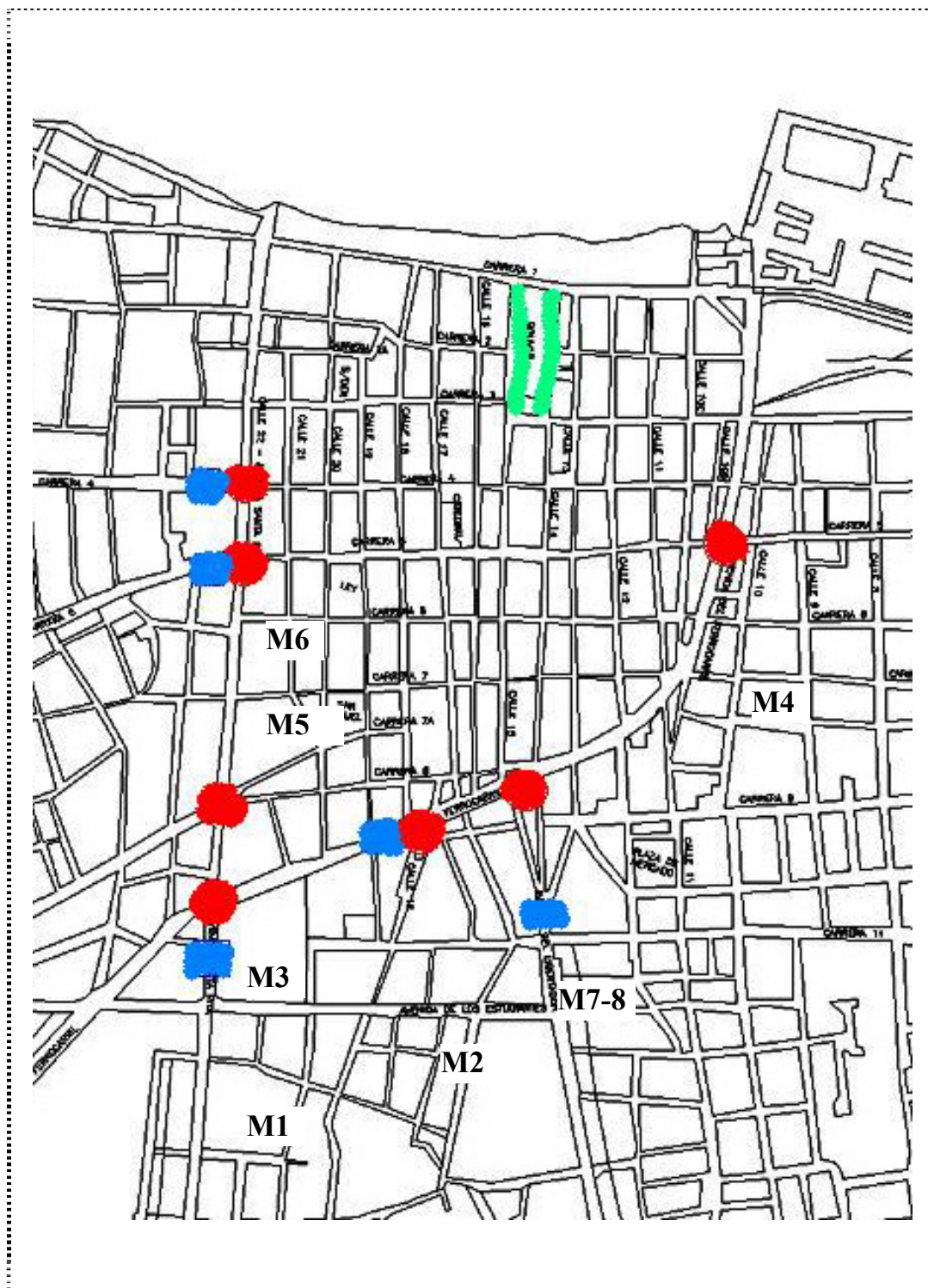


Fig. 12. Localización de los puestos de los relevamientos: en rojo los conteos de las maniobras, en azul los conteos vehiculares, en verde los relevamientos del estacionamiento.



**CORPORACION CENTRO HISTORICO DE SANTA MARTA
CORPOCENTRO
PLAN CENTRO HISTORICO
CONTEOS DE TRANSITO 2002**



Medición N°: **1**
Fecha: **22/10/2002**

Dirección: **Av. Ferrocarril/calle 22**
Medidor: **Victor Camargo**

HORA	RECTO Calle 22 hacia el Occidente (centro)	IZQUIERDA Av. Ferrocarril hacia el sur	DERECHA Av. Ferrocarril hacia el norte(mercado)
7:00 - 7:15	78	0	13
7:15 - 7:30	106	2	15
7:30 - 7:45	137	0	20
7:45 - 8:00	166	2	31
8:00 - 8:15	148	1	35
8:15 - 8:30	165	2	37
8:30 - 8:45	162	1	36
8:45 - 9:00	142	3	37
TOTAL	1104	11	224

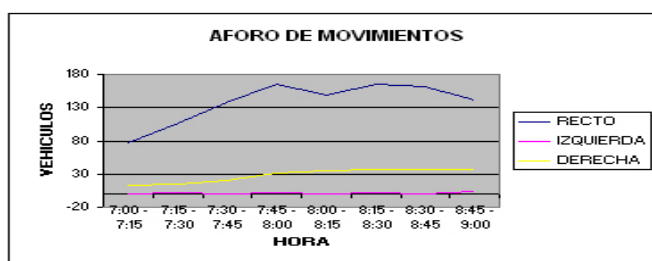


Fig. 14.Ficha de relevamiento de las maniobras de giro en las intersecciones.

Como primera aproximación, es posible afirmar que a una hora pico de 800-900 vph puede corresponder un tránsito diario de 12.000-16.000 vpd en los dos sentidos de marcha.

Se evalúan estos volúmenes de nivel medio-alto, tales de determinar condiciones de congestión en los nudos alineados a lo largo del tramo est de la Avda. del Ferrocarril (Calles 22, 18, 15, 14).

Del examen comparado de las intersecciones M1 y M2 es posible verificar que los flujos sur-norte y norte-sur, son casi equivalentes y llegan entorno a 700-800 vph; tal solia debe considerarse significactiva en relación a los valores absolutos relevados.

Tales datos confirman que la Avenida del Ferrocarril es el “recolector urbano” más importante de la ciudad, donde convergen todos los flujos de entrada/salida del centro.

En las dos intersecciones M1 y M2 se señalan también los giros a derecha y a izquierda de los flujos principales norte-sur, con volúmenes considerables:

- Av. Ferrocarril hasta Calle 18 centro (izquierda) 228 vph (30%);
- Av. Ferrocarril hasta Calle 18 centro (derecha) 146 vph (17%)
- Av. Ferrocarril hasta Calle 22 periferia (izquierda) 146 vph (17%)
- Calle 22 hasta Av. Del Ferrocarril sur (izquierda) 139 vph (17%)

Tabla 1. Conteo de maniobras M1- (Maniobras N. 1)

Tramo 1: Av S. Rita (Calle 22) este

Tramo 2: Av. del Ferrocarril norte

Tramo 3: Av S. Rita (Calle 22) centro

Tramo 4: Av. del Ferrocarril sur

[illegible]

Tabla 2. Conteo de maniobras M2- (Maniobras N. 2)

Tramo 1: Calle 18 este

Tramo 2: Av. del Ferrocarril norte

Tramo 3: Calle 18 centro

Tramo 4: Av. del Ferrocarril sur

[illegible]

Tabla 3. Conteo de maniobras M3- (Maniobras N. 3)

Tramo 1: Av. S. Rita (Calle 22) este
 Tramo 2: Carrera 8
 Tramo 3: Av. S. Rita (Calle 22)oeste
 Tramo 4: Av. Bavaria

CONTEOS DE MANIOBRAS EN LOS CRUCES PRINCIPALES																																																																																		
FECHA:		24/10/2002																																																																																
MEDICION:		M3	7.00 - 7.15	7.16 - 7.30	7.31 - 7.45	7.46 - 8.00	8.01 - 8.15	8.16 - 8.30	8.31 - 8.45	8.46 - 9.00	TOTAL	HDP																																																																						
CALLE 22 ESTE	arm 1	CARRERA 8									0	0																																																																						
		CALLE 22 OESTE	3								0	0																																																																						
		AV. BAVARIA	4								0	0																																																																						
											0	0																																																																						
CARRERA 8	arm 2	CALLE 22 ESTE	1								0	0																																																																						
		CALLE 22 OESTE	3								0	0																																																																						
		AV. BAVARIA	4								0	0																																																																						
											0	0																																																																						
CALLE 22 OESTE	arm 3	CALLE 22 ESTE	1	47	54	75	79	93	104	105	82	639	381																																																																					
		CARRERA 8	2	3	2	3	10	7	7	6	7	45	30																																																																					
		AV. BAVARIA	4	38	29	37	23	42	45	40	49	303	150																																																																					
												987	561																																																																					
AV. BAVARIA	arm 4	CALLE 22 ESTE	1	39	24	33	59	35	29	33	52	304	156																																																																					
		CARRERA 8	2	29	36	44	77	99	72	23	86	466	271																																																																					
		CALLE 22 OESTE	3	10	44	48	56	57	42	59	55	371	214																																																																					
											1141	641																																																																						
ESQUEMA DE LOS FLUXOS EN EN LOS CRUCES			M3																																																																															
				<table><tr><td></td><td></td><td>0</td><td>1</td><td>537</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>0</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>103</td><td></td><td></td><td>0</td><td>0</td><td>214</td><td>156</td><td>271</td><td></td><td>641</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>0</td><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td></td><td>30</td><td>150</td><td></td><td>4</td><td>150</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>381</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td>214</td><td>3</td><td>561</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>											0	1	537									0							103			0	0	214	156	271		641											0	2	0	0		30	150		4	150							381						214	3	561					
		0	1	537																																																																														
			0																																																																															
103			0	0	214	156	271		641																																																																									
0	2	0	0		30	150		4	150																																																																									
						381																																																																												
		214	3	561																																																																														

Tabla 4. Conteo de maniobras M4- (Maniobras N. 4)

Tramo 1: Av. del Ferrocarril norte

Tramo 2: Carrera 5 norte

Tramo 3: Av. del Ferrocarril oeste

Tramo 4: Carrera 5 centro

CONTEOS DE MANIOBRAS ENLOS CRUCES PRINCIPALES														
	FECHA:	29/10/2002												
	MEDICION:		M4	7.00 - 7.15	7.16 - 7.30	7.31 - 7.45	7.46 - 8.00	8.01 - 8.15	8.16 - 8.30	8.31 - 8.45	8.46 - 9.00	TOTAL	HDP	
FERROCARRIL ESTE	arm 1	CARRERA 5 NORTE		5	4	6	6	14	7	7	9	58	34	
		FERROCARRIL OESTE	3	113	127	130	146	129	113	126	114	998	514	
		CARRERA 5 CENTRO	4									0	0	
												1056	548	
CARRERA 5 NORTE	arm 2	FERROCARRIL ESTE	1	4	5	5	5	7	6	6	6	44	24	
		FERROCARRIL OESTE	3	11	22	17	30	19	22	36	30	187	107	
		CARRERA 5 CENTRO	4									0	0	
												231	131	
FERROCARRIL OESTE	arm 3	FERROCARRIL ESTE	1	105	117	159	157	153	140	137	144	1112	587	
		CARRERA 5 NORTE	2	8	12	10	17	15	20	24	15	121	76	
		CARRERA 5 CENTRO	4									0	0	
												1233	663	
CARRERA 5 CENTRO	arm 4	FERROCARRIL ESTE	1	12	14	28	35	34	30	47	39	239	146	
		CARRERA 5 NORTE	2	21	19	51	49	39	47	59	50	335	194	
		FERROCARRIL OESTE	3	6	3	12	5	4	5	5	9	49	19	
												623	359	
ESQUEMA DE LOS FLUXOS EN EN LOS CRUCES			M4											
					548	1	757							
					514									
		304			34	0		146	194			656		
					24			19						
		131		0	107		76	0		4	0			
								587						
					640	3	663							

Tabla 5. Conteo de maniobras M5- (Maniobras N. 5)

Tramo 1: Av. S. Rita (calle 22) oeste

Tramo 2: Carrera 5 sur

Tramo 3: Av. S. Rita (calle 22) este

Tramo 4: Carrera 5 centro

CONTEOS DE MANIOBRAS EN LOS CRUCES PRINCIPALES													
	FECHA:	01/11/2002											
	MEDICION:		M5	7:00 - 7:15	7:16 - 7:30	7:31 - 7:45	7:46 - 8:00	8:01 - 8:15	8:16 - 8:30	8:31 - 8:45	8:46 - 9:00	TOTAL	HDP
CALLE 22 ESTE	arm 1	CARRERA 5 SUR	2	41	49	48	43	49	48	61	53	392	201
		CALLE 22 ESTE	3	52	75	73	68	86	71	66	83	574	291
		CARRERA 5 NORTE	4	4	10	10	13	18	13	17	20	105	61
												1071	553
CARRERA 5 SUR	arm 2	CALLE 22 ESTE	1	26	41	49	44	48	31	27	34	300	150
		CALLE 22 OESTE	3	23	27	27	28	16	17	20	25	183	81
		CARRERA 5 NORTE	4	32	75	75	130	115	118	105	110	760	468
												1243	699
CALLE 22 OESTE	arm 3	CALLE 22 OESTE	1	69	108	117	122	132	141	106	145	940	501
		CARRERA 5 SUR	2	28	26	47	56	71	80	52	58	418	259
		CARRERA 5 NORTE	4	17	35	40	73	48	50	56	55	374	227
												1732	987
CARRERA 5 NORTE	arm 4	CALLE 22 ESTE	1									0	0
		CARRERA 5 SUR	2									0	0
		CALLE 22 OESTE	3									0	0
												0	0
ESQUEMA DE LOS FLUXOS EN EN LOS CRUCES			M5										
					553	1	651						
					291								
			460		201	61	0	0		0			
					130	81	259	227					
			2		468							954	
							501						
					372	3	987						

Tabla 6. Conteo de maniobras M6- (Maniobras N. 6)

