

INFORME DE AVANCE , Abril 2016



Iniciativa  
**CIUDADES  
EMERGENTES  
y SOSTENIBLES**

## Estudios Base: Riesgos Naturales y Crecimiento Urbano para el municipio de Santa Marta, Colombia

Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles

**INDICE**

<b>1</b>	<b>MARCO CONCEPTUAL Y PRESENTACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO .....</b>	<b>7</b>
1.1	INTRODUCCIÓN.....	7
1.2	MARCO CONCEPTUAL.....	8
1.2.1	Metodología General .....	8
1.2.2	Metodología Específica: Módulo 3 Estudio del Crecimiento Urbano .....	10
1.3	ENCUADRE TERRITORIAL DEL ÁMBITO DE ESTUDIO .....	12
<b>2</b>	<b>DIAGNÓSTICO DE CRECIMIENTO URBANO .....</b>	<b>17</b>
2.1	ANÁLISIS DEL CRECIMIENTO HISTÓRICO DE LA HUELLA URBANA .....	17
2.1.1	Evolución Histórica de la Huella Urbana de Santa Marta y Municipios Taganga y Bonda .....	17
2.1.2	Crecimiento de la huella urbana, población y densidad, .....	28
2.1.3	Influencia del Fenómeno de desplazamiento forzoso en Santa Marta .....	29
2.2	ANÁLISIS MULTITEMPORAL DE LA HUELLA URBANA Y USOS DEL SUELO A PARTIR DE IMÁGENES SATELITALES LANDSAT .....	32
2.3	ANÁLISIS DE LA HUELLA URBANA POR SECTORES O UNIDADES MORFOLÓGICAS HOMOGÉNEAS.....	37

2.3.1	Identificación y análisis de las unidades homogéneas .....	37
2.4	ANÁLISIS DEL LÍMITE URBANO ACTUAL .....	72
2.5	ANÁLISIS DE LA DENSIDAD URBANA .....	74
2.6	SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL E INJUSTICIA SOCIAL.....	78
2.7	ANÁLISIS DE LAS ÁREAS VERDES Y EL ESPACIO PÚBLICO .....	80
2.7.1	Áreas Verdes de Santa Marta .....	87
2.7.2	Espacios Públicos de Santa Marta .....	95
<b>3</b>	<b>DIAGNÓSTICO MULTISECTORIAL .....</b>	<b>101</b>
3.1	DIAGNÓSTICO DEMOGRAFICO EN LA CIUDAD DE SANTA MARTA .....	101
3.1.1	Crecimiento Demográfico de Santa Marta .....	101
3.1.2	Población Flotante de Santa Marta .....	112
3.1.3	Datos Demográficos incluidos en el POT .....	117
3.2	ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO .....	118
3.2.1	Marco Normativo a nivel Municipal: POT Jate Matuna 2000-2009 vigente ....	118
3.2.1.1	Plan de Ordenamiento Territorial “Jate Matuna” 2000-2009 .....	118
3.2.1.1.1	Suelo Urbano .....	121
3.2.1.1.2	Suelo Rural.....	122

3.2.1.1.3	Suelo de Expansión.....	125
3.2.1.1.4	Suelo de Protección.....	125
3.2.2	Visión Estratégica del Futuro POT Quinto Centenario .....	126
3.3	<b>ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES Y PLANIFICADAS .....</b>	<b>126</b>
3.3.1	Cobertura de provisión y Proyectos de Infraestructura de Servicios Públicos Domiciliarios .....	126
3.3.2	Proyectos de Infraestructura Vial y Transporte .....	129
3.3.3	Proyectos de Equipamiento y Espacios Públicos.....	131
3.4	<b>SECTOR INMOBILIARIO Y ANÁLISIS DE MERCADO EN SANTA MARTA .....</b>	<b>133</b>
3.4.1	Desarrollo Inmobiliario en Santa Marta .....	133
3.4.2	Desarrollos de Segunda Vivienda en Santa Marta .....	135
3.4.3	Desarrollos en Grandes Manzanas en Santa Marta .....	137
3.4.4	Análisis del Mercado Inmobiliario en Santa Marta (rural y urbano) .....	139
3.4.5	Análisis del valor del suelo en proyectos de vivienda en Santa Marta .....	139
3.5	<b>SECTOR TURISMO EN LA CIUDAD DE SANTA MARTA.....</b>	<b>143</b>
3.5.1	El sector turístico en la historia de Santa Marta .....	143
3.5.2	Crecimiento del Turismo en Santa Marta .....	145
3.5.3	Influencia del Turismo en el desarrollo de la ciudad de Santa Marta .....	146

3.6	<b>ANÁLISIS DE CONDICIONANTES Y LIMITANTES AL CRECIMIENTO URBANO .....</b>	<b>148</b>
3.6.1	Limitantes y condicionantes .....	148
3.6.2	Zonas de riesgo: inundación y erosión .....	148
3.6.3	Zonas de protección ambiental .....	149
3.6.4	Áreas de interés estratégico.....	152
3.6.5	Afección de infraestructuras de transporte .....	155
3.6.6	Afección de otras infraestructuras .....	157
3.6.7	Restricciones topográficas.....	160
3.6.8	Patrimonio .....	161
3.6.9	Superficies afectadas por factores limitantes .....	162
3.7	<b>INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD Y COMPARATIVA CON OTRAS CIUDADES ICES (GIS) .....</b>	<b>163</b>
3.7.1	Indicadores de crecimiento y límite urbano.....	163
3.7.2	Indicadores de densidad .....	168
3.7.3	Indicadores de segregación e injusticia social .....	174
3.7.4	Indicadores de áreas verdes y espacio público .....	179
3.7.5	Resumen de los indicadores.....	185
3.7.6	Urban metrics .....	189

3.8	ANÁLISIS FODA. PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES PARA EL CRECIMIENTO URBANO DE SANTA MARTA .....	190
3.8.1	Identificación, descripción y valoración de Fortalezas y Oportunidades para el crecimiento urbano.....	190
3.8.2	Identificación, descripción y valoración de Debilidades y Amenazas para el crecimiento urbano.....	196
3.9	TALLERES DE CONTRASTES .....	211
<b>4</b>	<b>PROSPECTIVA. ESCENARIOS DE CRECIMIENTO URBANO .....</b>	<b>212</b>
<b>5</b>	<b>PROPUESTA. RECOMENDACIONES PARA EL PLAN DE ACCIÓN .....</b>	<b>212</b>
<b>6</b>	<b>ANEXOS .....</b>	<b>212</b>
6.1	ANEXO I: Clasificación POT .....	212
6.2	ANEXO II: Sector Inmobiliario .....	212
6.3	ANEXO III Cuestionario .....	212
6.4	ANEXO IV Catálogo de mapas del Diagnóstico .....	212



## INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Esquema Metamodelo compuesto por diferentes metodologías para diseñar los estudios propuestos.....	8
Figura 2. Esquema Relaciones entre Estudios 2 y 3 .....	9
Figura 3. Desarrollo de las fases a través de tareas e identificación de productos .....	9
Figura 4 Diagrama de tareas de la metodología para la elaboración del Estudio 3- Crecimiento urbano. ....	10
Figura 5. Esquema de Diseño de Escenarios para el Crecimiento Urbano .....	12
Figura 6. Colombia, departamento del Magdalena y Distrito de Santa Marta .....	12
Figura 7. Vista general Parque Simón Bolívar y Edificio Alcaldía de Santa Marta (Acceso desde El Rodadero) .....	14
Figura 8. Población estimada para la ciudad de Santa Marta .....	14
Figura 9. Vista de la ciudad de Santa Marta desde la Avenida Hernández Pardo.....	15
Figura 10. División por Localidades para la Ciudad de Santa Marta .....	15
Figura 11. Corregimientos de Santa Marta .....	16
Figura 12. Huella Urbana sobre imagen de alta resolución (años 1991 y 2015).....	17
Figura 13. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 1534-1772 .....	18
Figura 14. Esquema de Crecimiento Urbano y referentes arquitectónicos 1530 .....	19
Figura 15. Catedral de Santa Marta en 1845 y en la actualidad (2016) .....	19
Figura 16. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 1534-1772.....	20
Figura 17. Cartografía de mitad del siglo XVIII .....	20
Figura 18. Avenida El Libertador 1928 .....	21
Figura 19. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 1772-1944 .....	22
Figura 20. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 1944-1967 .....	22
Figura 21. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 1967-1991 .....	23
Figura 22. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 1991-2003 .....	24
Figura 23. Parque de los Novios (Centro Histórico) .....	25
Figura 24. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 2003-2009 .....	26
Figura 25. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 2009-2015 .....	26
Figura 26. Terrenos del Aeropuerto Simón Bolívar .....	27

Figura 27. Crecimiento de la huella urbana para los años disponibles .....	28
Figura 28. Población desplazada en la ciudad de Santa Marta 1999-2012 .....	29
Figura 29. Tasa neta de la migración por condiciones de violencia .....	30
Figura 30. Intensidad de la emigración departamental respecto al comportamiento medio nacional .....	31
Figura 31. Ciudad Equidad, un segmento de la población desplazada ha tenido acceso a viviendas del Gobierno Nacional.....	31
Figura 32. Muestra de respuesta espectral de distintas coberturas .....	32
Figura 33 Detalle del distrito de Santa Marta .....	32
Figura 34 Superficie de clasificación Landsat 1995 .....	34
Figura 35. Superficie de clasificación Landsat 2002 .....	35
Figura 36. Superficie de clasificación Landsat 2010 .....	35
Figura 37 Cambio en el uso del suelo entre 2002 2010 con imágenes Landsat .....	36
Figura 38. Huella y desarrollos exteriores digitalizados con imagen de 2015.....	38
Figura 39. Diagrama resumen del proceso de creación de las clases de análisis.....	40
Figura 40. Criterios: Barrios, manzanario, parcelario .....	41
Figura 41. Criterios: usos del suelo.....	42
Figura 42. Tipología edificatoria .....	42
Figura 43. Criterios: Morfología urbana .....	43
Figura 44. Criterios: Densidad .....	44
Figura 45. Criterios: Nivel socioeconómico .....	44
Figura 46. Consolidación urbana .....	45
Figura 47. Clases de análisis de Santa Marta .....	46
Figura 48. Localización de clases de análisis de nivel socioeconómico alto.....	53
Figura 49. Barrio de vivienda unifamiliar con transformación multifamiliar, clase alta. Barrio Bavaria .....	53
Figura 50. Conjuntos cerrados de viviendas unifamiliares, clase alta. Vista de Brisas del Lago .....	54
Figura 51. Vista del Conjunto Residencial Prado .....	54
Figura 52. Condominios campestres. Vista de Rodadero Reservado.....	54
Figura 53. Localización de clases de análisis de nivel socioeconómico medio.....	55
Figura 54. Barrio con vivienda unifamiliar, clase media. Vista Barrios Norte y El Pescaíto .....	56

Figura 55. Barrios de vivienda unifamiliar en grandes manzanas. Vista Barrio El Parque .	56
Figura 56. Urbanizaciones con vivienda unifamiliar. Vista Ciudadela 29 de Julio .....	56
Figura 57. Multifamiliares de clase media .....	57
Figura 58. Barrios exteriores clase media. Urbanización Rodrigo Ahumada .....	57
Figura 59. Localización de clases de análisis de nivel socioeconómico bajo .....	58
Figura 60. Barrios unifamiliares ordenados, clase baja. Vista Barrio Santafé .....	59
Figura 61. Asentamientos informales .....	59
Figura 62. Invasión de zona protegida .....	60
Figura 63. Barrios exteriores de clase baja. Vista Barrio 11 de Noviembre .....	60
Figura 64. Desarrollos exteriores Vivienda de Interés Prioritario. Vista Ciudad Equidad....	61
Figura 65. Desarrollo sobre eje ferroviario .....	61
Figura 66. Crecimiento periférico difuso. Estrato 1 .....	62
Figura 67. Invasiones en zonas protegidas. Estrato 1 .....	62
Figura 68. Localización de áreas mixtas .....	63
Figura 69. Localización de áreas de uso mixto comercial-residencial .....	63
Figura 70. Vista del Centro Histórico.....	64
Figura 71. Vista expansión del Centro Histórico. Barrio Norte .....	64
Figura 72. Vista de crecimientos mixtos asociados a las vías principales. Avenida El Libertador .....	65
Figura 73. Usos mixtos asociados a grandes avenidas de clase media. Calle 22.....	65
Figura 74. Vista de núcleo poblado de Bonda. Usos mixtos calle 5 .....	65
Figura 75. Localización de áreas de uso mixto turístico-residencial .....	66
Figura 76. Vista uso turístico-residencial de clase alta. Rodadero zona Norte .....	66
Figura 77. Vista uso turístico-residencial de clase media en Taganga .....	67
Figura 78. Conjuntos hoteleros Sintan Resort, entre Rodadero y Pozos Colorados .....	67
Figura 79. Localización de Equipamientos, Comercial e Industrial .....	67
Figura 80. Imágenes de algunas áreas no residenciales.....	68
Figura 81. Puerto de Santa Marta .....	69
Figura 82. Localización de las áreas verdes consideradas.....	69
Figura 83. Vista de áreas verdes calificadas en Santa Marta .....	70
Figura 84. Localización de las zonas no edificadas .....	71
Figura 85. Zonas no edificadas en Santa Marta .....	71

Figura 86. Vectores de Crecimiento de la Huella Urbana .....	72
Figura 87. Grupos de Transición para Santa Marta .....	73
Figura 88. Tipos de edificación. Alta- Media- Baja densidad.....	75
Figura 89 Densidad bruta en ciudades ICES .....	76
Figura 90 Densidad bruta en ciudades ICES .....	76
<i>Figura 91 Densidades brutas medias .....</i>	<i>77</i>
<i>Figura 92 Distribución de densidad según clases de análisis .....</i>	<i>78</i>
<i>Figura 93. Densidad y áreas verdes por estratos sociales .....</i>	<i>80</i>
<i>Figura 94. Parques Nacionales y Distritales en el entorno de Santa Marta .....</i>	<i>80</i>
<i>Figura 95. Fotos del Parque Nacional Natural de Sierra Nevada .....</i>	<i>82</i>
<i>Figura 96. Fotos del Parque Nacional Natural Tayrona .....</i>	<i>83</i>
<i>Figura 97. Parques Nacionales y Distritales en el entorno de Santa Marta .....</i>	<i>85</i>
<i>Figura 98. Invasiones en Áreas Verdes Protegidas.....</i>	<i>86</i>
<i>Figura 99. Tipos de Áreas Verdes Urbanas Remanecientes de Santa Marta .....</i>	<i>87</i>
<i>Figura 100. Indicadores ICES de áreas verdes. ....</i>	<i>88</i>
<i>Figura 101. Comparativo de Áreas Verdes Totales en la ICES .....</i>	<i>88</i>
<i>Figura 102. Comparativo de Áreas Verdes Cualificadas en la ICES .....</i>	<i>89</i>
<i>Figura 103. Áreas Verdes Cualificadas – Ciudades ICES en Colombia .....</i>	<i>90</i>
<i>Figura 104. Parque Simón Bolívar .....</i>	<i>91</i>
<i>Figura 105. Parque de los Novios .....</i>	<i>91</i>
<i>Figura 106. Parque de barrio.....</i>	<i>91</i>
<i>Figura 107. Población cercana a Áreas Verdes Cualificadas .....</i>	<i>92</i>
<i>Figura 108. % Población a menos de diez minutos caminando desde área verde calificada .....</i>	<i>92</i>
<i>Figura 109. Parques Urbanos definidos por la Alcaldía de Santa Marta .....</i>	<i>93</i>
<i>Figura 110. Área verde no calificada - Río Gaira .....</i>	<i>94</i>
<i>Figura 111. Área verde no calificada - Río Manzanares .....</i>	<i>94</i>
<i>Figura 112. Indicadores ICES de áreas verdes. ....</i>	<i>95</i>
<i>Figura 113. Espacios y Equipamientos Públicos en Santa Marta .....</i>	<i>96</i>
<i>Figura 114. Camellón – Santa Marta .....</i>	<i>97</i>
<i>Figura 115. Playa del Rodadero .....</i>	<i>97</i>
<i>Figura 116. Playa Salguero – erosión costera .....</i>	<i>97</i>

<i>Figura 117. Equipamientos Administrativos Públicos Históricos: Alcaldía de Santa Marta y Palacio Tayrona –Gobernación de Magdalena .....</i>	98
<i>Figura 118. Equipamientos Deportivos – Coliseo Menor y Estadio Eduardo Santos .....</i>	98
<i>Figura 119. Equipamientos Históricos y Culturales - Quinta de San Pedro Alejandrino Iglesia de San Francisco de Asís.....</i>	98
<i>Figura 120. Equipamientos Culturales – Bibliotecas: Biblioteca del Banco de la República y Nueva Biblioteca de Santa Marta .....</i>	98
<i>Figura 121. Población cercana a Espacios Públicos.....</i>	99
<i>Figura 122. Indicadores ICES de áreas verdes y espacios públicos (combinado).....</i>	100
<i>Figura 123. Crecimiento de la Población del Municipio de Santa Marta. - DANE.....</i>	103
<i>Figura 124. Proyección de la Población de Santa Marta. – 2030 y 2050 .....</i>	104
<i>Figura 125. Tasa de crecimiento de la Población del Municipio de Santa Marta. - Proyección .....</i>	105
<i>Figura 126. Proyección de la población por municipios – No oficial DNP.....</i>	107
<i>Figura 127. Distintos modelos de proyección de la población de Santa Marta -con base en los 3 últimos censos. ....</i>	108
<i>Figura 128. Distintos modelos de proyección de la población de Santa Marta -con base en los todos los censos disponibles. ....</i>	108
<i>Figura 129. Proyecciones de la población fija de Santa Marta por distintos estudios .....</i>	111
<i>Figura 130. Proyección de la población total (fija+flotante) según metas de la Secretaria de Turismo .....</i>	113
<i>Figura 131. Proyección de la población total (fija + flotante) según Metroagua .....</i>	114
<i>Figura 132. Proyección de la población total (fija + flotante) según Universidad de los Andes .....</i>	115
<i>Figura 133. Proyección de la población permanente, en alta y baja temporada.....</i>	115
<i>Figura 134. Proyecciones de la población fija de Santa Marta por distintos estudios.....</i>	116
<i>Figura 135. Plano Estructural POT 2000.....</i>	119
<i>Figura 136. Mapa de usos de suelo Urbano.....</i>	121
<i>Figura 137. Propuesta de Usos de Suelo Rural.....</i>	122
<i>Figura 138. Proyectos de vivienda en suelo de expansión bajo la modalidad de “desarrollos concertados” que afectan el suelo disponible.....</i>	122
<i>Figura 139. Dificultad en áreas periféricas al Centro Histórico (Puerto y Zona Pescaíto) .....</i>	123

<i>Figura 140. Carrera 5ª. Zona sin Tratamiento de Consolidación desde El Barrio Pescaíto siguiendo por el Barrio Norte hasta el Centro Histórico (Edificio Los Bancos. Al fondo) .</i>	124
<i>Figura 141. Barrios de la Zona Nororiental que requieren Tratamiento Integral .....</i>	125
<i>Figura 142. Zonas Cobertura del Acueducto de Santa Marta .....</i>	127
<i>Figura 143. Plano de Alcantarillado y principales Estaciones de Bombeo de Aguas Residuales (EBAR).....</i>	128
<i>Figura 144. Maqueta Nuevo Aeropuerto Simón Bolívar .....</i>	130
<i>Figura 145. Plano de Red de Transporte Público para Santa Marta .....</i>	130
<i>Figura 146. Plano de Sistema de Equipamientos para Santa Marta .....</i>	132
<i>Figura 147. Plano de Sistema de Espacios Públicos para Santa Marta .....</i>	133
<i>Figura 148. Unidades de vivienda nueva vendida.....</i>	134
<i>Figura 149. Proyectos de Segunda Vivienda Pozos Colorados .....</i>	136
<i>Figura 150. Viviendas estrato 1 y proyectos de segunda vivienda la fondo .....</i>	136
<i>Figura 151. Fotografía Aérea Urbanización El Parque.....</i>	138
<i>Figura 152. Urbanización El Parque.....</i>	138
<i>Figura 153. Proyecto Two Towers .....</i>	140
<i>Figura 154. Proyecto Torres del Sol.....</i>	141
<i>Figura 155. Proyecto Parques de Bolívar .....</i>	142
<i>Figura 156. Plano Localización Proyectos Nuevos.....</i>	142
<i>Figura 157. Zona Turística de El Rodadero en 1967 y el presente 2016 .....</i>	143
<i>Figura 158. Playa del Rodadero en fin de semana .....</i>	144
<i>Figura 159. Playa del Rodadero en fin de semana .....</i>	144
<i>Figura 160. Playas y Parque Tayrona (izq.) y Sierra Nevada de Santa Marta (der.) .....</i>	145
<i>Figura 161. Parques Distritales.....</i>	149
<i>Figura 162. Cerros Distritales .....</i>	150
<i>Figura 163. RNSC entorno Palangana.....</i>	151
<i>Figura 164. Reserva Natural de la Sociedad Civil (RNSC).....</i>	151
<i>Figura 165. Invasiones en Faja de protección .....</i>	152
<i>Figura 166. Ríos y quebradas .....</i>	152
<i>Figura 167. Zonas de humedales en el sector El Manantial .....</i>	153
<i>Figura 168. Humedales y lagunas.....</i>	153
<i>Figura 169 Ejemplo de erosión costera .....</i>	154

Figura 170. Protección zona costera .....	154
Figura 171. Servidumbre ferroviaria invadida por edificaciones .....	155
Figura 172. Servidumbre ferroviaria .....	155
Figura 173. Servidumbre viaria .....	156
Figura 174. Relleno Sanitario de Palangana .....	157
Figura 175. Relleno sanitario .....	157
Figura 176. Línea de alta tensión paralela a la Avenida Troncal del Caribe .....	158
Figura 177. Línea alta tensión .....	158
Figura 178. Servidumbre aeroportuaria .....	159
Figura 179. Pendientes .....	160
Figura 180. Patrimonio .....	161
Figura 181. Indicadores de crecimiento urbano, planificación del uso del suelo y presencia de suelo "urbano difuso" .....	163
Figura 182. Crecimiento urbano: Tasa de crecimiento anual de la huella urbana .....	165
Figura 183. Crecimiento urbano: Presencia de suelo urbano difuso (%) .....	166
Figura 184. Resultado combinativo de indicadores de crecimiento y planeamiento en las ciudades ICES .....	167
Figura 185. Indicadores de densidad, valor numérico y valorización .....	168
Figura 186. Resultado combinativo de indicadores de densidad en las ciudades ICES ...	169
Figura 187. Densidad urbana: Densidad bruta .....	170
Figura 188. Densidad urbana: Distribución de la densidad .....	171
Figura 189. Densidad urbana: Vacíos urbanos en la ciudad .....	172
Figura 190. Resultado combinativo de indicadores de crecimiento y planeamiento en las ciudades ICES .....	173
Figura 191. Indicadores asociados a problemas de segregación e injusticia social .....	174
Figura 192. Resultado combinativo de indicadores de segregación e injusticia social en las ciudades ICES .....	175
Figura 193. Lectura socio-espacial del territorio: Viviendas precarias .....	176
Figura 194. Lectura socio-espacial del territorio: Superficie residencial ocupada por estratos bajos .....	177
Figura 195. Resultado combinativo de indicadores de crecimiento y planeamiento en las ciudades ICES .....	178

Figura 196. Indicadores referidos a áreas verdes y espacio público .....	179
Figura 197. Resultado combinativo de indicadores de áreas verdes y espacio público en las ciudades ICES .....	180
Figura 198. Áreas verdes: Superficie de áreas verdes cualificadas .....	181
Figura 199. Áreas verdes: Superficie de áreas verdes generales .....	182
Figura 200. Áreas verdes: Distribución y cobertura de las áreas verdes cualificadas .....	183
Figura 201. Resultado combinativo de indicadores de crecimiento y planeamiento en las ciudades ICES .....	184
Figura 202. Resumen de indicadores .....	185
Figura 203. Problemas detectados en Santa Marta tras analizar los indicadores .....	188
Figura 204. Diagrama FODA o DAFO .....	190
Figura 205. Potencial natural y turístico de Santa Marta y entorno .....	191
Figura 206. Propuesta de Revisión del POT de Santa Marta .....	192
Figura 207. Parques Naturales en Santa Marta y entorno .....	192
Figura 208. Patrimonio Histórico, Natural y Urbano de Santa Marta .....	193
Figura 209. Áreas de Oportunidad en Santa Marta .....	194
Figura 210. Proyectos Existentes y Previstos en Santa Marta .....	194
Figura 211. Calles peatonales y espacios públicos cualificados en Santa Marta .....	195
Figura 212. Viviendas en áreas de riesgo de inundación .....	198
Figura 213. Mapa con huellas de inundaciones de Santa Marta .....	198
Figura 214. Áreas y barrios de acuerdo con la formalidad de implantación de las viviendas .....	199
Figura 215. Barrios Pescaíto. ....	200
Figura 216. Corregimiento de Taganga .....	200
Figura 217. Estructura vial de Santa Marta. ....	201
Figura 218. Espacios públicos no adecuados. ....	202
Figura 219. Invasiones en zonas protegidas .....	202
Figura 220. Presión turística sobre áreas frágiles .....	203
Figura 221. Plano Presión turística sobre áreas frágiles .....	203
Figura 222. Espacios verdes cualificados y su área de influencia .....	204
Figura 223. Cárcel Distrital de Santa Marta .....	204
Figura 224. Barreras urbanas de Santa Marta .....	205

Figura 225. Crecimiento en altura.....	205
Figura 226. Vivienda Social desarticulada .....	206
Figura 227. Taller de Estudio de Crecimiento Urbano .....	211

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Huella Urbana de Santa Marta en 1534 .....	18
Tabla 2. Huella Urbana de Santa Marta en 1772 .....	20
Tabla 3. Huella Urbana de Santa Marta en 1944 .....	21
Tabla 4. Huella Urbana de Santa Marta en 1991 .....	22
Tabla 5. Huella Urbana de Santa Marta en 1991 .....	23
Tabla 6. Huella Urbana de Santa Marta en 2003 .....	24
Tabla 7. Huella Urbana de Santa Marta en 2009 .....	25
Tabla 8. Huella Urbana de Santa Marta en 2015 .....	26
Tabla 9. Crecimiento de Población, Superficie y Densidad de Santa Marta 1534 - 2015 ..	28
Tabla 10. Superficies de clasificación de Landsat 1995 .....	34
Tabla 11. Superficies de clasificación de Landsat 2002 .....	34
Tabla 12. Superficies de clasificación de Landsat 2010 .....	35
Tabla 13 Distribución de las densidades según clase de análisis .....	77
Tabla 14. Datos Poblacionales de Santa Marta (total y tasas de crecimiento interanuales) – Anuario Estadístico de Colombia .....	101
Tabla 15. Datos de los Censos de Población del Municipio de Santa Marta. - DANE .....	102
Tabla 16. Datos de los Censos (Cabecera y Resto) del Municipio de Santa Marta. - DANE .....	103
Tabla 17. Proyección de la Población de Santa Marta. – 2030 y 2050 .....	105
Tabla 18. Proyección de la Población de Santa Marta. – Expediente Municipal 2015 ....	106
Tabla 19. Comparación entre proyecciones poblacionales de Santa Marta .....	106
Tabla 20. Resultados de los distintos modelos de proyección de la población de Santa Marta .....	107
Tabla 21. Población fija ajustada por Metroagua en comparación con la proyección del DANE+IDOM .....	109
Tabla 22. Número de viviendas de la población permanente. Estimaciones ajustadas. .	109
Tabla 23. Proyección de la Población Fija – Universidad de los Andes .....	109
Tabla 24. Proyección de la Población Fija – Universidad de los Andes .....	112
Tabla 25. Proyección de la Población Flotante según metas de la Secretaria de Turismo de Santa Marta .....	113

Tabla 26. Proyección de la Población Flotante según Metroagua .....	114
Tabla 27. Proyección de la Población Flotante según Universidad de los Andes .....	114
Tabla 28. Población Comunas .....	117
Tabla 29. Área (m2) licenciada para construcción según destino .....	135
Tabla 30. Resultados del censo de proyectos de apartamentos para usos turísticos .....	146
Tabla 31. Principales Fortalezas .....	190
Tabla 32. Valoración Social de las Fortalezas .....	195
Tabla 33. Principales Oportunidades .....	196
Tabla 34. Principales Debilidades .....	196
Tabla 35. Valoración Social de las Debilidades .....	206
Tabla 36. Principales Amenazas .....	207



# 1 MARCO CONCEPTUAL Y PRESENTACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

## 1.1 INTRODUCCIÓN

Las complejas relaciones que se dan en el territorio –clima, ambiente, economía, sociedad– y especialmente en las ciudades de ALC, están exigiendo nuevas formas de enfrentar los retos y plantear las soluciones. Los retos son comunes: efectos del cambio climático, fuerte incremento de población, inmigración campo-ciudad, pobreza, baja densidad urbana, riesgos naturales, degradación medio ambiental, segregación socio-espacial, dificultad para proveer los servicios urbanos y mejorar la calidad de vida, entre otros.