Tramo 1: Av. S. Rita (calle 22) oeste

Tramo 2: Carrera 4 sur

Tramo 3: Av. S. Rita (calle 22) este

Tramo 4: Carrera 4 centro

CONTEOS DE MANIOBRAS ENLOS CRUCES PRINCIPALES														
	FECHA:	01/11/2002												
	MEDICION:		M6	7.00 - 7.15	7.16 - 7.30	7.31 - 7.45	7.46 - 8.00	8.01 - 8.15	8.16 - 8.30	8.31 - 8.45	8.46 - 9.00	TOTAL	HDP	
CALLE 22 OESTE	arm 1	CARRERA 4 SUR		21	39	27	32	33	30	34	27	243	129	
		CALLE 22 ESTE	3	68	73	68	48	59	93	95	91	595	295	
		CARRERA 4 NORTE	4	3	1	3	1	6	6	5	7	32	18	
												870	442	
CARRERA 4 SUR	arm 2	CALLE 22 OESTE	1	35	55	51	76	59	88	84	76	524	307	
		CALLE 22 OESTE	3	7	25	27	37	44	41	37	42	260	159	
		CARRERA 4 NORTE	4	17	40	42	61	78	70	67	68	443	276	
												1227	742	
CALLE 22 ESTE	arm 3	CALLE 22 OESTE	1	69	108	117	122	132	141	106	145	940	501	
		CARRERA 4 SUR	2	28	26	47	56	71	80	52	58	418	259	
		CARRERA NORTE	4	17	35	40	73	48	50	56	55	374	227	
												1732	987	
CARRERA 4 NORTE	arm 4	CALLE 22 OESTE	1									0	0	
		CARRERA 4 SUR	2									0	0	
		CALLE 22 OESTE	3									0	0	
												0	0	
ESQUEMA DE LOS FLUXOS EN EN LOS CRUCES			M6											
					442	1	808							
					295									
			388		129	18	0	0			0			
			212		307	259	227		4		521			
				276	501									
					454	3	987							

Tabla 7. Conteo de maniobras M7- (Maniobras N. 7)

Tramo 1: Calle 14 este

Tramo 2: Av. del Ferrocarril norte

Tramo 3: Cile 14 centro

Tramo 4: Av. del Ferrocarril sur

CONTEOS DE MANIOBRAS EN LOS CRUCES PRINCIPALES																																																																																																																					
FECHA:		05/11/2002																																																																																																																			
MEDICION:		M7			7.00 - 7.15	7.16 - 7.30	7.31 - 7.45	7.46 - 8.00	8.01 - 8.15	8.16 - 8.30	8.31 - 8.45	8.46 - 9.00	TOTAL	HDP																																																																																																							
CALLE 14 ESTE	arm 1	FERROCARRIL NORTE		70	88	79	115	108	133	101	92	786	457																																																																																																								
		CALLE 14 CENTRO	3	26	55	54	100	123	104	88	72	622	415																																																																																																								
		FERROCARRIL SUR	4	32	20	37	29	47	59	36	53	313	171																																																																																																								
												1721	1043																																																																																																								
FERROCARRIL NORTE	arm 2	CALLE 14 ESTE	1									0	0																																																																																																								
		CALLE 14 CENTRO	3	0	2	2	4	3	3	8	5	27	18																																																																																																								
		FERROCARRIL SUR	4	186	201	212	192	233	228	218	248	1718	871																																																																																																								
												1745	889																																																																																																								
CALLE 14 CENTRO	arm 3	CALLE 14 ESTE	1									0	0																																																																																																								
		FERROCARRIL NORTE	2									0	0																																																																																																								
		FERROCARRIL SUR	4									0	0																																																																																																								
												0	0																																																																																																								
FERROCARRIL SUR	arm 4	CALLE 14 ESTE	1									0	0																																																																																																								
		FERROCARRIL NORTE	2	83	84	149	103	118	109	106	107	859	436																																																																																																								
		CALLE 14 CENTRO	3	3	2	11	5	18	12	9	13	73	44																																																																																																								
												932	480																																																																																																								
ESQUEMA DE LOS FLUXOS EN EN LOS CRUCES				M7																																																																																																																	
				<table><tr><td></td><td></td><td>1043</td><td>1</td><td>0</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td>415</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>668</td><td></td><td>457</td><td>171</td><td>0</td><td>436</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>480</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>44</td><td>0</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>688</td><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>1042</td></tr><tr><td></td><td></td><td>871</td><td>118</td><td>0</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>0</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td>477</td><td>3</td><td>0</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>												1043	1	0											415											668		457	171	0	436							480				44	0									688		0	0	0								1042			871	118	0												0												477	3	0								
		1043	1	0																																																																																																																	
		415																																																																																																																			
668		457	171	0	436							480																																																																																																									
			44	0																																																																																																																	
688		0	0	0								1042																																																																																																									
		871	118	0																																																																																																																	
			0																																																																																																																		
		477	3	0																																																																																																																	

Tabla 8. Conteo de maniobras M8- (Maniobras N. 8)

Tramo 1: Calle 15 este

Tramo 2: Av. del Ferrocarril norte

Tramo 3: Cile 15 centro

Tramo 4: Av. del Ferrocarril sur

CONTEOS DE MANIOBRAS EN LOS CRUCES PRINCIPALES													
FECHA:		05/11/2002											
MEDICION:		M8											
		7.00 - 7.15 7.16 - 7.30 7.31 - 7.45 7.46 - 8.00 8.01 - 8.15 8.16 - 8.30 8.31 - 8.45 8.46 - 9.00 TOTALE HDP											
CALLE 15 ESTE	arm 1	FERROCARRIL NORTE	1									0	0
		CALLE 15 CENTRO	3									0	0
		FERROCARRIL SUR	4									0	0
												0	0
FERROCARRIL NORTE	arm 2	CALLE 15 ESTE	1	88	109	112	128	147	139	128	122	973	542
		CALLE 15 CENTRO	3									0	0
		FERROCARRIL SUR	4	98	92	100	64	86	89	90	126	745	329
												1718	871
CALLE 15 CENTRO	arm 3	CALLE 15 ESTE	1	20	35	32	49	63	57	49	66	371	218
		FERROCARRIL NORTE	2	9	7	10	24	20	36	23	16	145	103
		FERROCARRIL SUR	4	7	15	20	23	42	45	25	19	196	135
												712	456
FERROCARRIL SUR	arm 4	CALLE 15 ESTE	1	11	12	24	8	19	17	19	25	135	63
		FERROCARRIL NORTE	2	86	86	160	108	136	121	115	120	932	480
		CALLE 15 CENTRO	3									0	0
												1067	543

De diversa naturaleza son los dos conteos (M4-M5) efectuados al inicio (lado sur, cruce con Calle 22) y al final (lado norte, cruce con Av. del Ferrocarril) de la Carrera 5.

En la hora pico de la mañana, el eje central (sentido único sur-norte) recibe 300-500 vph ca, volumen de tránsito en absoluto particularmente significativo y del todo compatible con un tejido edilicio como el del centro.

Ulteriores consideraciones pueden ser realizadas sobre los nudos M3, M6, M7-8:

- los problemas de congestión sobre Carrera 5 son debidos principalmente a la “cualidad” del tránsito y a las interferencias (puestos de mercado informal), no tanto a las “cantidades” que alcanzan los 400-500 vph;
- en la intersección M3 en dirección centro, se nota la equilibrada repartición de las tres maniobras (derecha, derecho, izquierda), comprendida entre los 300 y los 150 vph (importancia del giro a la izquierda)
- la comparación de los datos en las intersecciones M5 y M6 pone en evidencia un importante flujo oeste-este (hacia la Carrera 1) de aproximadamente 800-1000 vph, muy consistente y en su totalidad atraviesa la costanera;
- muy compleja es la situación de la intersección “doble” Calles 14-15 con Av. del Ferrocarril, con flujos de más de 1.000 vph en la entrada a la Calle 14 este y, en contra, un giro a izquierda desde la Avda. del Ferrocarril hacia la Calle 15 de 550 vph ca., igual a más del 50% del flujo total; este nudo debe considerarse el punto más crítico relevado sobre la red;

En resumen, se puede afirmar que:

- los volúmenes relevados sobre la Avenida del Ferrocarril son ingentes, ya sea en términos absolutos como relativos; cuotas de más de 800-900vph deben considerarse dentro de una “solía de atención”,
- las intersecciones consideradas, a causa de la poca manutención y señalación, funcionan en condiciones próximas a la saturación y es fundamental la posibilidad de canalización de las ingentes maniobras de giro;
- los volúmenes de la Carrera 5 son realmente inferiores (3000-4000 vpdia), compatibles con el ámbito atravesado y con eventuales intervenciones de moderación del tránsito.

Datos sobre el estacionamiento

Por lo que respecta el tema del estacionamiento, algunos datos importantes se encuentran en el Anexo 1 del Plan Centro.

Por lo tanto, se ha establecido utilizar los datos ya disponibles y, en segundo lugar, completarlos con algunos relevamientos del turn-over en áreas individualizadas intencionalmente como patrones.

Análiss de los datos disponibles

Los datos se refieren, en primer lugar, a un inventario de estacionamientos (fuera de la vía) de diciembre del 2001. En este inventario se contabilizaron en la zona de influencia 28 estacionamientos, de los cuales uno es privado a servicio de El Vivero, uno no se

considera apropiado para la zona ya que sirve principalmente a los trabajadores del Vivero y un último se encontraba fuera de servicio. Se contaba con 25 estacionamientos en servicio que varían de área e instalaciones, totalizando una oferta de 668 plazas de estacionamiento aproximadamente.

En segundo lugar, se han contabilizado los puestos dentro de la vía. El método empleado para cuantificar la oferta de estacionamiento se basó en el inventario de puestos de estacionamiento sobre la vía y fuera de ella.

Se observa que la metodología utilizada es parcialmente inexacta, ya que, por regla, la oferta efectiva está constituida por los espacios físicos disponibles, ocupados y no ocupados, y no por las plazas ocupadas solamente al momento del relevamiento¹⁷. De todas maneras, presuponiendo condiciones recurrentes de saturación –en este caso específico- es posible asumir las plazas ocupadas como puestos disponibles.

Por lo tanto, separando el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas, se obtienen los siguientes cuadros:

OFERTA DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE LA VÍA

Nº	DIRECCIÓN				ÁREA M2	LOTE / EDIF.	PLAZAS AUTO	PLAZAS MOTO
1	Carrera	1	11	Esq.	2400	Lote	60	
2	Calle	20	1	10	900	Lote	20	
3	Carrera	18	2		324	Lote	14	10
4	Calle	18	2		1296	Lote	35	10
5	Carrera	2	17	43	180	Lote	20	
6	Carrera	2A	20	Esq.	460	Lote	20	
7	Calle	22	2A	50	150	Lote	22	
8	Calle	11	2	82	1392	Lote	50	
9	Carrera	3	10B	30	1500	Lote		
10	Calle	16	3	60	300	Lote	20	20
11	Calle	16	3	43		Lote	20	
12	Calle	13	3	13	320	Lote	14	6
13	Calle	11	3			Edificación	200	
15	Calle	21	4	40	50	Lote	5	
16	Calle	20	4	39	600	Lote	14	
17	Calle	19	4	44	234	Lote	10	0
18	Calle	12	4	58	400	Lote	15	20
19	Calle	11	4	85	800	Lote	20	
20	Calle	17	5		450	Lote	16	5
21	Calle	12	5	74	200	Lote	8	10
23	Calle	17	6	1	500	Lote	20	15
24	Carrera	6	13	90	304	Lote	13	
25	Calle	16	7	15	322	Lote	12	
26	Calle	22	8	SAO	4200	Lote		
27	Calle	20	8	72	1240	Lote	40	
	Total						668	

¹⁷ En el estudio se afirma que “Para llevar a cabo tal inventario en el caso de estacionamiento sobre calzada, fue necesario hacer un recorrido vía por vía, contabilizando las plazas ocupadas por vehículos”.

OFERTA DE ESTACIONAMIENTO EN LA VÍA (Carreras)

(Número de vehículos estacionados en la vía)

		CALLE														
		10 B	10 C	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
CARRERA	1															
	2				1			2	9		2	6	10			
	2 A											8				
	3	5									4	12				
	4			1		17								1		
	5		2	3	1			1								
	6		1	2	1				4		2		2	5		
	7			3	1	2		1			3	5	2			
	7 A											1				
	8						4	2				1	3			

OFERTA DE ESTACIONAMIENTO EN LA VÍA (Calles)

(Número de vehículos estacionados en la vía)

		CARRERA									
		1	2	2 A	3	4	5	6	7	7 A	8
CALLE	10 B										
	10 C	4	3		3	3	5	2			
	11	11	2		4	7	10	4	2		
	12	3	9		13	8	16	1	7		
	13	12	15		4		4	7	9		
	14		1		7	7	9	10	11		
	15	44	38	10	9	8	6	5	3		
	16	29				55		4	7		
	17	28	13		15	5	22	9	2		1
	18	6	14		18	9	11	11	3	2	3
	19			6	10	4	2	7			3
	20	2		7	5	10	4	3	5	2	
21		9		13	10	11	15	3			
22											

Los números son así resumidos:

- 668 plazas afuera de la vías
- 864 pazas en la vía
- TOTAL OFERTA DE 1.528 plazas en el centro.

Las sucesivas investigaciones previstas tienden a verificar a través de datos ciertos, la impresión inmediata y fácilmente perceptible que la oferta de estacionamiento en el centro esté realmente saturada.

Asimismo, mayor atención deberá dedicarse a la individualización de las áreas para el estacionamiento de los residentes.

8.5 Problemáticas del transporte colectivo

Consideraciones generales

Afrontar el tema del transporte colectivo, significa analizar la estructura empresarial con la cual hoy se efectúa el servicio.

En este sentido, se considera necesario promover dos líneas paralelas de reflexión, la del Plan Centro y la de la reforma del transporte colectivo, líneas que a pesar de ser estrechamente correlativas, deberían encontrar modalidades y tiempos actuativos diferentes.

Se sugiere, por lo tanto, mantener separada la profundización de las políticas urbanísticas generales de aquéllas sectoriales, sobre todo mediante la distinción de una acción a corto plazo, sin radicales innovaciones en el sistema colectivo, y una a largo plazo en la que madure la creación de un gestor único del servicio.

Las actuales modalidades típicas de ejercicio pueden ser así descriptas:

El servicio del transporte público colectivo de pasajeros es prestado por compañías de transporte privadas, legalmente establecidas y autorizadas por el gobierno distrital para prestar este servicio, a cambio de una tarifa establecida.

Estas empresas han dirigido su negocio hacia la afiliación de vehículos mediante la venta de cupos de operación. Por esta razón, la mayoría de las compañías transportadoras sólo explotan el derecho de operar una ruta mediante el pago de un valor, sin dirigir su empeño empresarial al cumplimiento de elevados parámetros de operación; ni a mejorar la estructura empresarial acorde con el servicio prestado, como tampoco a establecer eficaces turnos de operación, ni a la búsqueda de altos estándares de seguridad, entre otros.

Por su lado, el propietario típico de bus es un pequeño ahorrador, que a título personal ha dirigido su inversión hacia la compra de un vehículo que coloca a disposición de la empresa de transportes para que sea puesto en circulación. Cabe notar que el propietario asume los gastos de mantenimiento, al igual que los riesgos inherentes al servicio.

A su turno, el conductor es un agente que recibe diariamente el equipo (bus) y a cambio entrega al propietario o a quien lo administra, una suma de dinero previamente convenida, a la vez que asume los costos de movilización del vehículo y el derecho de despacho. Participa en el sistema a la manera de un arrendatario, pues paga una especie de canon por la utilización del bus.

Incorporar un vehículo al servicio de transporte público, en la actualidad, tiene un costo que oscila entre 12 y 18 millones de pesos, que se pagan en favor de la compañía de transportes, con los que se cubre el denominado “cupos de operación”.

Además, el propietario del bus debe cubrir a favor de la compañía transportadora una “cuota mensual de administración”, que oscila entre \$30.000 y \$70.000 dependiendo del tipo de cada vehículo. De igual manera, para operar un bus se paga a la compañía transportadora a la cual está afiliado un derecho de despacho que oscila entre \$10.000 y \$28.000 diarios, según la clase de vehículo.

Como ejemplo de esta falta de atención y control del negocio por parte de las compañías transportadoras, resalta el aumento desproporcionado del parque automotor con relación a la demanda del servicio de transporte público colectivo de pasajeros, el cual se refleja en los índices de ocupación medios que presenta actualmente el sistema.

Así como la relación empresarial entre el propietario del vehículo y la compañía transportadora es deficiente, algo similar ocurre entre el propietario del vehículo y el conductor. Se estima que en la mayoría de los casos, el conductor no está vinculado a la compañía transportadora sino que responde directamente ante el propietario del vehículo.

Consecuentemente, el conductor no goza de un contrato laboral formal, no recibe prestaciones legales, y mucho menos recibe una capacitación que lo comprometa a prestar un servicio seguro y de calidad. Es remunerado por los pasajeros que logra subir durante el recorrido, y con lo recaudado debe cubrir los costos.

Para atender sus compromisos, el conductor está sometido a jornadas de trabajo extenuantes que varían entre 10 y 14 horas. De esta forma, el sistema ineficiente lo obliga -por encima de las reglas de tránsito- a entablar una cacería alocada para recoger el mayor número de pasajeros posible, en lo que comúnmente se denomina la “guerra del centavo”. Se estima que un conductor de transporte público colectivo de pasajeros devenga entre \$20.000 y \$30.000 diarios (sin derecho a prestaciones legales) después de pagar al propietario del vehículo la tarifa convenida para el día, y de asumir los costos de despacho y del combustible.

Resulta, entonces, fácil entender que es el anacrónico y poco racional enfoque del sistema el responsable de generar tan altos índices de accidentalidad, al igual que propiciar un ineficiente servicio de transporte público de pasajeros, que deteriora de manera creciente y significativa la calidad de vida de los samarios.

Datos fundamentales¹⁸

El transporte público en Santa Marta opera bajo la dirección y control del Instituto Distrital de Tránsito y Transporte - INDISTRAN, el cual sigue las normas dispuestas por el Ministerio de Transporte para esta clase de servicio. Ejerce el marco operativo regulando la creación de nuevas empresas, autoriza rutas y frecuencias de despacho y regula la prestación de este servicio. En tal sentido, existen en la capital de Magdalena 57 rutas autorizadas legalmente (10 Bastidas, 19 Cootransmag, 17 Rodamar y 11 Rodaturs), en la resolución 555 de Indistran del 30 de junio de 2000, que recorren la ciudad con un parque automotor de aproximadamente 904 unidades de las cuales, el 3% de ellos tienen más de 20 años. Por otro lado, el 85% de los vehículos son colectivos, los cuales tienen baja capacidad, convirtiéndose en elemento congestionante del tránsito automotor. Este parque automotor, está distribuido entre 4 empresas para prestar el servicio público de transporte, recorriendo distancias promedio por ruta de 36 kilómetros.

Edad Parque Automotor De Empresas

AÑOS DE SERVICIO	RODAMAR	RODATURS	BASTIDAS	COOTRANSMAG	TOTAL	%
1 a 5	65	59	30	131	285	32%
6 a 10	203	73	75	137	488	54%
11 a 15	50	29	2	20	101	11%
16 a 20	0	0	0	0	0	0%

¹⁸ Este párrafo retoma los materiales y las notas contenidas en el Anexo Diagnóstico y Propuesta Movilidad y Accesibilidad

Edad Parque Automotor De Empresas

AÑOS DE SERVICIO	RODAMAR	RODATURS	BASTIDAS	COOTRANSMAG	TOTAL	%
Mas de 20	0	17	1	12	30	3%
Total	318	178	108	300	904	100%

Fuente: Empresas Transportadoras

Otra de las fuentes de información secundaria, fue el “Estudio de Tránsito y diseño Calle 22 - Sta. Rita”, en el cual se realizaron aforos vehiculares sobre la Calle 22 entre carreras 1ª y 2ª, sitio de paso de casi la totalidad de las rutas de Santa Marta. En estos aforos y según los resultados presentados en dicho informe, se observa la gran incidencia del transporte colectivo, sobre el tránsito general.

Distribución del tránsito de acuerdo al tránsito promedio diario

TPD Normal	18,384	
TPD Normal Oeste - Este	8,700	47%
TPD Normal Este - Oeste	9,684	53%

Total Autos	6,282	34.17%
Total Microbuses	8,386	45.62%
Total Busetas P	2,775	15.09%
Total Busetas G	840	4.57%
Total Buses	5	0.03%
Total C2P	72	0.39%
Total C2G	9	0.05%
Total C3	15	0.08%

Fuente: Estudio de tránsito y diseño Calle 22 - Sta. Rita. U.T. Concesión Santa Marta 2000

En el cuadro siguiente nótese que en conjunto, el volumen de transporte colectivo suma más del 65% del TPD diario, situación que ratifica el inadecuado diseño de los recorridos de las rutas.

Comparación de volúmenes vehiculares

Total Autos	6,282	34.17%
Total Tte. Público	12,006	65.31%
Total Camiones	96	0.52%

Fuente: Estudio de tránsito y diseño Calle 22 - Sta. Rita. U.T. Concesión Santa Marta 2000

Realizada la evaluación de la información secundaria y de acuerdo a las inspecciones visuales, se procedió a identificar los problemas más evidentes en la operación del transporte público colectivo y que a continuación se enumeran:

- ✓ Todas las rutas, a excepción de una, incluyen en su recorrido el paso por el Centro Histórico, en el tramo Avenida del Ferrocarril de la Carrera 5ª a Carrera 1ª, Carrera 1ª de Calle 10 a Calle 22, Calle 22 o Avenida Santa Rita de Carrera 1ª a Carrera 4ª. Este recorrido se hace en los dos sentidos de circulación.

- ✓ Son muy pocos los paraderos definidos en los corredores visitados a lo largo de toda la ciudad, lo que ocasiona congestión y demoras en los recorridos de las rutas, al igual que para el transporte individual.
- ✓ En los lugares donde existen paraderos, el usuario no hace uso de ellos.

Los principales problemas operacionales del sistema actual se pueden enumerar así:

1. El transporte público colectivo de pasajeros presenta altos niveles de congestión en el Distrito Central y en los principales corredores de la ciudad (Avda. del Ferrocarril).
2. El sistema operativo no es eficiente y muchas rutas compiten en un mismo corredor. Esto contribuye a que aproximadamente el 30% de los accidentes de tránsito involucre a vehículos del transporte público colectivo de pasajeros.
3. La autoridad de tránsito y transporte ejerce un control mínimo sobre las operaciones de las compañías transportadoras.
4. Actualmente no existen paraderos establecidos por lo que se utiliza cualquier sitio para el abordaje y descenso de pasajeros. Este modo de operación es inseguro para los usuarios e ineficiente para la operación del tránsito vehicular en general, lo cual contribuye al congestionamiento de las principales intersecciones y corredores de la ciudad.
5. El servicio no es confiable en sus frecuencias de servicio y presenta una sobreoferta generalizada.
6. Inexistencia de estudios de planeación de transportes que identifiquen la demanda de transporte público y optimicen tanto la distribución de rutas como la capacidad transportadora.
7. El método de pago de la tarifa es obsoleto e inoperante.
8. La remuneración del sistema, basada en el pago por pasajero transportado, ha generado lo que hoy se conoce como “la guerra del centavo”. Este esquema contribuye a reducciones en las velocidades de circulación y degrada la seguridad del sistema, ya que los conductores de los vehículos de transporte público no sólo compiten con otras rutas que circulan en el mismo corredor, sino también con los conductores de la misma ruta.

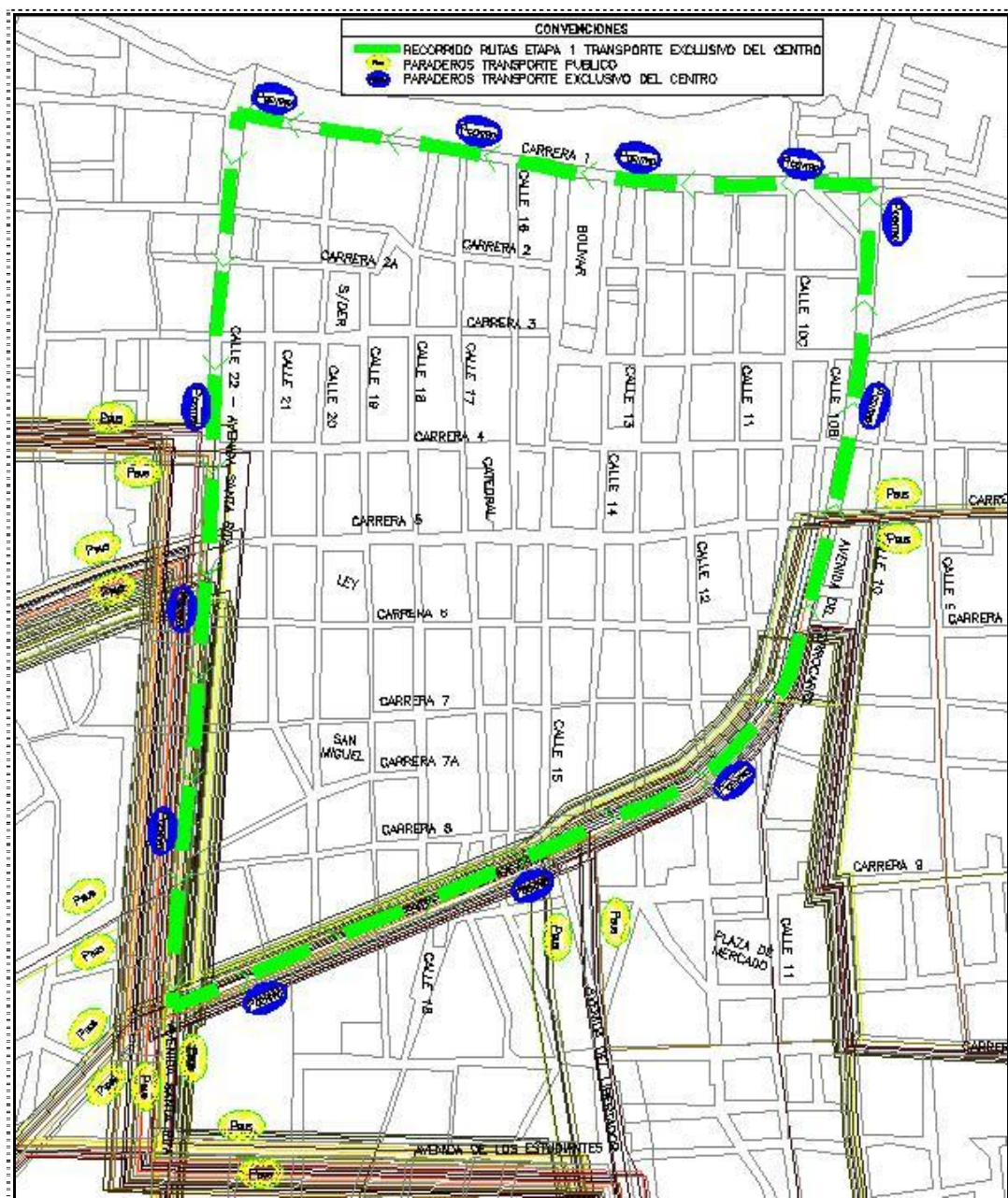


Fig. 15. Actual recorrido de las líneas de transporte colectivo en el centro

8.6 Crítica

Consideraciones generales

De la lectura de los datos disponibles se pueden extraer algunas conclusiones:

- a) el **transporte colectivo** constituye la modalidad principal de relación entre ciudad y centro. De todas maneras, propiamente la estructura del servicio se presenta hoy como un factor de limitación anti-económico. El esquema y las reglas en los que se soporta la operación del sistema, se estructura en un modelo empresarial anacrónico que no propicia una adecuada rentabilidad para los propietarios de equipos; no favorece la seguridad social de conductores; atenta contra la seguridad e integridad de los usuarios; impacta negativamente el medio ambiente, y además degrada la calidad de vida de todos los habitantes del área urbana. En el caso de Santa Marta el recorrido principal de las rutas pasa por la Carrera 1 provocando efectos de congestión, inseguridad y comprometiendo los posibles usos recreativos de la costanera.
- b) los **flujos de tránsito privado** ocupan fuertemente las vías perimetrales del centro (viabilidad primaria), las cuales no tienen adecuada continuidad de red y conservan una estructura radial convergente sobre el puerto. Los flujos de tránsito relevados son consistentes y la hora crítica de la mañana alcanza valores significativos en torno a los 1.000 vph. Actualmente la malla viaria no está suficientemente jerarquizada, hecho que provoca la total superposición de los flujos, pesado y ligero, metropolitano y local, sobre las mismas vías principales. En particular, en el sector norte, la morfología de la ciudad ha condicionado un adecuado desarrollo de la red, de manera que la Avenida del Ferrocarril resta el único eje de penetración de dimensiones significativas y con continuidad (no por casualidad se desarrolla sobre los restos del ex trazado ferroviario). Por otro lado, la realización de la Vía Alternativa al Puerto, que se confirma como una inversión estratégica, es concebida como una infraestructura excesivamente especializada.
- c) la cuestión de las **dotaciones de estacionamiento** -como en los más notos casos europeos- necesarias para el funcionamiento de las actividades institucionales, terciario-direccionales, comerciales y culturales, o bien las principales actividades de vida asociada que distinguen la ciudad (y su centro), se presenta como problema central e ineludible para las políticas de recualificación urbana. La demanda de estacionamiento de 1.500 plazas representa la cuota mínima a satisfacer.
- d) la **percepción y el uso del espacio público** se imponen según modelos culturales extendidos en todo el mundo occidental, en los cuales la conservación del patrimonio histórico, el respeto por el ambiente y la reducción de la contaminación causada por el tránsito, son hechos adquiridos. Las características de la red interna en el centro de Santa Marta permiten formular la hipótesis de un sistema de recorridos peatonales y un sistema de “calles de coexistencia”, o bien de peatonalidad privilegiada pero con acceso a los vehículos. Por lo tanto, las técnicas de moderación del tránsito, junto con las normativas restrictivas de la circulación, se confirman como los instrumentos idóneos a ser utilizados en las políticas de recualificación urbana del Plan Centro.