Con el ánimo de promover unas mejores prácticas en aspectos relacionados con el crecimiento urbano, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) puso en marcha en 2010 la Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES), la cual pretende dar apoyo a ciudades medias de crecimiento acelerado en América Latina y el Caribe para que se desarrollen bajo parámetros de sostenibilidad ambiental, territorial y fiscal. La Iniciativa se apoya en una metodología innovadora que ofrece indicadores y estrategias para definir líneas de acción prioritarias y en una aproximación multidisciplinar que pretende integrar la sostenibilidad medioambiental, el desarrollo urbano sostenible y la sostenibilidad fiscal.

El presente Estudio de Crecimiento Urbano, forma parte del Programa ICES como programa del BID y de los Estudios Base del Programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas, promovido por FINDETER para ciudades colombianas. La metodología de esta iniciativa considera la realización de estos estudios que se convierten en insumo importante para la toma de decisiones en cuanto a ordenamiento territorial y ambiental para la ciudad, que para este caso puntual estarán concentradas en la ciudad de Santa Marta. El Estudio de Crecimiento Urbano está relacionado con el Estudio de Riesgos Naturales.

El objetivo de este análisis es comprender las distintas dinámicas que han acontecido en el proceso de crecimiento de la ciudad de Santa Marta, identificando además las fortalezas y

debilidades que presenta la ciudad para su desarrollo futuro. El estudio buscará entregar recomendaciones para un desarrollo urbano sostenible, evitando un crecimiento desordenado y excesivo de la ciudad, con el objetivo final de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

El informe de avance concentra su atención en el Diagnóstico de Crecimiento Urbano que se desarrolla en diferentes epígrafes y sub-epígrafes, entre los que se encuentran:

- Marco conceptual y definición del ámbito de estudio; en él se sintetiza la metodología usada y se define el área de estudio con el horizonte temporal del año 2050.
- Análisis histórico y actual del crecimiento de la huella urbana; se analiza el crecimiento urbano a partir del crecimiento poblacional y el planeamiento territorial incluyendo el área de los corregimientos de Taganga y Bonda. Para el caso específico de la ciudad de Santa Marta es importante la presencia del sector turismo y el desarrollo del sector inmobiliario, el documento se concluye con una serie de debilidades y fortalezas que tiene el sistema territorial del área estudiada, en especial, los relacionados con el crecimiento urbano.

Este documento se ha elaborado de una manera sinóptica y se apoya en una serie de fotografías, gráficos, mapas y tablas que facilitan la comprensión; sin más, les animamos a la lectura de este complejo e interesante documento, que ha sido elaborado gracias al BID, FINDETER, el Municipio de Santa Marta y la colaboración de numerosas instituciones públicas y privadas del Departamento del Magdalena y de Colombia.



## 1.2 MARCO CONCEPTUAL

### 1.2.1 Metodología General

La forma de concebir el trabajo se nutre de diferentes metodologías y herramientas para el diseño de los estudios previstos; además está basada en la Metodología ICES (Ciudades Emergentes y Sostenibles) Iniciativa del BID para ciudades emergentes (ver Figura 1)

Figura 1. Esquema Metamodelo compuesto por diferentes metodologías para diseñar los estudios propuestos.



Fuente: IDOM

Tal metodología se puede entender como un metamodelo, es decir, un “modelo general formado por submodelos específicos”; para la elaboración de los submodelos se usan diferentes herramientas y metodologías; algunas de éstas han sido diseñadas por otras instituciones (CAPRA, ESCI, GPCS, etc.); otras se diseñan en este documento a partir de la experiencia de IDOM. La misma se desarrolla en tres fases, que se corresponde con una fase preparatoria y común para todos los estudios, dos fases para los estudios temáticos y una fase de recomendaciones generales para el Plan Urbano, según la figura anterior.

En la figura siguiente, se explica esquemáticamente las relaciones entre los 3 módulos que componen este estudio, es importante mencionar que para el caso específico de la ciudad de Santa Marta no se llevará a cabo el módulo 1 Estudio de Mitigación del Cambio Climático:

- El Módulo 2 determina entre otros productos, los peligros naturales (mapas), que serán insumos para el Estudio 3, ya que el Escenario “Smart growth” (Crecimiento Inteligente) en cuanto la huella urbana y usos del suelo, se diseñará considerando los anteriores, no ubicando desarrollos en las zonas de peligros y potenciando aquellos espacios con mayores oportunidades para el crecimiento y que cuenten con menor amenaza.
- Los productos del Módulo 3, huella urbana y usos del suelo son analizados en detalle con el fin de detectar los puntos sensibles para evitar un crecimiento excesivo de la huella urbana que llevaría como consecuencia una mayor demanda de transporte motorizado, además de reducir las superficies de espacios naturales. Además, un crecimiento desordenado, aumentará la vulnerabilidad y exposición ante amenazas naturales. Por el Contrario, un crecimiento planificado, que respete las zonas con amenazas, ayudará a mitigar estos impactos.

Figura 2. Esquema Relaciones entre Estudios 2 y 3



Fuente: IDOM

Figura 3. Desarrollo de las fases a través de tareas e identificación de productos



Fuente: IDOM

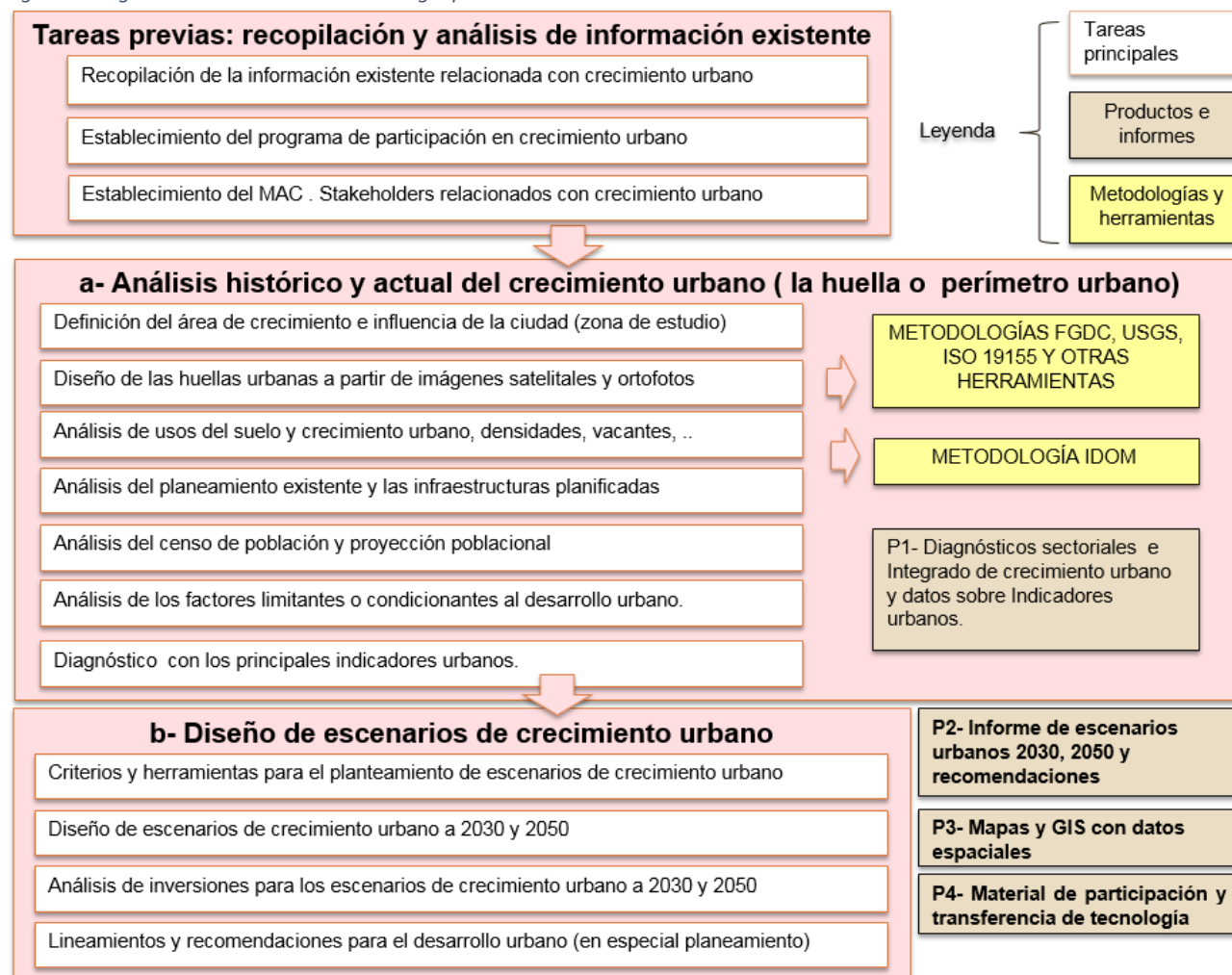
La Metodología considera el siguiente esquema de fases:

- Las tareas de la fase 0 son comunes para todos los estudios.
- Posteriormente los 2 Módulos realizan una etapa de diagnóstico de la situación actual
- Finalmente en la etapa de propuestas, los 2 Módulos se desarrollan en forma coordinada, con el objetivo de obtener resultados consecuentes

El estudio de crecimiento urbano y el estudio de vulnerabilidad se relacionan entre sí, de manera que las recomendaciones al Plan de Acción están coordinadas entre los dos estudios.

### 1.2.2 Metodología Específica: Módulo 3 Estudio del Crecimiento Urbano

Figura 4 Diagrama de tareas de la metodología para la elaboración del Estudio 3- Crecimiento urbano.



Fuente: IDOM

En la metodología específica del estudio de crecimiento urbano, se consideran tres etapas: Tareas previas; Análisis histórico y actual de crecimiento; y Prospectiva de crecimiento urbano al 2030 y 2050, donde se plantean diferentes escenarios urbanos; A continuación se expone un gráfico donde se identifican las tareas y sub-tareas, los informes y productos, y las herramientas específicas. (Ver Figura 4)

Las tareas a realizar son:

- Tareas previas: recopilación y análisis de información existente.
- Análisis histórico y actual del crecimiento urbano; la huella o perímetro urbano.
- Diseño de escenarios (prospectiva) de crecimiento urbano para los años 2030 y 2050.

En cuanto al análisis histórico y actual del crecimiento urbano se consideran las siguientes sub-tareas:

### Diagnósticos sectoriales de crecimiento urbano

Análisis multi-temporal de la huella, planeamiento, crecimiento históricos, población, y limitantes al desarrollo urbano:

- Análisis multi-temporal de la huella urbana y usos del suelo.
- Análisis multi-temporal de la huella urbana y clases de análisis para el crecimiento urbano a partir de imágenes satelitales de muy alta resolución (escala 1:10,000).
- Análisis de las densidades existentes en la huella urbana actual.
- Análisis del planeamiento existente y las infraestructuras planificadas con impacto en el futuro.
- Análisis del crecimiento de la población por subdivisiones administrativas.
- Identificación y análisis de los factores limitantes o condicionantes al desarrollo urbano. (Módulo 2)
- Análisis de la tendencia de crecimiento urbano y de cambios históricos que han incidido en el crecimiento.

### Diagnóstico integrado

Identificación, descripción y valoración de debilidades y fortalezas para el crecimiento urbano.

- Identificación, descripción y valoración de problemas o debilidades para el crecimiento urbano.

- Identificación, descripción y valoración de fortalezas para el crecimiento urbano.
- Análisis FODA.

### DISEÑO DE ESCENARIOS PARA EL CRECIMIENTO URBANO

Una vez finalizado el diagnóstico de la situación actual, se procede a diseñar los Escenarios de Crecimiento Urbano. Estos Escenarios son diseñados para los horizontes temporales 2030 y 2050, basándose en la metodología propuesta por Gómez Orea (2008), en la cual se definen los 3 escenarios que se desarrollarán para la ciudad de Santa Marta:

#### Escenario de crecimiento urbano tendencial

“**Current trends**”, o imagen a la que tiende la ciudad, si las condiciones actuales se mantienen; permite fijar el límite inferior de desarrollo; se trata de no introducir un programa que modifique la evolución de la huella urbana actual. Las bases de este Escenario son la proyección demográfica, una evolución tendencial de inversiones, infraestructuras y equipamientos, y una proyección de los comportamientos sociales y parámetros de crecimiento de las ciudades. Según esta imagen, las áreas desfavorecidas agudizarían su situación y en aquellas áreas favorables se seguiría mejorando. Es pues un Escenario no intervencionista y que sirve como límite inferior o de base.

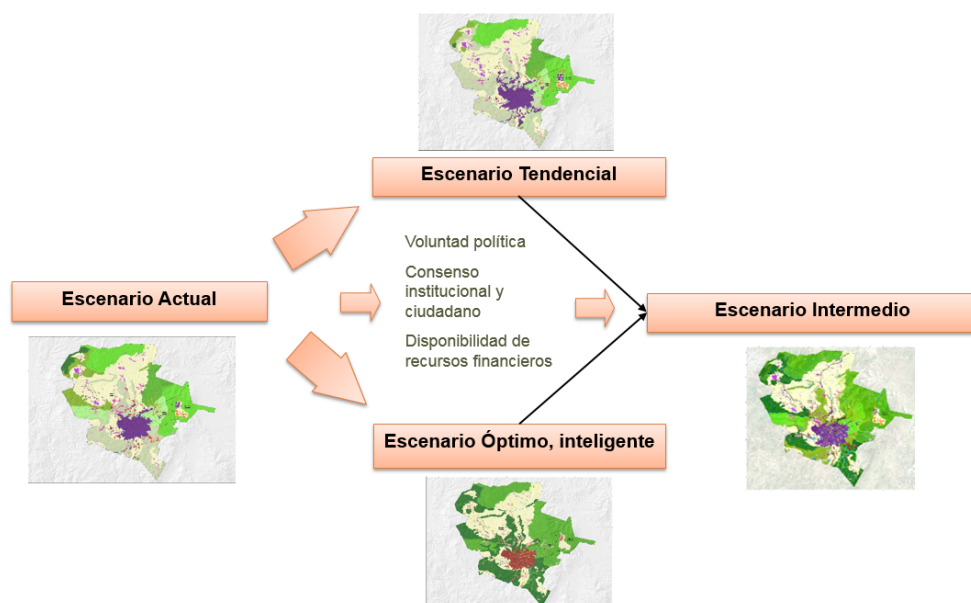
#### Escenario de crecimiento urbano inteligente u óptimo

“**Smart growth**”, o imagen deseable del crecimiento urbano de la ciudad, que permite fijar el límite superior del desarrollo futuro según una perspectiva de desarrollo sostenible. Es una imagen difícil de reproducir, teniendo en cuenta las importantes inversiones necesarias para controlar la dinámica de crecimiento urbano. Los Criterios básicos para definirlo están orientados a la mejora de la calidad de vida de la población mediante una gestión óptima de los recursos naturales en la que están presentes como elemento inspirador la sostenibilidad y el eco desarrollo, considerando un respeto de crecimiento en las zonas de amenazas naturales (condicionantes o limitantes al desarrollo urbano) y medidas de adaptación al Cambio Climático (ciudades más densas y compactas, con



mejores sistemas viales, transporte público etc. que contribuyen a generar menores emisiones de GEIs) y, finalmente, un uso del territorio en el que la eficiencia y la equidad se conjuguen y se asegure una inmejorable cohesión social. Es, en definitiva, un Escenario utópico para el que se considera una disponibilidad absoluta de recursos financieros, humanos y tecnológicos, así como la perfecta adecuación de los usos del suelo urbano en el entorno.

Figura 5. Esquema de Diseño de Escenarios para el Crecimiento Urbano



Fuente: IDOM

Figura 6. Colombia, departamento del Magdalena y Distrito de Santa Marta

### Escenario de crecimiento urbano intermedio

“**Compound growth**”; en el que se propone una imagen realizable o viable del crecimiento urbano mejorando la tendencia pero sin alcanzar los niveles óptimos. Esta imagen constituye una situación intermedia entre los anteriores; hacia esta imagen convergería la mayoría de las voluntades de instituciones políticas y de ciudadanos.

El diseño de los distintos escenarios es representado cartográficamente. Los mapas que se obtienen son el resultado del análisis de las tendencias y de las zonas posibles de desarrollo, incorporando los Criterios establecidos por los 3 Módulos del Estudio. En la figura 5 se explica sintéticamente el trabajo cartográfico en este sentido.

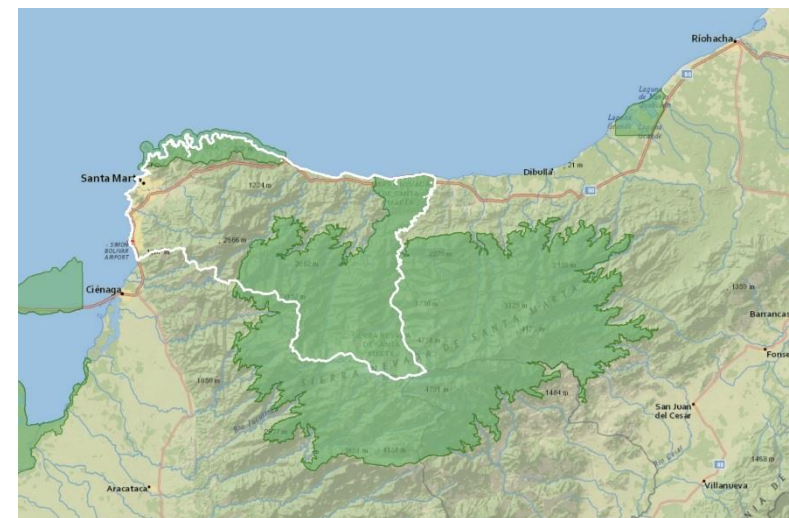
## 1.3 ENCUADRE TERRITORIAL DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

Santa Marta se sitúa como la ciudad más antigua de Colombia, con casi 500 años de historia, desde su fundación en 1525. La ciudad de Santa Marta sirvió como acceso para colonizar el territorio colombiano por parte de Gonzalo Jiménez de Quesada, Pedro de Heredia, Suárez Rendón, Pedro de Ursúa y Antonio Díaz Cardoso. Santa Marta es uno de los principales destinos turísticos del país, con atractivos como sus playas y el contraste con la Sierra Nevada (montaña de litoral más alta del mundo), así mismo con la presencia del puerto de Santa Marta que se encuentra ubicado dentro de la ciudad.





Fuente: IDOM



El Departamento de Magdalena se sitúa en la vertiente atlántica del país, cuenta con la ciudad de Santa Marta como capital que es a su vez Distrito Turístico, Cultural e Histórico. Con una extensión de 24.000 Km<sup>2</sup>.

**La ciudad de Santa Marta cuenta con una geografía particular en cuanto a su posición junto al mar y con una topografía montañosa**, coronada por el mayor pico de Colombia: el Pico Cristóbal Colón, en la Sierra Nevada de Santa Marta. Este relieve variable se sitúa en altitudes desde 0 hasta 5.775 msnm, aunque la cabecera se ubica sobre los 6 msnm. Su temperatura media se encuentra en franjas entre los 23 y 32°C, con un clima templado y seco, aparece un periodo de lluvias de junio a octubre.

*Figura 7. Vista general Parque Simón Bolívar y Edificio Alcaldía de Santa Marta (Acceso desde El Rodadero)*



Fuente: IDOM

### Población estimada:

La ciudad de Santa Marta tiene una población proyectada para 2015 de 483.865 habitantes:

*Figura 8. Población estimada para la ciudad de Santa Marta*

	Superficie distrito (Km2)	Superficie Huella 2015 (Km2)	Población datos del censo 2005 (hab)	Población estimada DANE 2015 (hab)	TCMA
Cabecera	67,6	45,73	385.186	466.327	1,93%
Resto	2.325	3,33	30.218	17.538	-5,3%
<b>TOTAL DISTRITO</b>	<b>2.393</b>	<b>53,06</b>	<b>415.404</b>	<b>483.865</b>	<b>1,54%</b>

Fuente: Datos obtenidos del censo 2005 y de la proyección 2015 del DANE

**Según se observa en la tabla existe una fuerte disminución de la población rural, que se traslada a la cabecera**, alcanzando un 96% de población urbana frente al 74% que se estima en el departamento de Magdalena. La tasa de crecimiento de población interanual de los últimos 10 años de la ciudad de Santa Marta es mucho mayor que la global del Departamento de Magdalena, que se sitúa en 0,92%.

El ratio de habitante por hogar está cercano a los 4,2, aunque el 58,6% de los hogares de Santa Marta tiene 4 o menos habitantes. Estos datos de partida serán analizados con mayor detalle en los capítulos correspondientes con el fin de comprender de forma más clara las implicaciones del tema en el crecimiento urbano.



Figura 9. Vista de la ciudad de Santa Marta desde la Avenida Hernández Pardo



Fuente: IDOM

### Divisiones Administrativas:

El territorio de la ciudad de Santa Marta está dividido en 3 localidades dentro de las cuales se encuentran: 9 comunas, 4 corregimientos, 2 parques Nacionales y 1 Resguardo Indígena. Esta división según el acuerdo 025 del 12 de diciembre de 2014.

Localidad 1 Tayrona-San Pedro Alejandrino; compuesta por:

- Área Urbana (Comunas 1,6 y 9)
- Zona de Expansión Fase I (Timayui I, Timayui II)
- Zona de Expansión Fase II (Plan Parcial Bureche, San Francisco, Santa Helena)
- Área Rural (Corregimiento de Bonda y Corregimiento de Guachaca)
- Zonas de parques o de conservación, parque Distrital (Parque Bondigua), Parques Naturales (Parque Tayrona y Parque Sierra Nevada) y Resguardos Indígenas

Localidad 2 Rodrigo de Bastidas; compuesta por:

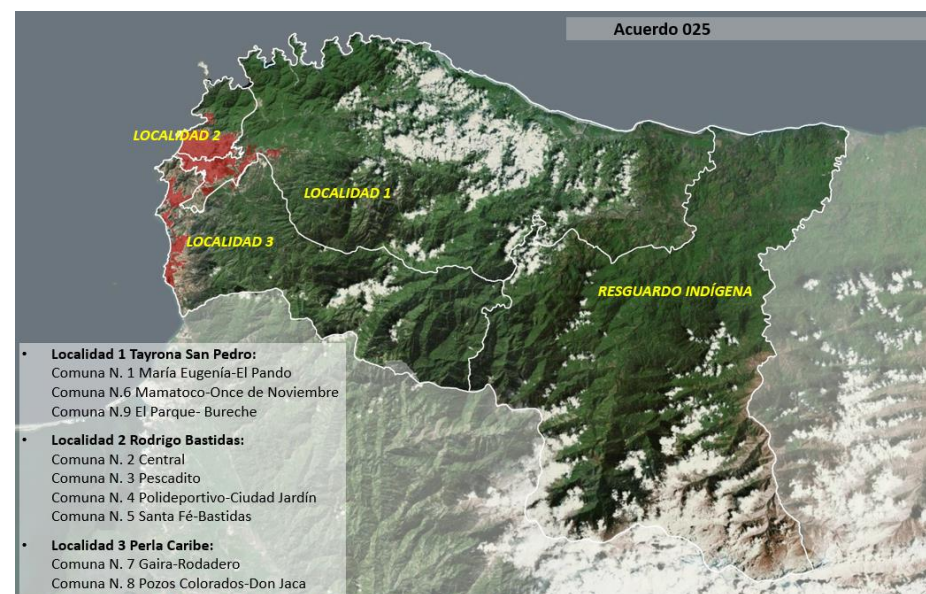
- Área Urbana (Comunas 2,3, 4, y 5)
- Zona de Expansión Fase I (Sector de la Carbonera, el Oasis, Buenos Aires y La Esmeralda)
- Zona de Expansión Fase II (Plan Parcial Bureche, San Francisco, Santa Helena)
- Área Rural (Corregimiento de Taganga)

- Zonas de parques o de conservación, parque Distrital (Parque Dumbirá), Parques Natural (Parque Tayrona)

Localidad 3 Perla del Caribe; compuesta por:

- Área Urbana (Comunas 7 y 8)
- Zona de Expansión Fase II (Sector Manantial y la Paz)
- Área Rural (Corregimiento de Minca)
- Zonas de parques o de conservación, parque Distrital (Parque Paz Verde)

Figura 10. División por Localidades para la Ciudad de Santa Marta



Fuente: Datos obtenidos del censo 2005 y de la proyección 2015 del DANE

Para el caso específico de Santa Marta es fundamental especificar algunas características de las Unidades Territoriales Rurales como parte activa del territorio y por la proximidad que estas tienen con el área urbana, estas Unidades Territoriales Rurales están conformadas por los corregimientos de Bonda, Taganga, Guachaca, y Minca. De otra parte,

es pieza clave del territorio El Reguardo Indígena por sus implicaciones sobre el desarrollo urbano que se desea dar al territorio.

#### Corregimiento de Bonda:

Conformado por las veredas y caseríos correspondientes a: Vira Vira, Paso del Mango, Matogiro, Jirocasa, Onaca, Cuesta Rodríguez, Donama, Tolima, Las nUbes, Páramo de San Isidro, Boquerón, La Lisa, Curval, Curvalito, Cacahualito, La Bogotana, Provicencia, Las Tinajas, La Florida, Palangana, Chengue, Gayraca, Nagüanje, Cinto, y Guachaquita. Dentro del corregimiento también se cuentan con los recursos hídricos conformados por: Desembocadura de La Quebrada La Concha, Desembocadura Quebrada Palmarito, Río Mendihiaca, Quebrada La Negra, y Quebrada Mojada.

#### Corregimiento de Taganga:

Dentro del Corregimiento, se encuentran: Playa Grande, Punta Petacas, Murciélagos, las Minas, y Bonito Gordo, Granate, Isla Aguja, y Cabo de la Aguja. El Corregimiento cuenta con una fachada sobre el Mar Caribe, y sigue por la línea costera. Su cercanía con el área urbana de Santa Marta genera que haya una estrecha relación y que a futuro el crecimiento de la ciudad impacte sobre Taganga.

#### Corregimiento de Guachaca:

Está conformado por un sistema de veredas, de caseríos que son integrados por los lugares de: Mendiguaca, Esmeralda, Las Arepas, Quebrada El Sol, Quebrada Valencia, Quebrada El Plátano, La Aguacatera, Los Achiotes, El Trompito, Guacoche, La Danta, Kemakumake, Casa de Tabla, Los Linderos, Playa Brava, Cabo San Juan del Guía, Cañaveral, Arrecifes, El Pueblito, Los Naranjos. Importantes cuerpos de agua atraviesan este corregimiento como: la desembocadura de la Quebrada Palmito en el Mar Caribe, la desembocadura del Río Don Diego, Río Don Dieguito, Río Molino, el río Guachaca y la Quebrada Palmarito.