Elementos de criticidad en el centro histórico

De un análisis más detallado, la realidad del centro histórico de Santa Marta ha puesto a la luz:

- un sistema de transporte colectivo anti-económico, inseguro y fuertemente impactante sobre el centro;
- una estructura de las líneas no funcional al nuevo tejido urbano contenido en las hipótesis de desarrollo (POT) y contrastante con los objetivos de recualificación del centro, con casi todas las líneas convergentes sobre el recorrido Calle 22- Carrera 1- Avda. del Ferrocarril;
- una inadecuada jerarquización de la malla viaria en el estado actual y una incompleta aplicación de los criterios de “jerarquía funcional” también en las direcciones asumidas por la reciente planificación;
- una consistente presión ejercida sobre la red por los volúmenes de tránsito, los cuales alcanzan valores en horas críticas de 1.600-1.800 vehículos/hora en los dos sentidos de marcha, con una estimación diaria de 12.000-16.000 vehículos. Valores que aunque en términos absolutos se deben considerar significativos y en algunos casos, próximos a la solía de congestión;
- una negativa sobreposición e interferencia de flujos sobre la Carrera 5, con fenómenos de congestión en las horas críticas, debidos más a la ocupación del carril por actividades de comercio informal, que por la real entidad de los flujos;
- una consistente demanda de estacionamiento, tal de saturar la oferta de más de 1.500 plazas en el centro histórico, o bien la ausencia de políticas específicas capaces de individualizar y responder a las diversas exigencias del “estacionamiento breve” y del “estacionamiento prolongado”;
- una estructura del espacio público fragmentada y degradada, en la cual los espacios centrales representativos y del tiempo libre no llegan a cristalizar, generando un impulso a la frecuentación del centro; además de la falta de una red coherente de los recorridos peatonales y/o peatonalidad privilegiada (calles de coexistencia);
- una subdotación infraestructural con evidentes problemas de manutención de los carriles, de las señales y de las instalaciones tecnológicas, tal de reducir ciertamente los estándares de seguridad.

8.7 Metodología de intervención

Las características morfológicas y la configuración funcional del centro histórico de Santa Marta sugieren algunas líneas de dirección, cuya concreta aplicabilidad deberá ser evaluada directamente por los técnicos locales en las fases aplicativas del proyecto.

Las líneas guía, a continuación ilustradas, tienen la precipua función de individualizar aspectos irrenunciables para garantizar un mejor uso de esta parte de ciudad y, más generalmente, un aumento de la calidad de la vida urbana.

Individualización de la red estructurante

Siguiendo las primeras indicaciones del POT, se considera necesario profundizar el tema de la jerarquización de la red a escala urbana. Tal operación, que excede los límites del área de proyecto, es de todas maneras indispensable para sentar las bases de una correcta planificación de la accesibilidad al centro.

Se trata, por lo tanto, de una propuesta con prevalente valor metodológico que podrá ser ulteriormente precisada en el momento de la planificación del sector a escala urbana.

Es importante destacar que la clasificación, mejor definible como “jerarquización”, se debe basar sobre un riguroso “criterio funcional”, o bien a través del rol desarrollado por la infraestructura dada en el cuadro del sistema viabilístico completo, cuyas referencias principales son los flujos relevados y/o estimados (o bien el uso real de la calle), más que consideraciones de natura normativa, geométrica u otra.

Asimismo, se trata de una aproximación explícitamente “interpretativa”, orientada a poner a la luz el rol de las diversas directrices en la red viaria fundamental y, sobre todo, a identificar los nudos fundamentales de intercambio.

Sobre la base de las primeras evaluaciones efectuadas al momento del diagnóstico, fue lanzada una propuesta preliminar de jerarquización de la red, con el objetivo de clarificar y precisar:

- el rol de la red “estructurante” a escala urbana;
- el rol del centro en el cuadro de la accesibilidad urbana;
- el rol de la Avda. del Ferrocarril como principal colector urbano;
- el rol de la Carrera 5
- el rol de la Carrera 1

Se propone, por lo tanto, una tabla de comparación de las tipologías de las calles:

Clasificación POT	Clasificación tentativa	Sub-categorías
Enlace primario	Vías rápidas urbanas	
Enlace Básico	Vías primarias	arteriales
Enlace Secundario	Vías secundarias	colectoras
		comerciales
Red de vías locales	Red de vías locales	residenciales
		de coexistencia
Calles peatonales	Calles peatonales	

Islas ambientales y moderación del tránsito

Por lo que respecta la metodología propuesta para el Centro, la acepción que utilizaremos para representar las intervenciones que caracterizan las propuestas es la de “isla ambiental”.

Con este término se entiende definir un área delimitada, o bien “isolada” de la red principal urbana, que normalmente está caracterizada por la función preminente de satisfacer las exigencias de movilidad de la población con los vehículos motorizados.

La viabilidad principal debe constituir, por lo tanto, una red de itinerarios viarios, cuyas mallas encierren singulares zonas urbanas, a las que se asigna la denominación de “islas ambientales”, compuestas exclusivamente por calles locales (“islas”, en tanto son internas a la malla de viabilidad principal; “ambientales” en tanto finalizadas a la recuperación de la vivibilidad de los espacios urbanos). Aunque en este caso asignado al centro histórico, el concepto de “isla ambiental” podrá ser extendido a las zonas periféricas.

En la isla ambiental tienen precedencia los peatones y la velocidad de los vehículos es limitada a 20-30 km/h. Mientras a través de toda la red principal urbana será oportuno prever la exclusión del estacionamiento vehicular en los relativos carriles de las calles. El conjunto de las restantes calles (calles locales) asume la denominación de “red local urbana”, con función preminente de satisfacer las exigencias de los peatones y, con oportunas geometrías, del estacionamiento vehicular (residentes).

Independientemente de su centralidad, por lo tanto, las islas ambientales se deben considerar como “áreas con reducidos movimientos vehiculares”, en tanto, gracias a las medidas establecidas, determinan una diversificación del tránsito vehicular motorizado, que viene desviado sobre la viabilidad principal, con excepción de la cuota parte de competencia específica de las singulares islas.

Naturalmente, cuando la restante cuota de tránsito (aquella en llegada y en partida desde cada isla) llega a exceder ella misma la capacidad de la red de calles, lo que ocurre generalmente en las zonas más centrales y para las cuales cuanto mayor cualificación direccional y comercial, las limitaciones de circulación vehicular motorizada, devienen mayormente comprometidas, afectando cada vez más el estacionamiento vehicular, hasta excluirla al punto de consentir sólo el tránsito del sistema de transporte colectivo, idóneo por su mayor capacidad de transporte, a responder a las exigencias de movilidad de la población.

En general, el paso gradual de la situación actual de un servicio difuso “puerta a puerta” (garantizado por el transporte individual, pero no más consentido en determinados ámbitos urbanos por la capacidad de la red de calles y por las características históricas del contexto) a la situación de presencia de las “islas ambientales”, caracterizada por un servicio concentrado “parada por parada” del transporte colectivo de línea, y/o concentrado

“área de estacionamiento por área de estacionamiento”, determina la formación de consistentes flujos peatonales; la satisfacción de sus exigencias, junto a aquéllas de carácter ambiental y socioeconómico, constituyen la premisa determinante para la realización de “áreas peatonales” enteramente coincidentes o internas a las islas mismas.

Los principales fines de las acciones proyectuales que deberán ser conducidas para definir la “isla ambiental” del centro histórico de Santa Marta pueden ser resumidas en los siguientes puntos:

- definición de una apropiada jerarquía de red;
- eliminación de los itinerarios de cruce que actualmente emplean la red local;
- individualización de los *loop* de ingreso/egreso del área en relación al sistema de los estacionamientos;
- potenciación del “sistema del estacionamiento” principalmente fuera de la calle y/o en estructura, en sustitución de la cuota de plazas sobre calle, eliminada luego de las intervenciones de moderación del tránsito, mediante políticas de tarifación del estacionamiento sobre calle;
- individualización de la red a someter a intervenciones de moderación del tránsito y de mejoramiento de la seguridad en las calles;
- individualización de itinerarios a “peatonalidad privilegiada” y “protegida”, sostenidos por intervenciones de diversa portada en razón de las exigencias y de las características urbanas presentes;
- valorización de las oportunidades de uso de la red a fines ciclables;

8.8 Consideraciones sobre la accesibilidad isócrona de los estacionamientos

Para verificar el área de influencia de los estacionamientos, o bien el área central efectivamente servida dentro de un recorrido máximo de 5 minutos, fue utilizado el código simulativo TRIPS.

Tales elaboraciones ejemplificativas serán precisadas en fase proyectual, verificando las localizaciones del entero “sistema de estacionamiento” que deberá cubrir, mediante cada área de influencia toda la extensión del centro histórico.

Tal “cobertura” garantiza tiempos de acceso a los estacionamientos considerados aceptables para una real utilización por parte de los usuarios.

En el caso de Santa Marta tales recorridos deben ser considerados con particular atención en razón de las altas temperaturas atmosféricas y por las particulares razones de seguridad.

Las figuras a continuación muestran las fases de accesibilidad isócrona de los principales estacionamientos presentes en el área norte y sur.

La figura 16 relativa a 2 estacionamientos en la zona norte, muestra la sumatoria de las singulares cuencas de influencia de los estacionamientos en el radio de 5 minutos a pie.

La figura 17 relativa a 2 estacionamientos en la zona sur, muestra la sumatoria de las singulares cuencas de influencia de los estacionamientos en el radio de 5 minutos a pie.

Esta elaboración pone en evidencia cómo los estacionamientos presentes en el área hacen accesibles las principales funciones presentes, en un tiempo menor o igual a 5 minutos de camino.

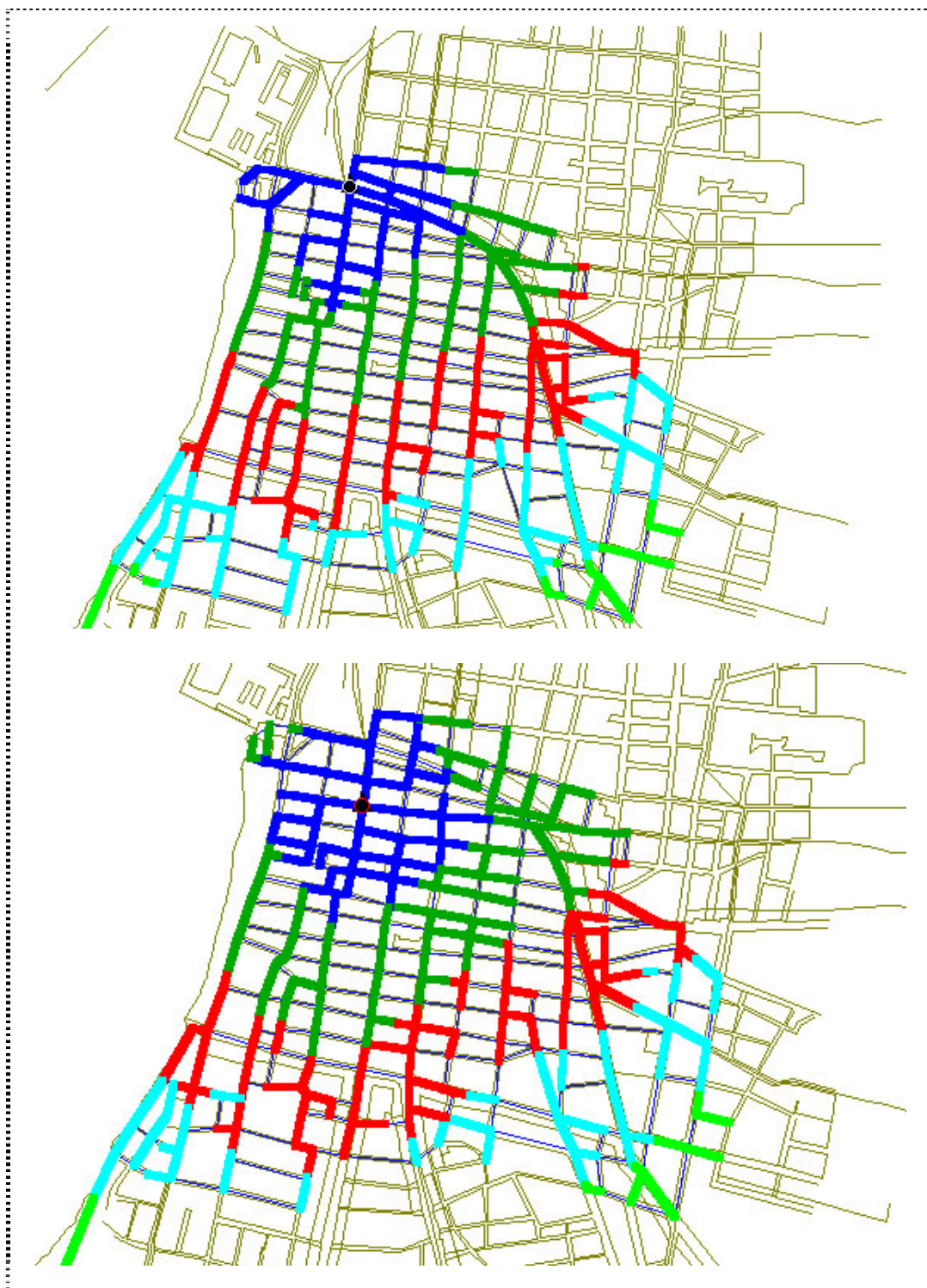


Fig. 16. Isocronías de accesibilidad de los estacionamientos en la zona norte: cada color son 5 minutos desde el centro



Fig. 17. Isocronías de accesibilidad de los estacionamientos en la zona sur: cada color son 5 minutos desde el centro.