#### Corregimiento de Minca:

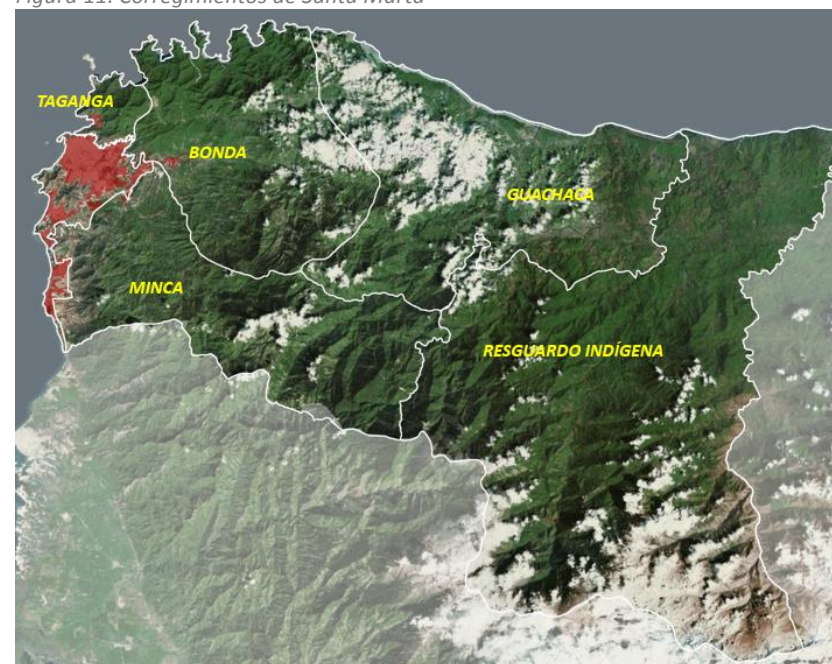
Hacen parte del Corregimiento los caseríos y veredas de: El Porvenir, Agua Linda, Jamonal, Cerro Kennedy, San Lorenzo, La Vistoria, El Oriente, Buenos Aires, Central Córdoba, Vista Nieve, Bellavista, Mundo Nuevo, La Cabaña, Bureche, Arimaca, El Campano, El Recuerdo, Cincinatti, Punta Brava, Filo Cartagena, Kalabangana, Alto Mira, y Wimake. A su vez, tiene

recursos hídricos de gran importancia como: Quebrada La Mojada, Arroyo Mirador, Río Guacahaca y la Quebrada El Doctor.

#### Resguardo Indígena:

El Resguardo Indígena fue creado mediante la resolución del año 1980 N.109; y la de 1994 N. 29 por parte del Instituto Colombiano de Reforma Agraria (INCORA), el territorio Indígena es también parte de la División Político Administrativa de Santa Marta. El Resguardo tiene límites al Norte desde la línea costera por la desembocadura del Río Don Diego; al Este desde la desembocadura del Río Palomino; hasta los límites del Departamento del Magdalena, Guajira y Cesar; al Sur al límite del municipio de Ciénaga; al Oeste hasta encontrar el Río Buriticá. El POT prioriza que esas áreas deben mantenerse bajo la Legislación de Entidades Territoriales Indígenas (ETIS) con el fin de preservar sus características, las autoridades indígenas tienen competencias sobre su territorio.

Figura 11. Corregimientos de Santa Marta



Fuente: Secretaría de Planeación



## 2 DIAGNÓSTICO DE CRECIMIENTO URBANO

### 2.1 ANÁLISIS DEL CRECIMIENTO HISTÓRICO DE LA HUELLA URBANA

El estudio del análisis del crecimiento histórico de la huella urbana para la ciudad de Santa Marta se realizará por medio de tres fuentes de información:

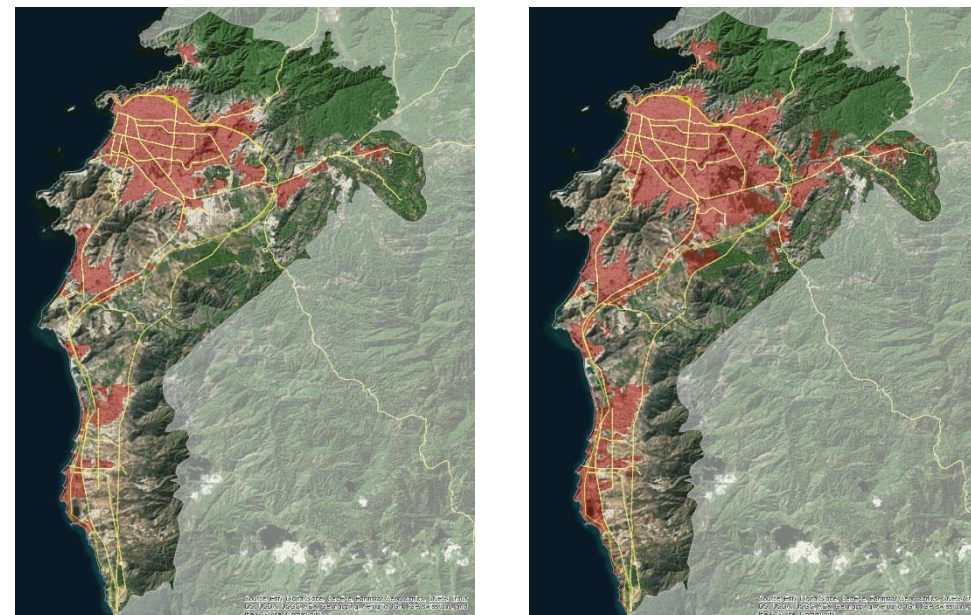
- Mapas Históricos: Se hace el análisis de los mapas históricos de la ciudad de Santa Marta desde 1543. Igualmente para el siglo XX y siglo XXI se cuenta con las aerofotografías del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) y Archivo General de la Nación
- Bibliografía Histórica de Santa Marta para los siglos XVI, XVII, XVII
- Imágenes satelitales Landsat. Se han analizado las imágenes disponibles del sistema Landsat con el fin de verificar los cambios de cobertura en los usos del suelo y la expansión de la huella urbana

Es importante mencionar que la Fundación de la ciudad fue el 29 de Julio de 1525 por el Conquistador Rodrigo de Bastidas; para el análisis del crecimiento de la huella urbana se tendrá en cuenta esta fecha, no obstante se hará tomará a partir del año 1543 del cual hay un registro de población según los documentos históricos. El estudio que se encuentra en las siguientes páginas corresponde a una interpretación realizada por el equipo consultor en la que se han tenido en cuenta las imágenes de la evolución de la ciudad e igualmente el criterio técnico y de análisis para definir el crecimiento de la ciudad.

Para una mejor comprensión se dará al lector el concepto sobre la evolución histórica de la huella urbana de Santa Marta y de los municipios de Taganga y Bonda; luego se procederá a explicar el crecimiento de la huella urbana en términos de población y densidad e igualmente se analizará el límite urbano actual; al final de estos apartados se incluirá una conclusión que permitirá leer los puntos relevantes de cada tema.

La información es analizada en el sistema SIG, tal como se ejemplifica en Figura 12.

Figura 12. Huella Urbana sobre imagen de alta resolución (años 1991 y 2015)



Fuente: IDOM

#### 2.1.1 Evolución Histórica de la Huella Urbana de Santa Marta y Municipios Taganga y Bonda

La primera ciudad fundada en el territorio de Colombia fue Santa Marta, cuyos asentamientos de población se dieron antes de la fecha oficial de fundación (29 de Julio de 1525 por el Conquistador Rodrigo de Bastidas). En el momento de la llegada de los españoles se le dio un valor al territorio por sus componentes naturales como el enclave de la bahía de Santa Marta que estaba formado por un sistema montañoso, además de la cercanía con la montaña principal que actuaba de telón de fondo conocida como la Sierra Nevada de Santa Marta. La Provincia de Santa Marta fue muy atractiva para los primeros conquistadores por ser una reserva natural y punto de acceso desde el norte de lo que hoy corresponde a Colombia; no obstante se generaron conflictos con las organizaciones indígenas presentes en las zonas de: Ramada, Bonda, Pocigueyca y Tayrona.

En términos de antecedentes urbanos la estructura de Santa Marta está basada en las *Ordenaciones Mallorquinas* del Rey Aragonés Jaime II; se propone un diseño urbano de una ciudad perfectamente organizada que en Europa se aplicó a las poblaciones de Petra y Sa Pobra, para el caso de América llegaría 150 años como antecedente del trazado reticular, según cita el experto Rafael López Guzmán en Urbanismo español en América. Es importante mencionar la influencia de los principios consignados en la obra *El Crestiá* del fraile franciscano Francisco Eiximenis en donde se propone la configuración de la ciudad cristiana que respondía al trazado de la cuadrícula en la cual se divide la ciudad en cuatro grandes barrios, con la plaza principal en el centro, y otras plazas menores con la casa de sacerdotes, y el palacio episcopal.

La forma de damero fue adoptada por las Leyes de Indias, con esta ley, la ciudad seguía la idea de dividirse en plazas, calles y solares (patios interiores), y como inicio la Plaza Mayor, con cercanía al río o a las fuentes hídricas principales, bajo el principio de ir prolongando los ejes principales a medida que la ciudad crece. Santa Marta fue un caso particular que desarrolló un sistema con:

- Manzanas rectangulares (retícula ortogonal)
- Cortes de manzanas con ángulos rectos
- Lados largos de manzanas alineados (orientación norte-sur), este sistema evitaba el fuerte asoleamiento (este-oeste)
- Calles de menor tamaño como defensa bioclimática
- La Plaza Mayor como marco de los poderes públicos

En cuanto a las áreas rurales y con presencia indígena, ya existían caseríos construidos por ellos mismos con técnicas adaptadas al clima cálido y su aporte con las zonas de ruinas arqueológicas que aún se conservan en Pueblito (Chayrama), Parque Nacional Tayrona, Ciudad Perdida (Teyuna), altos del río Buriticá y zona de Reserva (Río Frío). Para el caso de Taganga y Bonda, para esta época eran pequeños caseríos indígenas al igual que las zonas de Gaira y Mamatoco; estas zonas estaban conectadas por medio de caminos o senderos rurales.

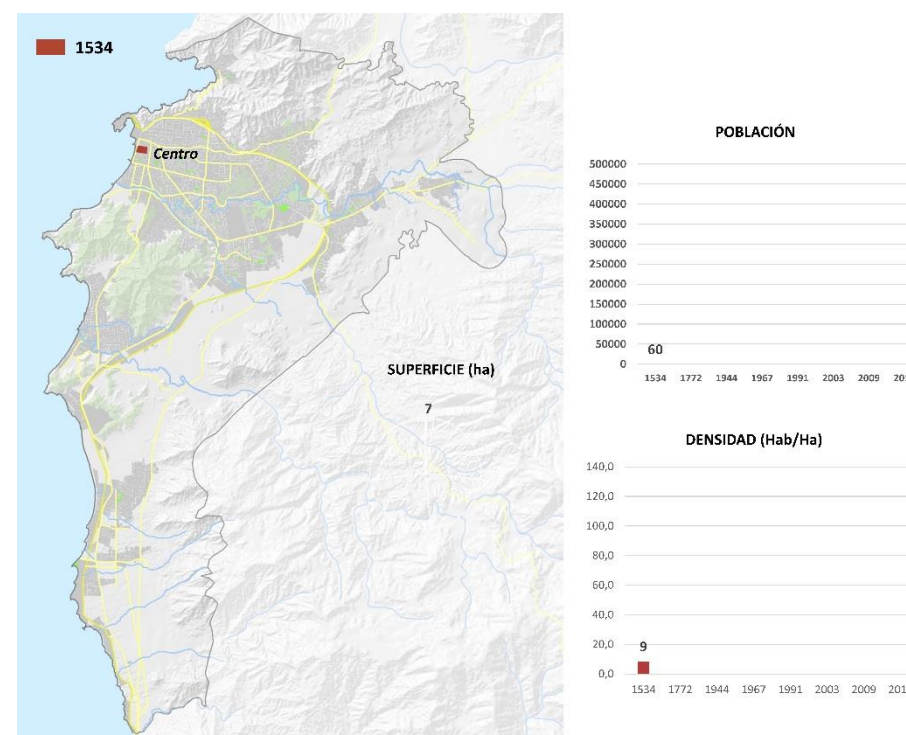
En términos de edificaciones la primera construcción fue la Iglesia de Nuestra Señora de la Merced, luego vendrían la iglesia de Santa Ana de Fray Tomás Ortiz y la iglesia y convento de Santo Domingo en 1529. Para el 2 de febrero de 1608 se funda La Quinta de San Pedro Alejandrino en su momento tuvo el nombre de La Florida San Pedro Alejandrino. Hoy en día es un punto atractivo turístico y administrado por la Fundación Museo Bolivariano de Arte Contemporáneo.

Tabla 1. Huella Urbana de Santa Marta en 1534

AÑO	POBLACION	SUPERFICIE (HA)	CRECIMIENTO	DENSIDAD	TMCA POB	TCMA SUP
1534	60	7		8,6		

Fuente: IDOM

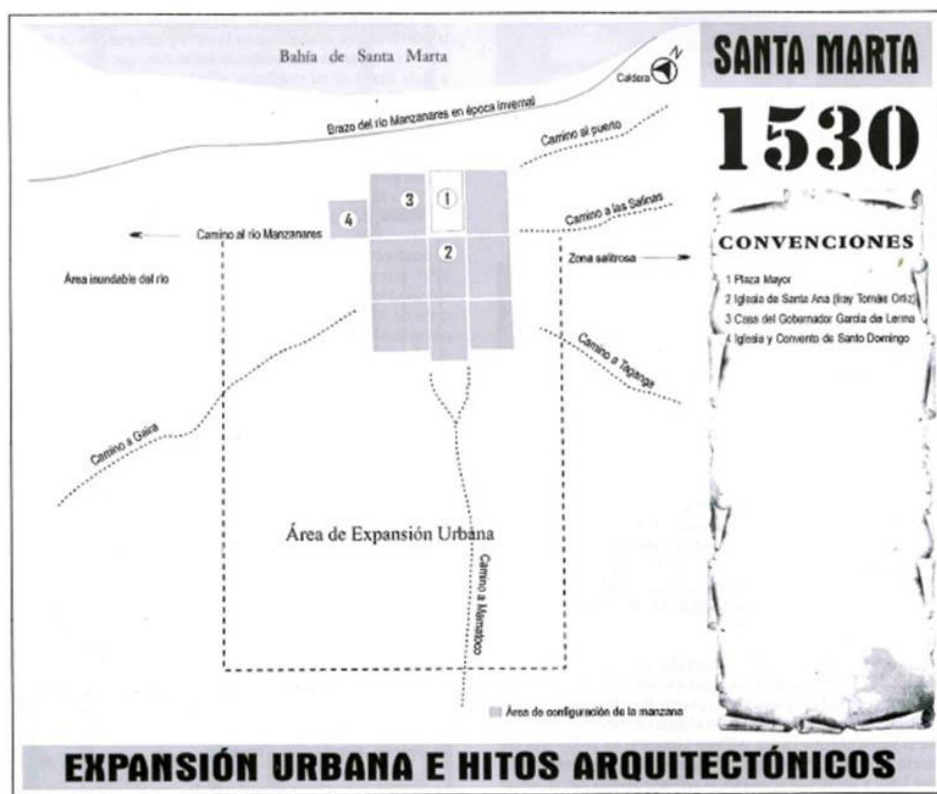
Figura 13. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 1534-1772



Fuente: IDOM



Figura 14. Esquema de Crecimiento Urbano y referentes arquitectónicos 1530



Fuente: Santa Marta Urbanismo y Arquitectura 1525-1975. Alvaro Ospino Valiente

Para el siglo XVIII, la ciudad de Santa Marta contaba con construcciones coloniales de gran importancia:

- La Catedral: la obra comenzó en 1766 y terminó en 1794
- La Casa de la Aduana: construida en 1730
- El Seminario San Juan Nepomuceno: construcción que inicio en 1671 y terminó en 1811 (140 años)

Figura 15. Catedral de Santa Marta en 1845 y en la actualidad (2016)



Fuente: Acuarela Edward Mark Walhouse (Biblioteca Luis Ángel Arango) e IDOM

En 1834 la Ciudad de Santa Marta fue víctima de un terremoto que la dejó en ruinas durante varios años, sólo contaba con pocas edificaciones de valor como la catedral, el palacio gubernamental y algunas residencias de comerciantes, para esta época la ciudad contaba con seis mil habitantes, con una disminución de la población de acuerdo a la información de los censos de 1843 y 1851. A pesar de los años oscuros la ciudad se inauguró el alumbrado público de la ciudad en 1848, constituyó la Caja de Ahorros de Santa Marta dos años antes del alumbrado público y se consolidó como principal puerto de la Nueva Granada (Colombia), no obstante, a pesar de su gran dinámica comercial tuvo disminución de su población, especialmente por la epidemia de cólera en la ciudad.