9. DIAGNOSTICO DE LOS ASPECTOS INSTITUCIONALES

Este capítulo contiene el análisis de CORPOCENTRO como ente de la gestión de las actuaciones en el Centro Histórico de Sta Martha. Los datos provienen de la información proporcionada por esta institución, de un taller participativo con los principales actores involucrados en el plan integral de recuperación del Centro Histórico (instituciones gubernamentales y no gubernamentales), de entrevistas con algunos personeros de instituciones y del diagnóstico de las capacidades internas del equipo que labora en CORPOCENTRO en su relacionamiento con la municipalidad, con otras instituciones y con la comunidad en general.

9.1 Analisis de CORPOCENTRO

Antecedentes

El Consejo del Distrito de la ciudad de Santa Marta en el año 1995 crea CORPOCENTRO, como una corporación para la restauración, recuperación, remodelación, conservación, protección, desarrollo y administración del patrimonio cultural, arquitectónico histórico y su Zona de influencia del Centro de Santa Marta.

Dicha institución desde su creación ha venido actuando en el Centro histórico de Sta Martha con diversas actividades relacionadas con las competencias asignadas en su creación como el control del espacio publico para estacionamiento publico conocido como “zonas azules”, la intervención en estos con amoblamiento urbano, restauración de andenes y recuperación de parques entre otras actividades, aunque en la actualidad ha perdido ingerencia sobre estos aspectos.

En la actualidad se encuentra desarrollando una importante actividad relacionada con la elaboración de uno de los macro proyectos estratégicos identificados en el Plan de Ordenamiento territorial que es el “Plan Especial de Recuperación del Centro histórico de Santa Marta”, para lo cual cuenta con el apoyo Inter. Gubernamental de los Ministerios de Cultura, de Desarrollo Económico y de la Alcaldía Distrital suscrito en un convenio íter administrativo de cooperación técnica en el año 2001; en el cual se le encarga a CORPOCENTRO llevar adelante los estudios necesarios que le permitan contar con “una estrategia de gestión y financiación para la promoción y el desarrollo regional y urbano de Santa Marta como centro turístico, portuario, patrimonial y ambiental del Caribe colombiano”.

Al amparo de lo anotado se analiza a CORPOCENTRO en su estructura administrativa financiera, en sus capacidades de gestión y relacionamiento con los actores implicados directa e indirectamente en la recuperación del centro histórico de Santa Marta con el fin de que las capacidades administrativas estén garantizadas para atender las demandas que implica una eficiente gestión orientada a la consecución de la conservación y el desarrollo del patrimonio histórico y cultural.

CORPOCENTRO

Base legal.

La “CORPORACIÓN CENTRO HISTÓRICO DE SANTA MARTA” conocida como CORPOCENTRO se crea el 3 DE OCTUBRE de 1995 mediante ACUERDO 022 del Consejo del Distrito turístico cultural e histórico de Santa Marta, como una ***Empresa Industrial y Comercial del Estado***, del orden distrital, con autonomía administrativa, presupuestal y financiera, dotada de personería jurídica propia, adscrita al despacho del Alcalde.

La dirección y administración la realiza una Junta directiva conformada por 9 miembros, 4 de ellos son funcionarios de dependencias del Distrito, 2 del Concejo Distrital y dos representantes de la comunidad, presidida por el Alcalde del Distrito, y el director ejecutivo que representa legalmente a la Corporación, este último tiene la jerarquía de un Secretario de despacho y forma parte del Concejo de Gobierno Distrital.

La corporación está sujeta al control que ejercerá la Contraloría Distrital y el control de la gestión, lo ejerce un auditor interno nombrado por la junta directiva.

Objeto social

La Corporación tiene por objeto *“la restauración, recuperación, remodelación, conservación, protección, desarrollo y administración del patrimonio cultural, arquitectónico histórico y urbano del espacio público y la línea litoral de núcleo histórico y su Zona de influencia del Centro de Santa Marta”*.

Patrimonio y rentas:

El patrimonio con que cuenta la corporación es:

1. Las sumas que le asigna el Distrito mediante presupuesto, o cualquier entidad pública
2. Los recursos provenientes de los fondos de inversión para el desarrollo regional con el fin de adelantar planes y programas
3. Los recursos provenientes del crédito interno o externo o de la corporación técnica internacional o nacional.
4. El producto de las tasas o tarifas que reciba por la prestación de servicios, tales como la delimitación de zonas especiales de parqueo o resultantes de la utilización del espacio público del centro por parte de los particulares
5. Los bienes muebles o inmuebles que adquiera a cualquier título, lo mismo que las rentas y frutos que actualmente producen los bienes de propiedad del Distrito cedidos a la Corporación y estos son: predio urbano de 539m2 ubicado en la calle 13 N.4-50, el Teatro Sta Martha con un área de 1500m2, predio urbano ubicado en la carrera 5ª N.15-89 y el predio urbano ubicado en la carrera 8ª, N.25-40.

6. El producto del patrimonio o de la enajenación o utilización de sus bienes muebles e inmuebles.
7. Los auxilios que se reciban de personas jurídicas o naturales, nacionales o extranjeras.
8. Los recursos provenientes de los fondos de cofinanciación con el Distrito
9. Los recaudos por contribución de valorización por la ejecución de obras de infraestructura realizada en su jurisdicción.

Funciones y facultades

La Corporación tiene las siguientes facultades:

1. Elaborar, adoptar, coordinar y promover la ejecución de un plan para el desarrollo de sus objetivos, en concordancia con el plan de desarrollo institucional.
2. Participar en la preparación y definición de planes y programas de desarrollos del Distrito, en las materias relacionadas con su objeto; con el fin de asegurar la realización de las actividades que se contemplan en planes y programas mencionados, que sean adoptados por la Corporación.
3. Formular y adoptar mecanismos para la ejecución y coordinación de sus planes, programas y proyectos por parte de entidades públicas y privadas, delegatarias, concesionarias o contratista, así como para su evaluación, seguimiento y control.
4. Promover y facilitar la participación ciudadana en los procesos de decisiones y en las acciones de los planes y programas de la Corporación.
5. Asesorar administrativa, técnica y financieramente a las entidades Distritales, Departamentales y Nacionales, en las actividades que contribuyan al objeto de la Corporación.
6. Promover, impulsar y asistir técnica y financieramente la formación de actividades de entidades y personas naturales que persigan el desarrollo de la Zona, dentro de los perímetros de planeación y ordenamiento.
7. Promover la ejecución o ejecutar directamente, o en asocio de otros entes públicos o privados, proyectos de urbanismo turístico, del rescate o renovación del patrimonio urbano, operar y administrar dichos proyectos o darlos en concesión y delegar su administración y operación en otras personas públicas o privadas, así como establecer las contribuciones de valorización correspondientes, las tarifas y tasa por la utilización de sus servicios.
8. Participar en sociedades o asociaciones que se creen y organicen con o sin la participación de personas jurídicas, para cumplir en forma más adecuada con sus funciones, o para objetos análogos o complementarios.

9. Ejercer las funciones que otras entidades públicas deleguen, siempre y cuando sean compatibles con las funciones contempladas en el numeral 2 o que contribuyan a su ejercicio.
10. Establecer y cobrar tasas o tarifas por servicios de parqueadero de vehículos, por el uso de las zonas azules y similares que hagan parte del centro Histórico.
11. Establecer y cobrar contribuciones de valorización para las obras de desarrollo del sector.
12. Implementar, diseñar y ejecutar las políticas sociales tendientes a incorporar el elemento humano, en cada uno de los planes y programas que desarrolle la Corporación.
13. Diseñar y constituir el plan de amoblamiento urbano del Centro Histórico de la ciudad, incluyendo en este plan, el ornato y embellecimiento.
14. Diseñar y poner en práctica el plan vial del sector , incluyendo la peatonalización y adecuación de vías y la correspondiente semaforización.
15. Ordenar lo pertinente a la construcción del Muelle Turístico para buques de crucero internacional, lo mismo que tomar parte en nombre de la Corporación en la entidad administradora del proyecto mencionado.
16. Coordinar con las autoridades competentes el control policivo de la Zona.
17. Apoyar, gestionar y realizar todas las actividades ante la instancia de la Administración Pública, ante personas naturales y/o jurídicas del orden privado, entidades Financieras y de Crédito del nivel nacional y extranjero, tendiendo a la consecución de los recursos económicos indispensables para el buen funcionamiento de la Corporación y por ende del desarrollo y aplicación de su objeto.
18. Armonizar la actividad y desempeño de las entidades de la Administración Distrital, Departamental y Nacional, para que se de cumplimiento los planes y programas de la Corporación.
19. Coordinar con los diferentes órganos de la Administración los instrumentos y recursos idóneos e indispensables para el cumplimiento de su objeto, ejerciendo la interventoría de todas las acciones, políticas y programas, que por parte de la Administración Distrital tengan fines iguales y coincidentes. En esta labor, debe existir una permanente colaboración entre los diferentes órganos en la Corporación, suministrándoles todas las informaciones y prestándole en concurso que este requiera, tanto económico como logístico y técnica.
20. Administrar los programas de inversión destinados específicamente al Centro Histórico de Santa Marta.

21. Diseñar conjuntamente con la Secretaría de Gobierno, planes, proyectos y programas para la solución a la problemática de la invasión del espacio público, en especial lo relacionado con los vendedores estacionarios y ambulante.
22. Diseñar, ejecutar y poner en práctica, planes y programas tendientes a recuperar las zonas definidas del centro Histórico.
23. Promover incentivos y exenciones para viviendas y establecimientos comerciales ubicados en la Zona Histórica.
24. Intervenir las obras y construcciones que vayan contra los parámetros establecidos en la reglamentación del centro Histórico.

Recursos humanos *(ver cuadro en anexo N.1)*

Para el funcionamiento de CORPOCENTRO se ha diseñado una estructura administrativa conformada por 3 unidades: la ejecutiva, la administrativa y la técnica, cada una de ellas cuenta con personal directivo y apoyo institucional cuya relación es la que sigue:

- **Unidad ejecutiva** 4 personas: 1 de nivel directivo (gerente) y 3 administrativos, secretaria, auxiliar administrativo y ayudante.
- **Unidad administrativa** 5 personas, 1 de nivel directivo (técnico) y 4 administrativos, una secretaria y 3 supervisores del área de parqueo.
- **Unidad técnica, 10 personas,** 1 de nivel directivo (jefe de unidad), 1 administrativo (secretaria) y 5 profesionales.

En este año 2002 la plantilla de personal es de 19 personas con nombramiento y 6 con contrato que laboran en el desarrollo del Plan especial de conservación de acuerdo a los requisitos específicos de cada sector o especialización, distribuidos así:

Personal con nombramiento

- gerencia ejecutiva (1),
- jefe área técnica (1),
- jefe área administrativa financiera (1),
- apoyo técnico (8)
- apoyo administrativos (8).

Recursos financieros

Del documento denominado “Asignaciones civiles para la vigencia fiscal 2002” aprobado por la junta directiva se desprende que el origen de las fuentes financieras con las que CORPOCENTRO cuenta para el desarrollo de sus actividades provienen fundamentalmente de dos líneas: transferencias distritales que representan el 42% y recursos propios conseguidos por tasas de arrendamiento y utilización del espacio público que ascienden a 58%. De estos ingresos el 82% son usados en gasto corriente (sueldos, materiales, equipos, etc) y solo el 18% para inversión y pre inversión, de este

18%, el 5% es para proyectos de inversión en amoblamiento urbano, recuperación de parques, restauración de andenes.

CUADRO N 1

PRESUPUESTO DE INGRESOS Y EGRESOS DE CORPOCENTRO EJERCICIO FISCAL 2002

INGRESOS (pesos colombianos)			EGRESOS (pesos colombianos)		
RUBRO	VALOR \$	%	RUBRO	VALOR \$	%
TRANSFERENCIAS DISTRIT. / NACIONAL	270 001 000	41, 95	SUELDOS Y SERVICIOS PERSONALES	445 141 396	69
RECURSOS PROPIOS TASAS (arrendamiento, uso espacio publico)	373 525 000	58, 01	GASTOS GENERALES	82 353 413	13
OTROS	31 191	0,0 4	INVERSION	30 995 000	5
			PRE INVERSION	85 002 000	13
TOTAL	643 494 809	100		643 494 809	100

Elaboración consultora. FUENTE: Acuerdo n 0001-02 Asignaciones civiles para la vigencia fiscal 2002

Actividades que realiza corpocentro

En el cumplimiento de los mandatos estipulados en la creación de CORPOCENTRO, ésta realiza las siguientes actividades:

ESTUDIOS:

- Elaboración del Plan Parcial y Plan Especial de Protección del Centro Histórico
- Plan de Desarrollo Distrital
- Proyecto Escenario Artístico Marino y embarcadero local
- Proyectos urbanísticos en general del Plan
- Propuesta para la creación de una Escuela Taller de Artes y Oficios en la ciudad con la participación del SENA, la Gobernación del Departamento, La Universidad del Magdalena y la Cámara de Comercio con el objeto de preservar las tradiciones constructivas, artesanales, gastronómicas y actividades culturales que están en proceso de desaparición.

ASESORIAS:

- Asesoría para aprobación de licencias de construcción en el Centro Histórico
- Asesoría en Control Urbano y de Espacio Público
- Asesoría en Amoblamiento Urbano
- Veedurías Ciudadanas
- Consejos Consultivos

DIFUSIÓN

- Campaña de descontaminación visual del Centro Histórico (Aplicación de la norma vigente en cuanto a avisos comerciales), trabajo que en coordinación con la "defensoría del Espacio Público" de reciente creación que tiene autoridad para imponer sanciones, se ha logrado disminuir la contaminación visual del Centro Histórico en cerca de 25%.
- Elaboración de una cartilla de Técnicas Constructivas Tradicionales de Santa Marta, orientada a rescatar y preservar las tradiciones constructivas de la ciudad en la restauración, rehabilitación y mantenimiento de los inmuebles patrimoniales de la ciudad. (proyecto Archadi-AE).

GESTION ADMINISTRATIVA FINANCIERA

- Suscripción del Convenio Inter. administrativo entre Min. Desarrollo – Min. Cultura – Alcaldía de Santa Marta – CORPOCENTRO para la formulación final y gestión de recursos para el Plan Centro.
- Asesoría Italiana BID para la formulación final del Plan Parcial y Plan Especial de Protección Patrimonial del Centro Histórico de Santa Marta en sus componentes: urbanístico, patrimonial, institucional y económico.
- Convenio en trámite con Pact Arim, operadora urbana para rehabilitación de vivienda en el Centro Histórico de Santa Marta.
- Propuesta para conformar un ente gestor de rehabilitación de inmuebles para vivienda presentada a las ciudades que componen la red Archadi-AE ante Urb-AL II, con el objeto de hacer gestión conjunta de recursos y transferencia de tecnología.

9.2 Evaluación de la comunidad sobre corpocentro

En un taller convocado para analizar las debilidades y potencialidades de CORPOCENTRO, 36 representantes institucionales que se relacionan, intervienen o tienen interés en el plan de recuperación del centro histórico identificaron los principales problemas que impiden a CORPOCENTRO funcionar como **agente único de las funciones de planificación, control y gestión del plan de rehabilitación del centro histórico de Sta Marta.**

Los ejes temáticos analizados fueron tres:

- 1) CORPOCENTRO Y LAS CAPACIDADES ADMINISTRATIVAS INTERNAS Y EXTERNAS en lo relacionado a competencias, a recursos humanos y recursos Financieros
- 2) CORPOCENTRO Y LOS ASPECTOS DE LEGISLACIÓN NACIONAL Y LOCAL
- 3) CORPOCENTRO y LA GESTIÓN FINANCIERA: fuentes de financiamiento, desarrollo de programas y ejecución de proyectos

Las principales conclusiones respecto a los aspectos anotados son¹⁹:

DEBILIDADES

a) Capacidades administrativas

- **Mala imagen como ente gestor**, no tiene capacidad ejecutiva para controlar acciones, débil autoridad para ejercer sus funciones, actúa como entidad aislada con énfasis en el área técnica, no ejecuta proyectos y lo que se planifica no se cumple. No tiene metas a corto, largo y mediano plazo.
- **Deficiente manejo de la imagen institucional**, no se conocen sus logros ni su misión.
- **Demasiadas entidades del gobierno manejando los mismos temas** (espacio público, señalización).
- **Falta de apoyo distrital**, escasa participación ciudadana y gremial, el potencial comercial que tiene el CH no se ha incorporado ni participa.

b) Recursos financieros

- **Falta de independencia económica**, no tiene fuentes claras de ingresos que la soporten legalmente para ejercer sus funciones.
- **Débil gestión financiera**, no genera recursos propios para inversión, la comunidad no conoce cuáles son los recursos con que cuenta.
- **Crisis económica nacional**, poco apoyo del distrito que restringe las inversiones y la ejecución de proyectos y la poca credibilidad del país en el ámbito internacional.
- **Exceso de impuestos** que provoca la falta de apoyo ciudadano

¹⁹ Ver anexo N.2 taller de diagnóstico participativo.

c) Legislación

- **Cuerpo legal contradictorio**
- **Proveniencia de recursos** confusas
- **Carencia de facultades para concretar acciones de control y sanción y autonomía**

FORTALEZAS

a) Capacidades administrativas

- **Conocimiento de la problemática** que tiene la ciudad, propuestas bien definidas y formuladas, maneja aspectos técnicos, estadísticos y capacidad de gestión.
- **Deseo positivo de restaurar el sector histórico con la atracción del sector turístico** (Planificación de la hotelería informal e incorporación del muelle turístico) para devolver el patrimonio a generaciones actuales y futuras
- **Grupo de trabajo idóneo**, experiencia sobre recuperación arquitectónica y organización para la ejecución de proyectos.
- **Apoyo institucional** del gobierno nacional (Min. Desarrollo, Min. Cultura) y de organizaciones internacionales para la realización del proyecto

b) Recursos financieros

- Posee activos que le posibilitan tener recursos para la ejecución del plan.

c) Legislación

- **Existencia legal.** Acuerdo 022/95 creación de CORPOCENTRO que le da institucionalidad

PRINCIPALES PROBLEMAS QUE IMPIDEN LA GESTIÓN EFECTIVA DE CORPOCENTRO ORIENTADA A LA REHABILITACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE STA MARTHA

En el análisis pormenorizado de la institución los participantes concluyeron lo siguiente:

CORPOCENTRO Y LAS CAPACIDADES ADMINISTRATIVAS INTERNAS Y EXTERNAS

a) Competencias

- Conflictos de competencias, superposición de acciones con otras entidades.
- Falta de autonomía en la toma de decisiones
- Falta de manual de funciones claras en su estructura administrativa.
- Falta de coordinación con otras entidades del distrito y baja capacidad de convocatoria con actores del Centro histórico.
- Débil imagen institucional, carencia de identidad corporativa.
- Falta de continuidad en la ejecución de planes y proyectos.

b) Recursos humanos

- Escaso liderazgo para llevar adelante la gestión de la rehabilitación integral del centro histórico
- Falta de gestión efectiva para conseguir recursos.
- Cargos directivos provienen de compromisos políticos sin importar competencia profesional

c) Recursos financieros

- No tiene fuentes de recaudación para su financiación.

CORPOCENTRO Y LOS ASPECTOS DE LEGISLACIÓN NACIONAL Y LOCAL

a) Leyes nacionales

- Contraposición de leyes e intereses nacional / local (legislación sobre exportación de carbón afecta a intereses y objetivos de CORPOCENTRO).

b) Leyes locales

- No existe legislación a nivel local.
- Carencia de funciones sancionadoras.
- Interferencia de competencias (avisos comerciales).
- Falta de aplicación de normativa y regulación existente.
- CORPOCENTRO no forma parte de comité técnico de aprobación de acciones en el centro histórico.

CORPOCENTRO Y LA GESTIÓN FINANCIERA

a) Fuentes de financiamiento

- Falta de aplicación de estrategias para autofinanciamiento.
- Escasos recursos para el desarrollo de proyectos.
- Baja capacidad de endeudamiento.

- Poca participación de la empresa privada.
- Incumplimiento de transferencias de recursos por parte del distrito.

b) Desarrollo de programas

- Interrupción de planes por cambios administrativos.
- Escaso apoyo de las universidades.
- Poco sentido de pertenencia en instancias publicas privadas y comunitarias.
- Falta de posicionamiento de CORPOCENTRO.
- Ausencia de campañas de sensibilización y educación comunitaria (civismo).

c) Ejecución de proyectos

- Poca relación con la comunidad en lo cultural e histórico.
- Faltan proyectos relacionados con:
 - Señalización del espacio publico.
 - Inundación de calles en época lluviosa.
 - Capacidad del sistema eléctrico.
 - Seguridad en espacio públicos.
 - Ordenamiento de trafico y Estacionamientos.
 - Zona de tolerancia.

9.3 Entidades que intervienen en el centro historico de Sta. Martha

(ver cuadro de relaciones institucionales)

Se identifican las instituciones locales, departamentales y nacionales que actúan en el área histórica y/o se relacionan con CORPOCENTRO tanto en la actualidad como en la posibilidad de que en el futuro, cuando se implante y se ejecute el plan de Recuperación integral del Centro Histórico de Sta Marta, puedan vincularse y coordinar la gestión normativa, las acciones de control, promoción y gestión de proyectos y financiamiento.

Clasificación de las Entidades que actúan en el Centro Histórico de Sta. Martha

Las entidades identificadas que intervienen en el centro histórico de Sta Martha, se las clasifica por su naturaleza y por su campo de acción.

En la primera categoría, están las entidades gubernamentales, diferenciándose de éstas, las municipales y las organizaciones no gubernamentales (ONG, empresa privada, entes gremiales).

En la segunda, referidas al campo de acción se las clasifica en: instituciones prestadoras de servicios, reguladoras o controladoras, y de promoción del desarrollo local, sea este cultural, social - comunitario o económico - productivo.

Sobre el conjunto de instancias gubernamentales que actúan en los tres campos señalados, se ubican la Gobernación del Magdalena con el Consejo Filial de

Monumentos, la Alcaldía y el Consejo Distrital que representan los niveles de decisión y aprobación que son los que orientan y regulan el desenvolvimiento de los campos de Servicios, Regulación y Promoción de las diversas dependencias administrativas en las que está CORPOCENTRO.

Si se adoptan los criterios de clasificación anterior, el registro de las entidades que tienen intervención en el área, es el siguiente:

Clasificación de las Entidades Identificadas a nivel local, según su Naturaleza y Campo de Acción en el centro histórico de Sta Martha y relacionadas con CORPOCENTRO

No.	Entidad	Naturaleza	Campo		
			Servicios	Regulación	Promoción
1	Gobernación del Magdalena	Gubernamental		x	
2	Consejo de monumentos centro filial del Magdalena	Gubernamental		x	
3	CORPAMAG(corporación autónoma regional del Magdalena)	Gubernamental		x	
4	Sociedad portuaria	Gubernamental	x		
5	Policía departamental	Gubernamental		x	
6	Superintendencia de notariado y registro, filial Sta Martha.	Gubernamental	x		
7	Capitanía de puertos	Gubernamental		x	
8	Alumbrado publico	Gubernamental	x		
9	Sociedad portuaria Sta Martha	Gubernamental	x		
10	Zona franca industrial y comercial	Gubernamental			x
11	INURBE (instituto nacional de vivienda de interés social y reforma urbana (en liquidación)	gubernamental	x		
12	INVISAN (instituto de vivienda en Sta Martha)	gubernamental	x		
13	Caja de vivienda militar	gubernamental	x		
14	ALCALDIA Sta Martha	municipal	x	x	x
15	Secretaría del interior	municipal	x		
16	Departamento Administrativo del Espacio Publico	municipal		x	
17	ETURSA	municipal		x	x
18	CORPOCENTRO (Corporación centro histórico Sta Martha)	Empresa industrial y comercial del estado / municipal			x
19	INDISTRAN (Instituto Distrital de transito y trasportes)	municipal	x	x	
20	CORE	municipal	x		
21	Secretaría de Obra Públicas	municipal	x		
22	Fondo Mixto de Cultura de Santa Marta	municipal			x
23	Planeación distrital	municipal		x	
24	Consejos municipales y departamentales de cultura	municipal			x
25	Academia de historia del Magdalena	Ente gremial	x		
26	Sociedad colombiana de arquitectos Magdalena	Ente gremial	x		
27	Sociedad colombiana de ingenieros Magdalena	Ente gremial	x		

28	Sociedad Bolivariana	Ente gremial	x		
29	Cámara comercio Sta Martha	Ente gremial			x
30	COTELCO (sector hotelero)	Ente gremial			x
31	Asociación vendedores ambulantes	Ente gremial			x
32	FENALCO Sta Martha	Ente gremial			x
33	ACODRÉS (asociación de restaurantes)	Ente gremial			x
34	Lonja de propiedad raíz	Ente gremial	x		
3	INVMAR (instituto de investigaciones marinas)		x		
35	ICOMOS	ONG			x
36	Universidades	OG/ONG			x
37	Fondos mixtos de promoción de la cultura	Sociedad de economía mixta			x
38	METROAGUA (empresa servicio agua y alcantarillado)	Empresa privada	x		
39	ELECTROCARIBE (empresa servicio electricidad)	Empresa privada	x		
40	Concesión amoblamiento urbano	Empresa privada	x		
41	Concesión malla vial	Empresa privada	x		
42	TV cable	Empresa privada	x		
43	Tele Santa Marta	Empresa privada	x		
45	Universidad del Magdalena	Empresa privada	x		
45	Sociedad mercado Sta Martha	Empresa privada	x		
46	Constructores privados	Empresa privada	x		
47	ETURSA (Empresa de turismo)	Empresa privada	x		
48	Inversionistas privados (inmobiliarias)	Empresa privada	x		
49	Cajas de compensación	Empresa privada	x		
50	Bancos y entidades financieras del sector publico y privado	Empresa privada Gubernamental Sociedad economía mixta	x		
51	Curia diocesana	clero			x

Caracterización de las Entidades locales que actúan en el Centro Histórico de Sta. Martha.

Para la investigación de las entidades seleccionadas se han tomado en consideración los siguientes aspectos:

Las **principales funciones** que desempeñan las instituciones, en tanto que de ellas se deriva el alcance de su intervención en el Centro Histórico, sea que éstas se cumplan en su totalidad o parcialmente.

Las **principales relaciones interinstitucionales** que cada institución mantiene con CORPOCENTRO, en el marco de las funciones y actividades que desarrolla en el área delimitada y declarada como “monumento nacional” y/o centro histórico. Este campo permite identificar las interferencias, superposiciones o complementación de funciones, relaciones de coordinación, o carencia de ésta, entre las diferentes entidades que actúan en esta área.

Las **limitaciones o debilidades** que la actuación de estas instituciones denotan actualmente, en el marco de las funciones que desempeñan, las relaciones que mantienen con otras instituciones y las responsabilidades que pueden tener en la atención al centro histórico en sus respectivos campos.

De igual modo, las **potencialidades** existentes en cada entidad y que básicamente representan la capacidad para asumir responsabilidades, en los sectores que correspondan a cada una de ellas.

Se deja en claro que la información recopilada según estos parámetros de ningún modo alguno implica un diagnóstico exhaustivo de cada entidad; se trata más bien, de un aporte para contar con una visión global del rol que cada institución está desempeñando en el centro histórico de Sta Martha y que habrá grandes vacíos en la información debido a que un alto porcentaje de los entes identificados no respondieron a las entrevistas solicitadas y cuando lo hicieron fue parcialmente. A continuación se hace una síntesis de las instituciones de las que se cuenta con información.

Resultados Individuales

De las entidades investigadas y de las cuales se pudo obtener algún tipo de información, se presenta una síntesis de sus funciones, sus relaciones institucionales, limitaciones y potencialidades. En el Anexo N.2 se presentan los resultados en forma más desagregada.

PERSONERÍA DISTRITAL

Funciones

Las funciones generales de Personería Distrital se orientan a la protección y promoción de los derechos humanos y a la protección de los bienes de interés público sean estos físicos como el espacio público, el patrimonio cultural así como la vigilancia de la conducta oficial de quienes desempeñan funciones públicas en el Municipio, la seguridad social y la administración de justicia.

Uno de los proyectos importantes es el Acuerdo de Acta de Concesión playas No 024 – 10- VII- 2002 y el castillo de San Fernando, su potencial relación con CORPOCENTRO se basa en el apoyo comunitario para que las veedurías encargadas de la vigilancia del Proyecto puedan concretarse.

Principales Relaciones Institucionales

Las acciones que realiza este ente las lleva a cabo con la Secretaria del Interior.

CÁMARA DE COMERCIO DE SANTA MARTA

Funciones

La cámara de comercio lleva el registro mercantil de todas las personas naturales o jurídicas que ejercen la actividad del Comercio

Desarrolla actividades para sus socios y presta apoyo a las micro y mediana empresas con asesorías a las exportadoras y apoyo a Jóvenes emprendedores.