Otro desastre fue la creciente del Río Manzanares en 1894, esta inundó la ciudad dejando a su paso casas en ruinas, a su vez afectó la vía férrea que había sido recién construida afectando el comercio de banano que fue fuente de ingreso para la población samaria. Después de las tragedias naturales, también hubo mucho progreso con proyectos que mejoraron la calidad de vida de los ciudadanos, El Gobernador José Vallerino ordenó poner adoquines en las calles para evitar la molestia de la superficie en arena, se techó el puente sobre el Río Manzanares, se abrieron los caminos entre Ciénaga y Gaira e igualmente el camino a Valledupar, una gran propuesta fue la unión de las aguas del Río Piedras para aumentar el caudal del Río Manzanares y de esta forma facilitar la labranza. Para la época

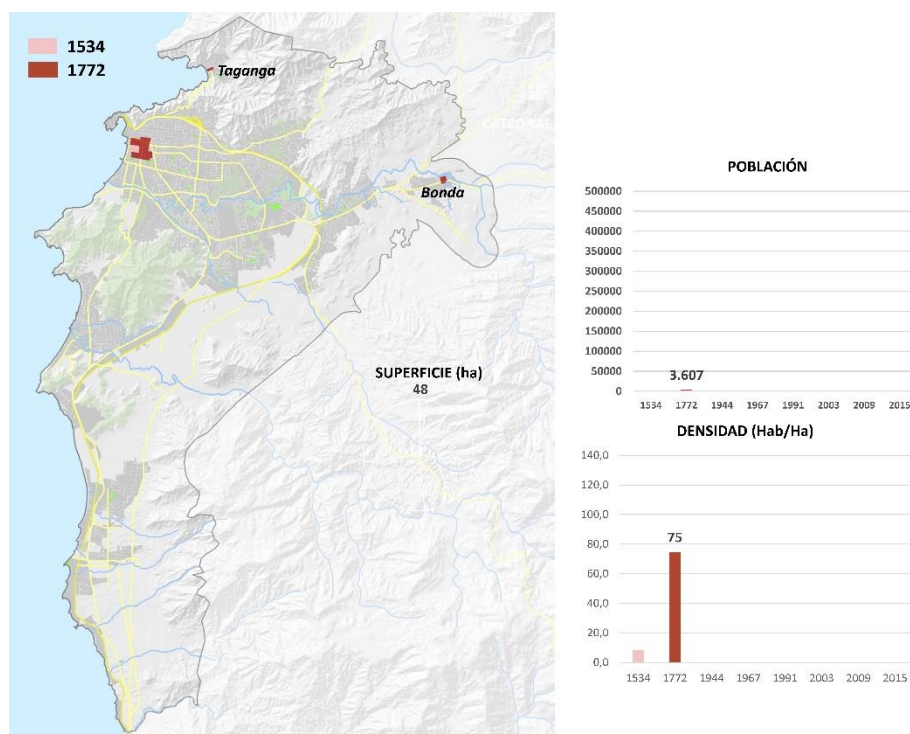
Santa Marta ya contaba con Hotel de la Unión, que fue el primer lugar para recibir a turistas en la ciudad.

Tabla 2. Huella Urbana de Santa Marta en 1772

AÑO	POBLACION	SUPERFICIE (HA)	CRECIMIENTO (HA)	DENSIDAD	TMCA POB	TCMA SUP
1534	60	7		8,6		
1772	3.607	48	41	74,6	1,80 %	0,85%

Fuente: IDOM

Figura 16. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 1534-1772



Fuente: IDOM

En la cartografía de la ciudad para el año 1740 (Ver Figura 17), Cartografía de mitad del siglo XVIII), ya se destacaban las avenidas y caminos dentro de las cuáles aparecen:

- Camino a Taganga
- Camino a Playa Lipe y fuerte de San Fernando, atravesando el Río Manzanares
- Camino a Mamatoco y Concha; con dos caminos uno por la que hoy es la Avenida del Libertador y otro por el mercado actual
- Camino a Gaira, por la que hoy es la Avenida Bavaria
- Camino a la Playa de Lipe y fuerte de San Fernando, cruzando el Río Manzanares

Figura 17. Cartografía de mitad del siglo XVIII



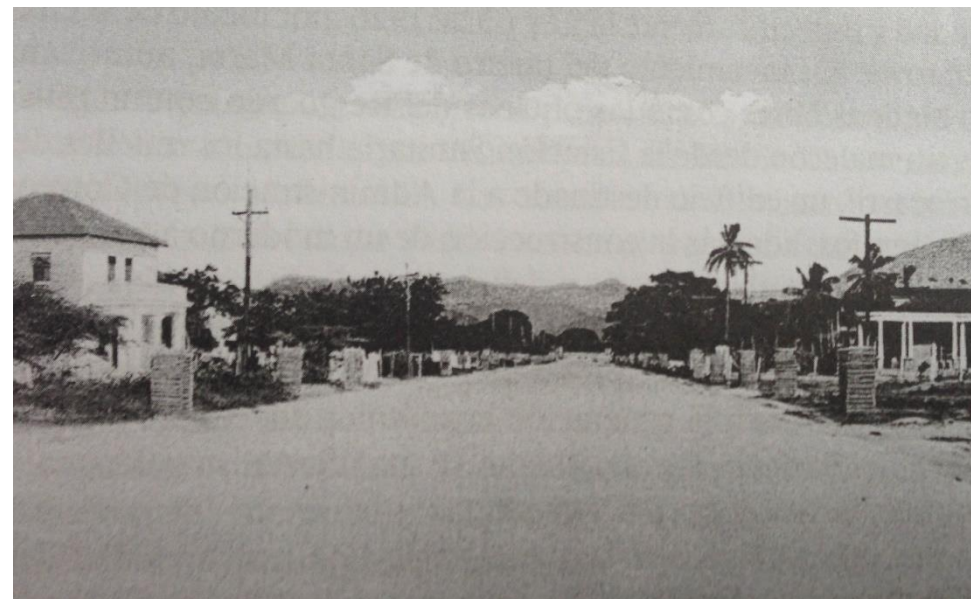
Fuente: Cartografía Archivo General de la Nación.

Durante el siglo XIX, la ciudad de Santa Marta fue sede de la Compañía de Vapores de Santa Marta, igualmente albergó la construcción del ferrocarril que unía con Santa Marta con la Ciénaga del Cerro de San Antonio, en las orillas del Río Magdalena. El ferrocarril inició en 1882 y terminó en 1906; luego esta misma vía llegó hasta Fundación, a su vez atravesó la zona bananera. Justamente la industria bananera fue encargada de impulsar la economía del eje Santa Marta-Ciénaga-Aracataca, en 1899 se creó la *United Fruit Company* (UFC) que en la época de 1930 pasó los once millones de racimos.

A comienzos del siglo XX, se hizo mayor la expansión urbana de la ciudad de Santa Marta, debido a la migración que trajo la empresa bananera, para ese entonces el desarrollo de proyectos había pasado la vía férrea, así mismo los grandes espacios interiores de las principales manzanas fueron transformándose en edificaciones con nuevos usos para generar una ciudad más competitiva. En 1920 y 1930 se crearon los barrios Norte (extensión del actual Centro Histórico) y el barrio Manzanares en el sur. La Avenida el Libertador se constituye en el gran eje de comunicación al oriente.

Igualmente productos como el tabaco, y el cacao, también trajeron prosperidad a la ciudad que para 1918 llegaba a los 18.000 habitantes. La buena economía dejó importantes construcciones en el barrio El Prado con estilo republicano, que contaba con un excelente sistema de acueducto, energía eléctrica, teléfono, calles pavimentadas y equipamientos. Igualmente los empresarios locales construyeron series de casas del mismo estilo sobre la Avenida El libertador y Santa Rita; algunas de ellas se pueden apreciar en la actualidad.

Figura 18. Avenida El Libertador 1928



Fuente: Santa Marta Urbanismo y Arquitectura 1525-1975. Alvaro Ospino Valiente

El Puerto de Santa Marta también se consolidó a pesar de la competencia con los Puertos de Cartagena y de Barranquilla, la presencia del puerto (extremo noroccidental de la ciudad, proximidad con los cerros de San Martín, al occidente con el Cerro Ancón y la Ensenada de Taganguilla) impactó con el crecimiento de la ciudad, el centro urbano se comienza a extender generando un cambio de actividad que a futuro implicará grandes retos para integrar el puerto a la ciudad.

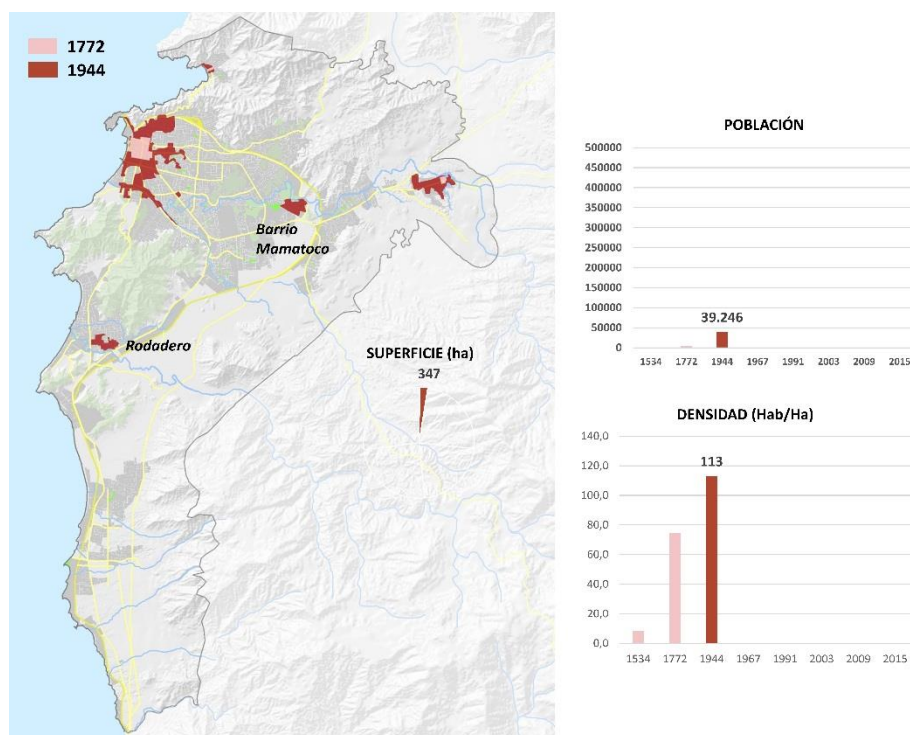
Tabla 3. Huella Urbana de Santa Marta en 1944

AÑO	POBLACION	SUPERFICIE (HA)	CRECIMIENTO (HA)	DENSIDAD	TMCA POB	TCMA SUP
1534	60	7		8,6		
1772	3.607	48	41	74,6	1,80 %	0,85%
1944	39.246	347	299	113	1,40%	1,15%

Fuente: IDOM



Figura 19. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 1772-1944



Fuente: IDOM

Para mitad del siglo XX, la economía bananera empieza a decaer (traslado de la industria bananera a Urabá en Antioquia), pero a su vez este declive trajo consigo la oportunidad para otro sector: El turismo; a partir de allí se empezó a consolidarse con la construcción del Hotel Tamacá, el Hotel Tayrona y la carretera de El Rodadero. En las décadas siguientes Santa Marta se consolidó como uno de los principales destinos turísticos de Colombia, con una oferta dada por las playas de El Rodadero, playas de Taganga, el Parque Tayrona, y los sitios arqueológicos de: Pueblito, Ciudad Perdida; petroglifos de Donama, el Morro, la Sierra Nevada, la Quinta de San Pedro Alejandrino y la Catedral de Santa Marta.