Principales Relaciones Institucionales

En el área del centro histórico se relaciona con el Concejo Distrital de Cultura en el que forma parte y busca que los eventos culturales se desarrollen en la región.

INURBE (Instituto nacional de Vivienda de interés social y reforma urbana)

Funciones

INURBE es el encargado de desarrollar la política de vivienda de Interés Social y aplicar la Reforma Urbana, el sistema Nacional de Vivienda de Interés Social. Su principal actuación está orientada a fomentar la ejecución de soluciones de Vivienda de Interés Social y promover la aplicación de la Ley 9ª del 89 para lo cual prestan asistencia técnica y financiera a los entes territoriales, a las organizaciones populares de vivienda, así como la administración de los recursos del subsidio familiar de vivienda

Principales Relaciones Institucionales

Podría convertirse en un agente importante para soluciones de vivienda en el centro histórico.

INVISAN

Funciones

Coordina, concreta y orienta acciones de los sectores públicos y privado, que aporten a la solución de las viviendas de interés social en áreas urbanas y rurales. Maneja y opera los instrumentos de las leyes 09 de 1989 y 03 de enero 15 del 1991. Trabaja con sectores que pertenecen a familias de los estratos 1 y 2 y con madres cabeza de hogar y reubicados.

Principales Relaciones Institucionales

Coordina acciones con INURBE y demás entes del sistema Nacional de vivienda. Podría convertirse en un agente importante para soluciones de vivienda en el centro histórico.

LONJA DE PROPIEDAD RAÍZ DE SANTA MARTA Y DEL MAGDALENA

Funciones

Grupo privado que negocia bienes raíces, ya sea a través de Inmobiliarias y de peritos. Sus principales actividades se relacionan con los encargos que le hacen para la realización de Peritazgos, Compraventa de Bienes Raíces tanto en el área Urbana como Rural y la administración de Bienes Raíces. Para lo cual cuenta con profesionales del área de la economía, de la arquitectura y de la ingeniería. Una de sus principales actuaciones es el Avalúo de la Vía Alterna al Puerto.

Principales Relaciones Institucionales

Sus principales vinculaciones son con la Cámara de Comercio, Puertos de Colombia, Ferrocarriles, en un futuro podría ser con CORPOCENTRO en la medida de la generación de proyectos en el centro histórico.

EMPRESA DE TURISMO DE SANTA MARTA (ETURSA)

Funciones

ETURSA es la entidad rectora de la Dirección, Promoción y Fomento del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta, trabaja en coordinación con la Administración Distrital en planes y programas anuales de fomento y promoción y desarrollo turístico.

Mantiene actividades con inversionistas Interesados en el sector y presta servicios de información básica sobre la actividad Turística del Distrito y lugares Turísticos como el Centro Histórico y sus alrededores. Trabaja en el Fomento y promoción de consorcios Empresariales, asociados regionales o gremiales y toda clase de sociedades con personas naturales o extranjeras, públicas o privadas que tengan por objeto la promoción del Turismo y la participación en tales organismos si fuere necesario.

En el área del centro histórico hace el Control en la instalación de Vallas y avisos publicitarios y la Formulación de proyectos en el tema de Cultura y Turismo como el del Muelle Turístico, El Morro, Concha Acústica Marina, Circuito Bolivariano, Centro de la Cultura Samaria, Centro de Negocios Portuarios, Museo Religiosos y Naval, Reglamentación Hotelera entre otros.

Principales Relaciones Institucionales

Trabajo conjunto con CORPOCENTRO en el desarrollo del Plan Integral de recuperación y apoyo con personal (4) Arquitectos que trabajan en la Unidad Técnica

Limitaciones

Falta de recursos provenientes del Ministerio de hacienda y crédito FONADE que impiden la ejecución de los programas y proyectos.

FONDO DE PROMOCIÓN TURÍSTICA DE SANTA MARTA

Funciones

Las funciones que tiene este fondo es el de Promocionar a Santa Marta como destino turístico a Nivel Nacional e Internacional y agremiar a las entidades Turísticas y Hoteleras que se dedican al turismo de sol y playa, Ecoturismo, Etnoturismo Cultura, Historia. Trabaja con formación y capacitación a través de conferencias, diplomados, para Fumtrips Agentes de viajes y Periodistas, Colegios, Policía de Turismo
La programación de las actividades vincula a los afiliados al Fondo de Promoción los que son copatrocinadores de los proyectos que el Fondo realiza.

Principales Relaciones Institucionales

Para los Cluster Turísticos tiene un Comité Intergremial conformado por la Cámara de Comercio, Alcaldía. Gobernación y ETURSA.

Para las actividades del sector se relaciona con Hoteles. Agentes de Viajes- Aerolíneas- Periodistas.

Potencialidades

La existencia de un Cluster Turístico que realiza acciones de promoción y mercadeo y goza de Liderazgo.

POLICÍA NACIONAL

Funciones

Las funciones generales de La Policía Nacional son las de brindar servicios de Seguridad a la Comunidad, garantiza la Seguridad Bancaria, la Seguridad en Instalaciones Gubernamentales, Seguridad a Turistas, Seguridad a Entidades Comerciales, Seguridad Comunidad, y la Investigación de delitos entre otros, trabaja en control de drogas, Incautación de Armas de Fuego y crimen en general.

Principales Relaciones Institucionales

Mantiene relaciones institucionales con todos los entes que demandan su actuación.

Limitaciones

Las limitaciones para ofrecer una eficiente gestión son las de tipo logístico (falta de Vehículos, Instalaciones, Radios, Armamento y Talento Humano).

Potencialidades

La experiencia de muchos miembros de la Institución en las necesidades del cliente (comunidad). Personal comprometido.

SOCIEDAD COLOMBIANA DE ARQUITECTOS

Funciones

La sociedad colombiana de arquitectos es una Corporación Civil sin ánimo de lucro, tiene autonomía administrativa, patrimonial y personería jurídica independiente que agrupa a los Arquitectos Colombianos, trabaja como cuerpo consultivo del Estado.

Entre sus actividades realiza acciones para la defensa y Conservación del Patrimonio Arquitectónico y del medio Ambiente así como el velar por el estricto cumplimiento de normas Urbanísticas y Arquitectónica que rigen el desarrollo armónico de las ciudades. Interviene también como vocero de la comunidad en el proceso decisorio del desarrollo Urbano y Regional y orienta a la Comunidad en la solución de los problemas que tienen relación con la Arquitectura y Urbanismo.

Para el caso concreto de las actuaciones del centro histórico, vela por la no violación de las normas Arquitectónicas y Urbanas del Centro Histórico a través de la vigilancia por parte de Arquitectos supervisores de la Sociedad Colombiana de Arquitectos.

Principales Relaciones Institucionales

Con el Distrito de Santa Marta se relaciona como asesor y actor activo en la Implementación del Plan Parcial del Centro Histórico y Control Urbano del Centro Histórico de la ciudad en el año 2000, mediante un Contrato-Convenio.

Forma parte del Comité Intergremial del Magdalena y realiza acciones de coordinación con Curaduría Urbana, Planeación Distrital, Control Urbano, así como con entes Descentralizados del Poder Ejecutivo, Legislativo, Poder Judicial, CORPOCENTRO y con algunos de los entes gremiales como la Cámara de Comercio, S. C. A y otras mas.

Limitaciones

Falta de Recursos Económicos.

Potencialidades

El Recurso Humano, con capacidad para participar en temas de desarrollo y de programas que coadyuven a generar desarrollo en la ciudad que tengan que ver con la Arquitectura y el Urbanismo.

SOCIEDAD COLOMBIANA DE INGENIEROS DEL MAGDALENA

Funciones

Promociona y vigila la calidad profesional del ejercicio de la Ingeniería. Trabaja como Cuerpo Consultivo del Gobierno Departamental y Distrital y uno de los importantes aportes es la incorporación a la legislación, reglas sismo resistente para las edificaciones.

Principales Relaciones Institucionales

Se relaciona con la alcaldía a través de formar parte del Consejo Consultivo de ordenamiento Territorial y miembro del Comité Técnico del Consejo Filial de Monumentos del Magdalena.

FENALCO

Funciones

FENALCO es un gremio que orienta, representa y protege los intereses del comercio organizado de Bienes y Servicios, ejerce el derecho de petición a favor de la actividad mercantil ante los organismos de Estado, otros Gremios y Personas.

9.4 Las relaciones Inter-institucionales con CORPOCENTRO

Del análisis de las funciones y recursos que cada una de las entidades disponen, es posible establecer la capacidad o experiencia que ellas tienen para la gestión de proyectos, tareas de control y promoción, que son los productos que el plan generará y necesitará para su implantación.

Las instituciones con **capacidad para realizar tareas de control, gestión normativa, y promoción en su campo específico**, son:

Organismos Gubernamentales Nacional

<ul style="list-style-type: none">• <i>Dirección de Desarrollo Territorial (Min. desarrollo) – Ley 388: POT y Planes Parciales</i>	<i>Asesoría, implementación instrumentos gestión urbana, reglamentación</i>
<ul style="list-style-type: none">• <i>Dirección de Patrimonio (Min. cultura)- Ley 397: Planes Especiales de Protección Patrimonial</i>	<i>Asesoría, control reglamentación</i>
<ul style="list-style-type: none">• <i>INURBE</i>	<i>Política de vivienda de Interés Social y aplicación de Reforma Urbana.</i>

Organismos Gubernamentales distrital

<ul style="list-style-type: none">• <i>Alcaldía – Consejo distrital</i> <i>Decisión y aprobación</i>	<i>Decisión y aprobación</i>
<ul style="list-style-type: none">• <i>Planeación Distrital</i>	<i>Emisión de normativa, control urbano (uso suelo) Ejecución del POT: Centro Histórico Operación Estratégica. Coordinación políticas, instrumentos gestión, control, desarrollo programas y proyectos.</i>
<ul style="list-style-type: none">• <i>Secretaría del Interior</i>	<i>Coordinación Político y Administrativo: manejo y control del Espacio Público</i>
<ul style="list-style-type: none">• <i>Instituto Distrital de Tránsito y Transporte (Instituto descentralizado: Alcaldía)</i>	<i>Coordinación políticas, programas proyectos transito y transporte y regulación</i>
<ul style="list-style-type: none">• <i>Empresa de Turismo de Santa Marta (Instituto descentralizado: Alcaldía)</i>	<i>Coordinación políticas, programas proyectos turístico, regulación, control vallas publicidad</i>
<ul style="list-style-type: none">• <i>Comité Técnico Asesor para el Centro Histórico del Centro Filial del Consejo de Monumentos Nacionales</i>	<i>Aprobación de Licencias de Construcción en el CH</i>

En lo que respecta a las entidades con **capacidad para la gestión de proyectos**, se tiene las siguientes:

Organismos Gubernamentales distrital	
• <i>Departamento Administrativo del Espacio Público</i>	<i>Manejo del Espacio Público</i>
• <i>CORE (Comité de Ornato y Embellecimiento de Santa Marta: Despacho de la Primera Dama Distrital)</i>	<i>Coordinación programas, proyectos, inversión</i>
• <i>Fondo Mixto de Turismo de Santa Marta</i>	<i>Promoción, difusión, capacitación, ejecución de proyectos específicos</i>
• <i>Fondo Mixto de Cultura de Santa Marta</i>	<i>Promoción, difusión, capacitación, ejecución de proyectos específicos Patrimonio intangible</i>
• <i>INVISAN</i>	<i>orienta acciones de los sectores públicos y privado, solución de viviendas de interés social en áreas urbanas y rurales.</i>
Organismos No Gubernamentales	
• <i>Sociedad colombiana de Arquitectos (Magdalena)</i>	<i>Promoción, capacitación, elaboración de proyectos, difusión</i>
• <i>Sociedad colombiana de Ingenieros (Magdalena)</i>	<i>Difusión, capacitación, asesoría, elaboración de proyectos</i>
• <i>FENALCO (Magdalena) – Federación de Comerciantes</i>	<i>Desarrollo actividades bienes y servicios</i>
• <i>Universidades</i>	<i>Formación, capacitación, proyectos, investigación</i>
• <i>Cámara de Comercio de Santa Marta</i>	<i>Promoción y capacitación pequeña y media empresa, emprendedores jóvenes</i>
• <i>Sociedad Portuaria de Santa Marta</i>	<i>Coordinación proyectos desarrollo económico financiero</i>
• <i>COTELCO (Asociación de prestadores de servicios turísticos)</i>	<i>Coordinación proyectos desarrollo económico financiero</i>
• <i>ACODRES (Asociación de restaurantes de Santa Marta)</i>	<i>Coordinación proyectos desarrollo económico financiero</i>
• <i>INVEMAR (Instituto de Investigaciones Marinas)</i>	<i>Coordinación proyectos desarrollo económico financiero</i>
• <i>Transportadores</i>	<i>Coordinación regulación</i>
• <i>Curia Diocesana</i>	<i>Coordinación proyectos patrimonio religioso, cumplimiento regulación y difusión</i>

• <i>Lonja de Propiedad Raíz de Santa Marta</i>	<i>Servicios, estudios, avalúos, administración bienes raíces</i>
• <i>Sociedad Mercado de Santa Marta</i>	<i>Coordinación proyectos desarrollo económico financiero, control regulación</i>
• <i>Empresas de Servicios Públicos</i>	<i>Coordinación proyectos desarrollo social y servicios básicos</i>
• <i>Medios de Comunicación TV Cable Santa Marta</i>	<i>Difusión, concienciación, promoción</i>
• <i>Concesión de Amoblamiento Urbano</i>	<i>Diseño e implementación de amoblamiento y señalización urbana en el Distrito de Santa Marta</i>
• <i>Concesión de Alumbrado Público de Santa Marta</i>	<i>Servicios y proyectos especiales de alumbrado publico en edificios, zonas, etc</i>
• <i>Fundación Centro Cultural San Juan de Dios (Antiguo Hospital: Gobernación y privados)</i>	<i>Coordinación gestión y operación de proyectos</i>
• <i>Fundación Pro catedral de Santa Marta</i>	<i>Coordinación gestión y operación de proyectos</i>
• <i>Corporación Camellón de Santa Marta (Alcaldía y privados)</i>	<i>Coordinación gestión y operación de proyectos</i>
• <i>Corporación Muelle Turístico de Santa Marta (Gobernación, Alcaldía y privados)</i>	<i>Coordinación gestión y operación de proyectos</i>
• <i>Junta de Acción Comunal</i> • <i>Ediles de la Comuna 2</i>	<i>Coordinación gestión y operación de proyectos</i>
• <i>Parroquia del Centro</i>	<i>Coordinación gestión y operación de proyectos</i>
• <i>Institutos de Educación formal y no formal</i>	<i>Formación, capacitación, difusión</i>

De las instituciones identificadas hay algunas que por su naturaleza y actividades se convierten en claves o en **estratégicas** con las que CORPOCENTRO deberá coordinar y acordar acciones permanentes para que el **Plan de Recuperación integral del centro histórico de Sta Martha** sea llevado a cabo y pueda cumplirse los objetivos de promoción y desarrollo del distrito de Santa Marta como centro turístico, portuario, patrimonial y ambiental del caribe colombiano y evitar acciones no coordinadas.

El siguiente gráfico sintetiza el cuadro de las entidades identificadas como estratégicas y con las que se deberán hacer alianzas estratégicas.

INSTITUCIONES ESTRATEGICAS PARA CONTROL, GESTIÓN NORMATIVA Y PROMOCIÓN

Dependencias distritales municipales

- Alcaldía – Consejo distrital
Decisión y aprobación
- Planeación Distrital
- Secretaría del Interior
- Instituto Distrital de Tránsito y Transporte
- Empresa de Turismo de Santa Marta

Organismos Gubernamentales

- Ministerio de Desarrollo:
Dirección general de desarrollo territorial y urbano.
- Ministerio de Cultura:
Dirección Nacional de Patrimonio Cultural
- Centro filial del Consejo de Monumentos Nacionales. Comité Técnico Asesor para el Centro Histórico
- INURBE

INSTITUCIONES ESTRATEGICAS CON CAPACIDADES PARA GESTIÓN DE PROYECTOS

- Departamento Administrativo del Espacio Público
- CORE
- Fondo Mixto de Turismo de Santa Marta
- Fondo Mixto de Cultura de Santa Marta
- INVISAN

- Sociedad colombiana de Arq. e Ingenieros
- FENALCO (Fed. de Comerciantes)
- Universidades, Institutos de Educación formal y no formal
- Cámara de Comercio
- Sociedad Portuaria
- INVEMAR
- Curia Diocesana Parroquia del Centro
- Lonja de Propiedad Raíz
- Sociedad Mercado
- Empresas de Servicios Públicos
- Medios de Comunicación
- Concesión de Amoblamiento Urbano
- Concesión de Alumbrado Público
- Fundación Centro Cultural San Juan de Dios/ Pro catedral
- Corporación Camellón/ Muelle Turístico
- Junta de Acción Comunal
- Ediles de la Comuna 2

9.5 Conclusiones

El análisis de la información proporcionada por CORPOCENTRO, las entrevistas, las conclusiones del taller permite sintetizar algunas conclusiones, las que han sido organizadas a partir de los aspectos más relevantes que pueden incidir en la organización institucional del “Plan de Recuperación integral del centro histórico de Sta Martha”, esto es, **las relaciones institucionales** entre los diferentes actores identificados, **la capacidad** de CORPOCENTRO con relación a los productos que generará el estudio, es decir la planificación, el control, la gestión de proyectos y la generación de recursos que permitan que las actuaciones futuras sean sostenidas y sostenibles en el tiempo.

Las Relaciones Institucionales

En lo que respecta a las relaciones institucionales, se pueden exponer las siguientes conclusiones:

1. En el Distrito y concretamente en el área delimitada como centro histórico de Sta Martha, se han identificado cerca de 50 actores de diversa naturaleza y actividad, organismos de nivel gubernamental regional y distrital y una gran mayoría de organizaciones no gubernamentales que actúan en función de sus propios intereses y que en algunos casos, inclusive no consideran e incumplen las regulaciones y normativa vigentes para el centro histórico.
2. El incremento de entes descentralizados creados por el sector publico, Alcaldía y Gobernación como corporaciones o concesiones a entidades privadas para la gestión de ciertos programas y proyectos provocan una fragmentación y superposición de competencias entre entidades de carácter distrital que demuestra la inexistencia de una visión unitaria e integral de desarrollo del centro histórico tanto de las instancias internas de la administración del Distrito así como de las externas a esta.
3. Las bases normativas y de control para las intervenciones en el centro histórico están bajo la responsabilidad de Planeación Distrital que junto con el Comité Técnico Asesor y la Curaduría urbana tienen la obligación de hacerlas cumplir; sin embargo estas se diluyen y en la práctica no se ejecutan. CORPOCENTRO que es el ente creado para intervenir en el centro histórico, que desarrolla el plan y posee la información y conocimientos del caso **no forma parte del comité asesor de aprobación**. Estas falencias si bien tienen su origen en la base legal, responden también a la falta de definiciones y de roles de los entes administrativos que actúan en el Distrito con competencias de regulación y control en el centro histórico.
4. Si bien CORPOCENTRO tiene una vida de 7 años y presencia en el CH con diversas actividades relacionadas con los temas inherentes a la conservación del patrimonio cultural, muchas de las instituciones que intervienen en el centro histórico **desconocen la función y actividades que desarrolla CORPOCENTRO**, este desconocimiento también se reproduce a nivel interno

dentro de la estructura administrativa municipal debido a la carencia de un flujo eficiente de información entre dependencias y empresas municipales que hace que las acciones y resultados que cada una desempeña, sean desconocidas.

5. La situación descrita podría devenir en una escasa apropiación de los resultados del plan integral de recuperación del centro histórico, por parte de las dependencias municipales y en particular de la Dirección de Planeación y los entes descentralizados, lo cual, de no corregirse, limitaría la aplicación de los resultados del proyecto, en tanto CORPOCENTRO no genere la capacidad técnica necesaria y no asuma efectivamente la responsabilidad de su gestión o ejecución.
6. El nivel de participación puntual de organismos gubernamentales claves y de sectores asociados, dentro del desarrollo del estudio, tal es el caso de las corporaciones de turismo, la dirección de planeación distrital, la filial de Monumentos, Sociedad colombiana de Arquitectos, Cámara de Comercio, Asociación de vecinos entre otros, debe ser reforzado, a fin de superar las falencias en la capacidad instalada para la gestión en el sector. Igual consideración es válida para otras instancias distritales responsables de la gestión del área de estudio.
7. Por lo expuesto se evidencia la necesidad de contar con una **instancia de coordinación institucional**, que armonice y guíe la intervención de las entidades distritales, estatales y no gubernamentales que actúan o actuarán en el área histórica, en función de un objetivo común, el mismo que deberá estar validado por las instancias máximas de decisión del distrito, esto es el Consejo Distrital y la Alcaldía, CORPOCENTRO debería asumir este liderazgo y mantener una relación permanente, con las diferentes instancias y actores con los organismos estatales, no gubernamentales y privados, que de una u otra forma participen en el desarrollo e implantación del plan.

Las capacidades de CORPOCENTRO

1. **Imagen debilitada como ente gestor** debido en parte a la superposición y fragmentación de competencias institucionales que conducen a contradicciones e interferencias que acarrear la duplicación de esfuerzos en el trabajo que se desarrolla en el área y desperdicio de recursos humanos, técnicos y económicos que en conjunto disponen los diferentes organismos involucrados.
2. CORPOCENTRO **carece de una instancia técnica, administrativa-financiera para la promoción y gestión de proyectos integrales**. Instancia que no solo debería relacionarse con los diferentes departamentos y empresas municipales, sino también con los organismos estatales, no gubernamentales y privados, que de una u otra forma participen en el crecimiento y desarrollo del Distrito Centro.
3. Entidad **sin liderazgo** y con grandes dificultades para obtener consenso del sector público y privado.

4. **Deficiente manejo de la imagen institucional**, no tiene capacidad ejecutiva para controlar acciones, débil autoridad para ejercer sus funciones, actúa como entidad aislada con énfasis en el área técnica.

Limitaciones en el marco legal.

El Dr. Pablo José Quintero de la oficina de consultorías de la Facultad de Arquitectura y diseño de la universidad Javeriana analiza la base legal de creación de CORPOCENTRO y hace las siguientes observaciones a la naturaleza y competencias asignadas a esta:

“El Decreto crea una corporación a la que en su objeto y funciones se le atribuyen funciones de naturaleza esencialmente administrativa. (Es decir, pertenecientes a la función administrativa del Estado). Hay una extraña mezcla pues se crea como Corporación (concepto del derecho privado y que sólo en el derecho público se denominan así las corporaciones autónomas regionales, cuya creación es una competencia exclusiva del Congreso de la República).

Lo que debió haber sido un establecimiento Público, con objeto y funciones públicas, se constituyó como una Empresa Industrial y Comercial del Estado, que puede generar serios problemas de legalidad frente a la Ley 489 de 1998²⁰ (Organización y Funcionamiento de las entidades del orden nacional) y la Ley 80 de 1993.

En conclusión: CORPOCENTRO, que se constituyó como Empresa Industrial y Comercial del Estado, **no puede tener atribuciones de control, ni planificación y en tal sentido no podría implementar el Plan de Intervención cabalmente.**

Lo que **sí puede efectuar son negocios y propiciar la inversión privada**, asuntos vitales y prioritarios para que la intervención en el centro histórico de Santa Marta pueda llevarse a cabo.

En Colombia las entidades que desde el gobierno local pueden llevar a cabo las funciones de agente único de control, planificación, implementación del plan de intervención en el Centro Histórico, hacer negocios y propiciar inversión privada

²⁰ Las Empresas Industriales y Comerciales del Estado son organismos creados por ley o autorizados por ésta, que desarrollan actividades de naturaleza industrial o comercial y de gestión económica conforme a las reglas del derecho privado, salvo las excepciones que consagra la ley, y que reúnen las siguientes características:

- a) *Personería jurídica;*
- b) *Autonomía administrativa y financiera;*
- c) *Capital independiente, constituido totalmente con bienes o fondos públicos comunes, los productos de ellos, o el rendimiento de tasas que perciban por las funciones o servicios, y contribuciones de destinación especial en los casos autorizados por la Constitución.*

El capital de las empresas industriales y comerciales del Estado podrá estar representado en cuotas o acciones de igual valor nominal.

A las empresas industriales y comerciales del Estado y a las sociedades de economía mixta se les aplicará en lo pertinente los artículos 19 numerales 2º, 4º, 5º, 6º, 12, 13, 17, 27, numerales 2º, 3º, 4º, 5º, y 7º y 183 de la Ley 142 de 1994.

PAR.- Las disposiciones legales que protegen el secreto industrial y la información comercial se aplicarán a aquellos secretos e informaciones de esa naturaleza que desarrollen y posean las empresas industriales y comerciales del Estado.

serían únicamente entidades del sector central o establecimientos públicos, los cuales sí pueden realizar todas las funciones enumeradas”.

Los comentarios anotados se complementan con el criterio jurídico de la Dra. Nasiris Cabarcas Directora Ejecutiva de CORPOCENTRO en relación a la aplicación de las competencias dadas y comenta lo siguiente:

1. “La mayoría de limitaciones que posee esta entidad fueron descritas desde sus inicios. El artículo quinto "FUNCIONES Y FACULTADES" utiliza verbos, tales como: participar, formular, asesorar, promover, impulsar, diseñar, coordinar, gestionar, armonizar y otros que a la luz de la realidad **no reflejan autonomía** en el desarrollo del objeto para el cual fue creado”.
2. Los 3 numerales que quisieron darle autonomía financiera: numeral 10, que se refiere al cobro de tasas o tarifas por servicio de parqueo, el numeral 11, que establece el cobro de valorización, han sido encargadas a otras entidades creadas por el propio consejo distrital que se benefician de la administración del espacio público restando competencia y fuentes de ingresos a CORPOCENTRO.
3. “En conclusión y desde el punto de vista cuantitativo, no es que le hayan restado competencia a CORPOCENTRO, sino que desde sus inicios se lo ha identificado como un ente coordinador de todo lo que tenga que ver con el centro histórico de Santa Marta”.
4. CORPOCENTRO requiere de una verdadera autonomía que lo presente como una real corporación que **tenga jurisdicción y competencia en el centro histórico**. Desde el punto de vista jurídico es perfectamente viable, pero para que se convierta en un ente único de competencia en el centro, tiene que complementar su área funcional y facultativa.

Aspectos económico – financieros

Tomando en cuenta la naturaleza jurídica de creación de la Corporación como una Empresa Industrial y Comercial del Estado que propicie negocios y vincule al capital privado en el cumplimiento de actividades económicamente rentables y de la lectura del estado de actividad financiera económica y social de junio 30 de 2002 (única información proporcionada por CORPOCENTRO) se advierte que no existe generación de recursos por operación propia de la corporación.

Los ingresos provienen en mayor grado de transferencias marcando así una dependencia financiera de las transferencias que realiza la Alcaldía, demostrando una falta de gestión productiva que deviene en la falta de ingresos provenientes de la operación misma de la unidad, que le impide generar recursos propios para inversión, ejecución de proyectos, venta de servicios, capacidad de endeudamiento y canalizar financiamiento para la viabilización de proyectos de inversión y desarrollo.

Puntos débiles de CORPOCENTRO para garantizar la aplicación y ejecución del plan

La ingerencia política que puede alterar la constitución de la entidad y debilitar su accionar, tanto en la imagen (credibilidad en potenciales inversionistas y agentes públicos y privados) como en la disminución de ingresos en la operación de sus recursos patrimoniales.

- Cuerpo legal contradictorio entre las funciones y competencias asignadas a CORPOCENTRO y las que requiere la ejecución del plan integral de recuperación del Centro histórico de Sta Marta.
- Falta de liderazgo e imagen debilitada entre los diferentes agentes institucionales y privados que intervienen en el centro histórico.
- Baja capacidad técnica financiera para ejercer acciones de gestión territorial: (control reglamentación, sanción y ejecución de proyectos) carece de una instancia técnica, administrativa-financiera para la promoción y gestión de proyectos integrales que permitan obtener financiamiento.
- Carencia de recursos humanos y capacidades técnicas para el desenvolvimiento de gestión de recursos y promoción de operaciones con privados.
- Incapacidad de generación de recursos propios y de endeudamiento, fuerte dependencia de recursos financieros del distrito y crisis económica del país que restringe posibilidades de inversión y ejecución de proyectos.
- CORPOCENTRO no forma parte de las organizaciones que en la actualidad intervienen en el Centro histórico, como el Comité Técnico Asesor del Centro Filial de Monumentos Nacionales del Magdalena y del Comité técnico asesor del Distrito.

Los aspectos descritos permiten inferir como conclusión general, que CORPOCENTRO pese a contar con competencias dadas en su legislación de creación para ejecutar acciones de desarrollo del CH, requiere fortalecer su imagen al interior del Distrito que le permita no solo complementar la planificación físico espacial sino armonizar con las de planificación de la gestión distrital en forma integral y de relacionamiento con los actores sociales, financieros y económicos.