Paralelo a estos cambios, la ciudad y su entorno exterior conocieron en décadas más avanzadas en los sesenta y ochentas, la conocida bonanza marimbera, que el área rural crearon cambios en los cultivos tradicionales por cultivos de siembra de marihuana

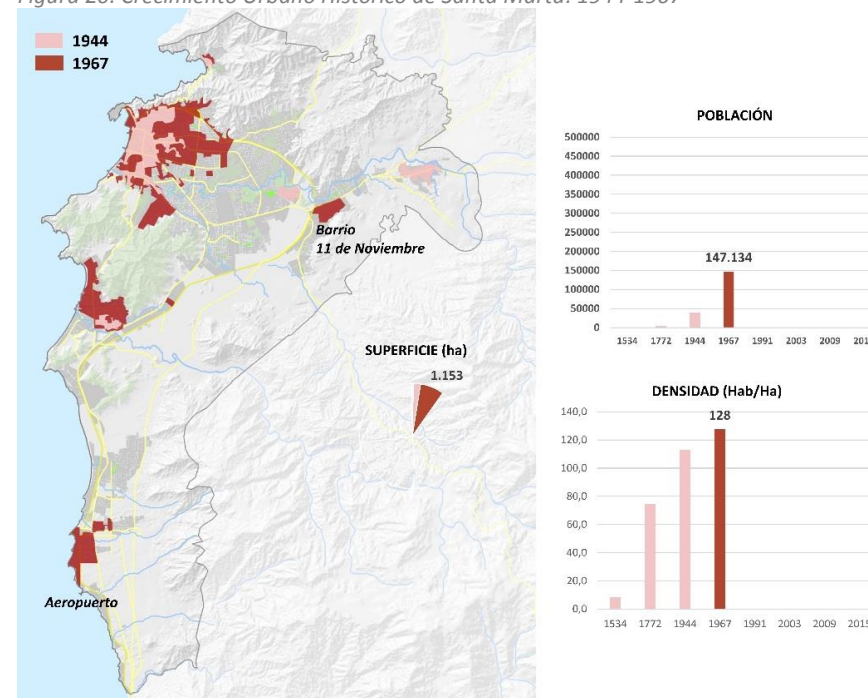
afectando especialmente la Sierra Nevada y que las zonas turísticas fueran centro de violencia que afectó al sector por el miedo a enfrentarse a situaciones difíciles por parte de los turistas.

Tabla 4. Huella Urbana de Santa Marta en 1991

AÑO	POBLACION	SUPERFICIE (HA)	CRECIMIENTO (HA)	DENSIDAD	TCMA POB	TCMA SUP
1534	60	7		8,6		
1772	3.607	48	41	74,6	1,80 %	0,85%
1944	39.246	347	299	113	1,40%	1,15%
1967	147.134	1.153	806	127,6	5,91%	5,35%

Fuente: IDOM

Figura 20. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 1944-1967



Fuente: IDOM

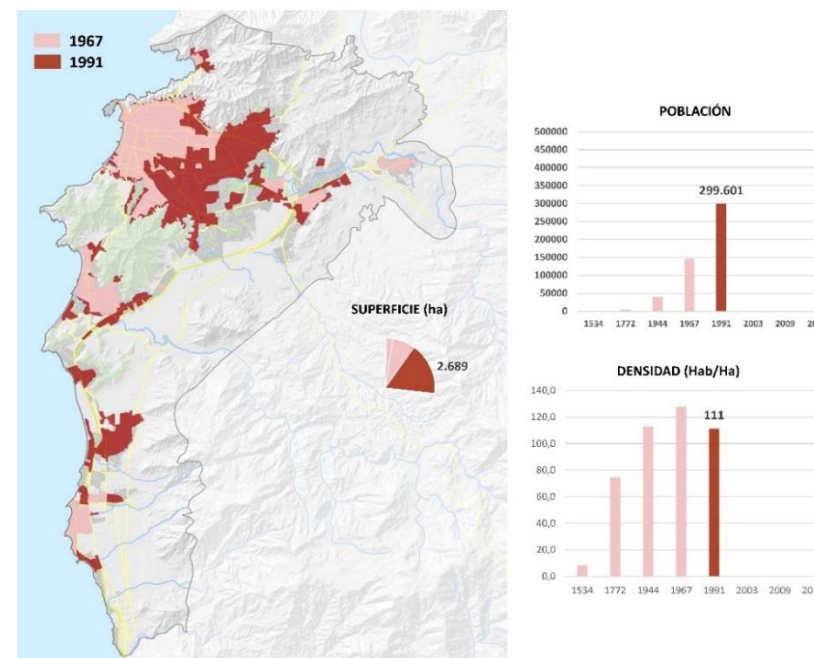
Para finales de la década de los sesenta, la ciudad contaba con un desarrollo consolidado a partir del Centro Histórico, a su vez crece la zona turística del Rodadero y como desarrollos aislados aparecen con mayor área Taganga y Bonda y las zonas aledañas al Aeropuerto Simón Bolívar. En el año de 1980, la Casa de la Aduana (declarada Monumento Nacional en 1970), es convertida en “El Museo del Oro Tayrona”, que rinde homenaje a los objetos trabajados por las tribus indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta y el resto de los Resguardos Indígenas.

Tabla 5. Huella Urbana de Santa Marta en 1991

AÑO	POBLACION	SUPERFICIE (HA)	CRECIMIENTO (HA)	DENSIDAD	TCMA POB	TCMA SUP
1534	60	7		8,6		
1772	3.607	48	41	74,6	1,80 %	0,85%
1944	39.246	347	299	113	1,40%	1,15%
1967	147.134	1.153	806	127,6	5,91%	5,35%
1991	299.601	2.689	1536	111,4	3,01%	3,59%

Fuente: IDOM

Figura 21. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 1967-1991



Fuente: IDOM

La Ley 001 de 1991, cambió el monopolio estatal sobre el manejo de los puertos, a partir de ese año se crearon las Sociedades Portuarias, para el caso de Santa Marta 60 empresas conformaron la Sociedad Portuaria, de la cual hacen parte empresas bananeras, navieras, autoridades departamentales para dar apoyo institucional. El Puerto de Santa Marta posee una vocación agroindustrial, por las áreas de influencia bananera del Magdalena y del Urabá, también es a la vez un puerto de carga contenerizada en gránulos sólidos, líquidos y carbón. Su ubicación geográfica también le permite competir en el mercado además de su calado de tipo natural que le permite recibir buques postpanamax.

Durante la década de los noventa también se legalizaron barrios populares como: Bastidas, Chimila, Pescaíto, 20 de Julio, 7 de agosto y Obrero, que nacen de la no planificación como resultado de la necesidad de refugio que está ligado no sólo a un factor de pobreza sino

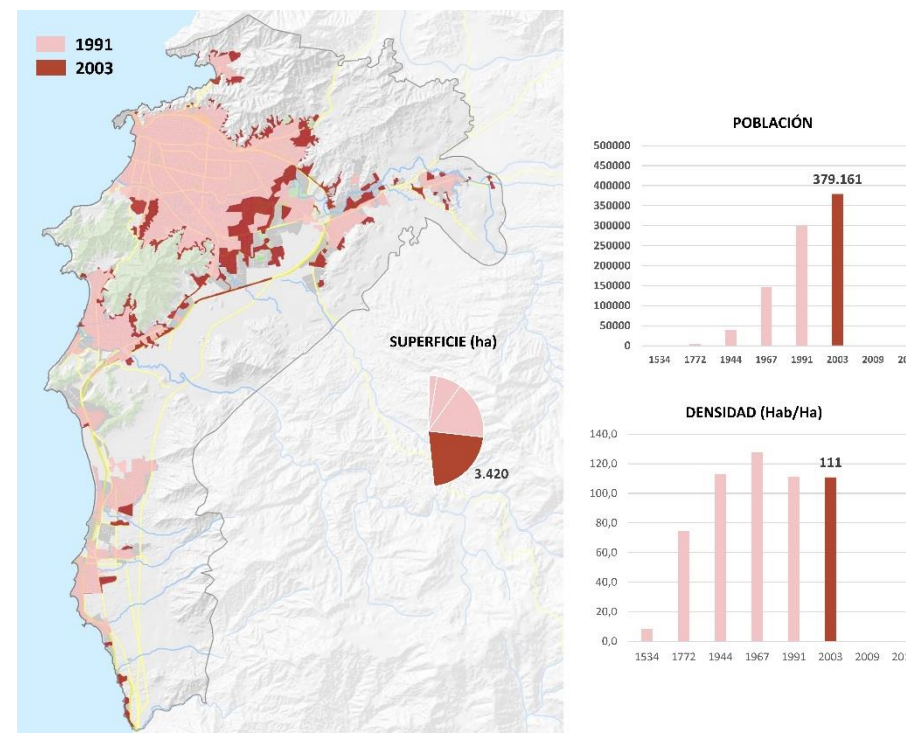
también a la llegada de la población desplazada por el conflicto armado y la presencia de grupos paramilitares en la región, cuya fuente de financiación se basa en los cultivos de drogas ilícitas.

Tabla 6. Huella Urbana de Santa Marta en 2003

AÑO	POBLACION	SUPERFICIE (HA)	CRECIMIENTO (HA)	DENSIDAD	TCMA POB	TCMA SUP
1534	60	7		8,6		
1772	3.607	48	41	74,6	1,80 %	0,85%
1944	39.246	347	299	113	1,40%	1,15%
1967	147.134	1.153	806	127,6	5,91%	5,35%
1991	299.601	2.689	1536	111,4	3,01%	3,59%
2003	379.161	3.420	731	110,9	1,98%	2,02

Fuente: IDOM

Figura 22. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 1991-2003



Fuente: IDOM

Según se comentaba anteriormente, el desplazamiento forzoso ha sido uno de los fenómenos que ha generado mayor migración a la ciudad, para comienzos del siglo XXI, se generó un gran período de violencia por las masacres de los paramilitares en el Departamento de Magdalena, muchos campesinos tuvieron que dejar sus lugares de origen e ir a la ciudad en busca de protección, para una población de casi 380.000 de habitantes, sumado a la crisis económica no era viable poder responder a la llegada de nuevos habitantes, es por ello que la proliferación de asentamientos informales se agudizó en la ciudad.

Como consecuencia de la migración de desplazados por violencia, la segregación socio-espacial en la ciudad se consolidó en los anillos exteriores de la ciudad, a su vez la crisis por la falta de acceso a los servicios básicos con la incidencia del Fenómeno del Niño en todo



Colombia y que para el caso de las fuentes de agua influye en el nivel de los ríos que surten a la ciudad.

Para el año 2003 se formuló el Plan Maestro del Centro Histórico que buscaba la recuperación de los edificios y la protección del patrimonio existente, incluyendo como elemento la participación ciudadana desde el inicio del proceso.

El Plan Maestro del Centro buscaba consolidar actividades residenciales para diferentes estratos socio-económicos, mantener el carácter de centro cívico, financiero, empresarial y comercial; potencializar el centro como lugar de actividad cultural y lúdica de la ciudad, buscar la funcionalidad y el equilibrio urbano. El papel del espacio público es fundamental como articulador del Plan Maestro.

Figura 23. Parque de los Novios (Centro Histórico)



Fuente: IDOM

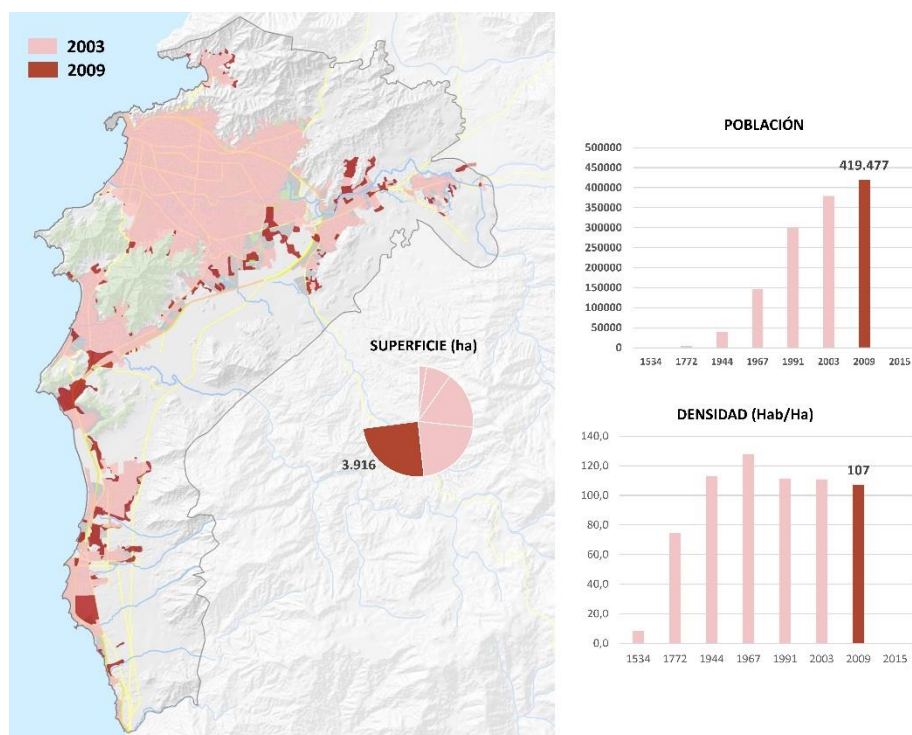
Las obras realizadas en la recuperación del Centro Histórico incluyeron: la intervención de la fachada al mar, camellón de la Bahía, parques de Bolívar, los Novios, San Miguel, además de las plazas de San Francisco y la Catedral. A nivel de ejes peatonales: peatonalización calle 19, Callejón del Correo y las carreras tercera y cuarta. Por medio de los trabajos se rescató la vida de la calle, los comercios mejoraron el ingreso de clientes, se cuidó la estética y se recuperó el espacio público que estaba invadido por ventas ambulantes, que a pesar de que aún proliferan se presentan en menor medida.

Tabla 7. Huella Urbana de Santa Marta en 2009

AÑO	POBLACION	SUPERFICIE (HA)	CRECIMIENTO (HA)	DENSIDAD	TCMA POB	TCMA SUP
1534	60	7		8,6		
1772	3.607	48	41	74,6	1,80 %	0,85%
1944	39.246	347	299	113	1,40%	1,15%
1967	147.134	1.153	806	127,6	5,91%	5,35%
1991	299.601	2.689	1536	111,4	3,01%	3,59%
2003	379.161	3.420	731	110,9	1,98%	2,02
2009	419.477	3.916	496	107,1	1,70%	2,28%

Fuente: IDOM

Figura 24. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 2003-2009



Fuente: IDOM

Para el año 2008-2011 se pone en marcha el Plan Distrital de Desarrollo que cuenta con la formulación del Plan de Turismo, en el cual se estructuran los siguientes puntos:

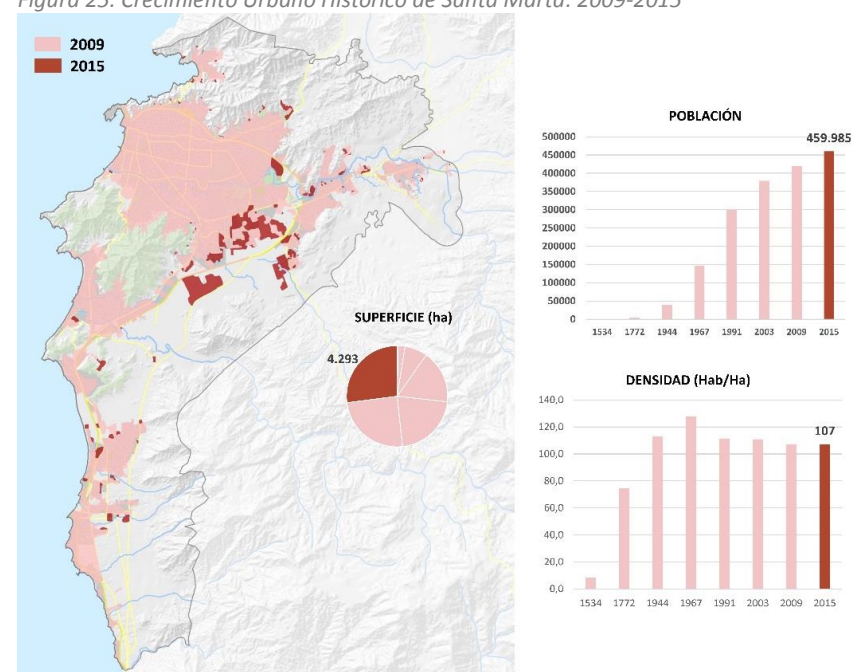
- Posicionamiento y Competitividad de Santa Marta como destino de alto nivel
- Generación de equipamientos e infraestructura para turismo
- Competencias para Innovación del sector turístico
- Gestión e Institucionalidad turística

Tabla 8. Huella Urbana de Santa Marta en 2015

AÑO	POBLACION	SUPERFICIE (HA)	CRECIMIENTO (HA)	DENSIDAD	TCMA POB	TCMA SUP
1534	60	7		8,6		
1772	3.607	48	41	74,6	1,80 %	0,85%
1944	39.246	347	299	113	1,40%	1,15%
1967	147.134	1.153	806	127,6	5,91%	5,35%
1991	299.601	2.689	1536	111,4	3,01%	3,59%
2003	379.161	3.420	731	110,9	1,98%	2,02
2009	419.477	3.916	496	107,1	1,70%	2,28%
2015	459.985	4.293	377	107,2	1,55%	1,54%

Fuente: IDOM

Figura 25. Crecimiento Urbano Histórico de Santa Marta: 2009-2015



Fuente: IDOM

Santa Marta es hoy una ciudad de casi 460.000 habitantes, con grandes retos a nivel urbano, especialmente por la presión de desarrollos a nivel turístico e inmobiliario (proyectos de segunda vivienda), la ciudad se ha convertido en un polo de inversión extranjera, no obstante, en la ciudad ha dejado huella la puesta en marcha de políticas claras de desarrollo urbano.

La Ciudad de Santa Marta es el resultado de la suma de proyectos independientes en zonas diversas de la ciudad que no han estado conectados por ejes de transporte o aún por un sistema de vías peatonales, se podría decir que la ciudad hoy está dividida por los siguientes desarrollos:

- Desarrollo Consolidado Zona Norte:
  - Centro Histórico (enmarcado por la calle 10ª y la calle 22 y la carrera 1c (frente a la bahía de Santa Marta) y la carrera 8a
  - Extensión del eje de la calle 14 que se convierte en el inicio de la Avenida Los Libertadores
  - Zona norte con la presencia del Puerto de Santa Marta al occidente
  - Barrios consolidados en la cercanía al Río Manzanares (El Prado, Los Ángeles, Alambique, Bavaria)
  - El Batallón José María Córdoba, que a su vez es un potencial para la ciudad por su ubicación en la ciudad y los terrenos con los que cuenta
  - Desarrollos de vivienda popular al sureste de la ciudad (Urbanización El Parque)
  - Urbanizaciones y equipamientos al norte del eje de la Avenida del Ferrocarril (Barrio Villa Marbella, Universidad del Magdalena)
  - Barrios de la zona Mamatoco
  - Consolidación al norte del barrio Pescaíto
- Desarrollo de Carácter Turístico Zona Sur:
  - Zona Turística de El Rodadero
  - Zona Turística de Pozos Colorados
  - Zona Turística Playa Bello Horizonte
- Desarrollo Aeroportuario:
  - Actividad Aeropuerto Simón Bolívar
- Corregimientos cercanos a Santa Marta:
  - Taganga

#### – Bonda

A modo de conclusión, es fundamental mencionar que la evolución histórica de la huella urbana de Santa Marta hace parte de la consolidación de un centro histórico abierto al Mar Caribe, a su vez la influencia de hechos históricos como la llegada de la Industria Portuaria, Bananera que generaron expansión urbana que poco a poco fue creando la ciudad de hoy; sin olvidar el fenómeno del desplazamiento por el conflicto armado.

El crecimiento urbano de Santa Marta está afectando también a los corregimientos de Taganga y Bonda; para el caso de Taganga por la cercanía con el Barrio Pescadito y la conexión por la carretera Santa Marta-Taganga; en el caso de Bonda por los desarrollos sobre la calle 30 que han generado una extensión de este eje y que está ocupando suelos que hasta hace algunos años estaban vacantes.

La ciudad de Santa Marta es hoy una ciudad desarticulada, con bajo ahorro de suelo urbano, con una urgente necesidad de organizar su conexión entre la zona turística del sur y el acceso al centro de la ciudad, con suelos vacantes al interior del núcleo urbano principal, zonas sin mezcla de uso del suelo, un área portuaria rodeada de industria y vivienda y el grave conflicto de segregación socio-espacial.

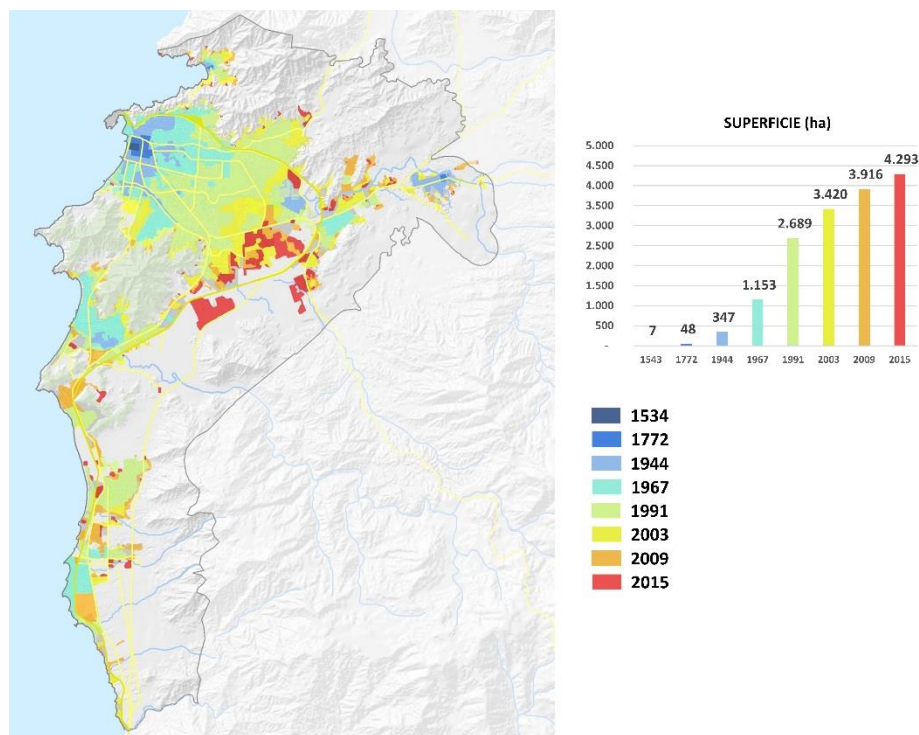
Figura 26. Terrenos del Aeropuerto Simón Bolívar



Fuente: Diario El Espectador



Figura 27. Crecimiento de la huella urbana para los años disponibles



Fuente: IDOM

### 2.1.2 Crecimiento de la huella urbana, población y densidad,

Para el presente estudio principal fuente de información para el tema de población han sido los archivos históricos, especialmente para los primeros años e igualmente las cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Los datos de población han sido insumo para el cálculo de la evolución de la densidad de la ciudad de Santa Marta. Para hacer el análisis se han tomado los datos de población de la totalidad de la ciudad (Cabecera y Resto).

Tabla 9. Crecimiento de Población, Superficie y Densidad de Santa Marta 1534 - 2015

Año	Población Santa Marta (número de habitantes)	Superficie Huella (has)	Densidad (hab/ha)
1534	60	7	9
1772	3.607	48	75
1944	39.246	347	113
1967	147.134	1.153	128
1991	299.601	2.689	111
2003	379.161	3.420	111
2009	419.477	3.916	107
2015	459.985	4.293	107

Fuente: IDOM

La superficie de la huella analizada al inicio de este capítulo se refiere a una primera aproximación, que se nutre por medio de las diversas fuentes y del criterio técnico por parte de IDOM.

La metodología para calcular la densidad para cada escenario de evolución fue variando dependiendo de la información disponible:

- 1534: La número de habitantes y el tamaño de la huella urbana provienen de descripciones de la ciudad encontradas en reseñas históricas. Se considera solo la huella del núcleo principal de Santa Marta que corresponde a la conformación del centro histórico.
- 1772: La número de habitantes y la huella urbana provienen de descripciones de la ciudad encontradas en reseñas y cartografía histórica. Se tiene en cuenta el desarrollo incipiente de los corregimientos de Taganga y Bonda.
- 1944: El número de habitantes se basó en el cálculo realizado por IDOM. La huella urbana proviene de una aerofotografía del IGAC. Se considera la huella de la zona sur con el desarrollo del polo turístico del Rodadero.

- 1967: El número de habitantes se basó en el cálculo realizado por IDOM. La huella urbana proviene de una aerofotografía del IGAC. Se considera la huella urbana de los desarrollos exteriores (aeropuerto), el crecimiento de El Rodadero al igual que los nuevos barrios fuera de la vía alterna al puerto.
- 1991: La huella urbana utilizada por el cálculo proviene del estudio multitemporal realizado por el IDOM que incluye los corregimientos de Taganga y Bonda, basados en las aerofotografías del IGAC
- 2003: La huella urbana proviene de una aerofotografía del IGAC. Se tiene en cuenta la población total del Municipio (Cabecera y Resto).
- 2009: La población total se obtiene de las proyecciones realizadas por el DANE y contrastadas por IDOM, según las tasas de crecimiento de años anteriores, la huella se obtiene mediante fotografía satelital de los registros del IGAC.
- 2015: La población total de la ciudad se obtiene de las proyecciones realizadas por el DANE, la huella se obtiene mediante fotografía satelital del año 2015. La densidad se ha mantenido en 107 hab/ha.

### 2.1.3 Influencia del Fenómeno de desplazamiento forzoso en Santa Marta

El fenómeno de desplazamiento forzoso está estrechamente ligado a la historia de Colombia, las ciudades han sido receptoras de población desplazada por temas de violencia en las regiones con presencia de actores armados que tienen intereses estratégicos en ciertos territorios; estos actores generan un clima de pánico y terror entre los pobladores por la aparición de amenazas, asesinatos y desaparición forzada, estas situaciones contra los derechos humanos enmarcado en la falta de presencia de fuerza pública, lo cual genera movimientos en las familias que no encuentran solución y deciden inmigrar a la ciudad en busca de seguridad y estabilidad.

Según la legislación de Colombia un ciudadano desplazado es definido de acuerdo a la ley 387 de 1997, que especifica: “Cualquier persona que ha sido forzada a migrar dentro de los límites nacionales dejando su lugar de residencia habitual o sus actividades económicas

usuales, porque su vida, integridad física, seguridad o libertad personal ha sido violada o directamente amenazada por una de las siguientes situaciones: conflicto, revueltas, violencia general, violencia masiva, violaciones al derecho internacional humanitario u otras que pueden o no alterar drásticamente el orden público” (Congreso de la República de Colombia, 1997).

Para el caso de la ciudad de Santa Marta se hace imprescindible analizar el impacto de los grupos desplazados debido a que influyen en el crecimiento de la ciudad por número de habitantes e igualmente en la huella urbana. La Ciudad de Santa Marta ha recibido un total de 123.652 desplazados desde el año 1999 hasta los años más recientes (se tienen estadísticas hasta 2012); esto sitúa a la ciudad en cuarto lugar a nivel de Colombia detrás de Bogotá con un total de 540.74; Medellín con un total de 268.154 desplazados; Cali con un total de 124.501 según la cifras del Sistema de Información sobre Derechos Humanos y Desplazamiento (SISDHES).

En la siguiente figura se observa el número de desplazados para la ciudad de Santa Marta:

Figura 28. Población desplazada en la ciudad de Santa Marta 1999-2012



Fuente: Sistema de Información sobre Derechos Humanos y Desplazamiento (SISDHES)

La calidad de vida de las víctimas por el fenómeno de desplazamiento que llegan a Santa Marta tiene incidencia en la ciudad en términos sociales y urbanos; de una parte en cuanto a la integración de la población y su acceso a los servicios de ayuda, atención al ciudadano (seguridad, salud, educación) e igualmente al mercado laboral en donde en la mayoría de los casos la ciudad no está preparada para recibir esta “nueva mano de obra”; de otra parte por el incremento de barrios o asentamientos informales que no cumplen con los parámetros mínimos de infraestructura básica (alcantarillado, luz, recolección de basuras, etc.) lo cual conlleva a extender la huella urbana y como consecuencia de la no planificación generando segregación social. Esta población se sitúa principalmente en las siguientes comunas:

- Comuna 3: En los barrios Cristo Rey, 20 de Julio y Almendros
- Comuna 5: En los barrios Villa Aurora, Chimila 1 y 2, 17 de Diciembre, Nueva Galicia, Paraíso, Cerro de las Tres Cruces, 8 de Diciembre, Divino Niño, Oasis, Ondas del Caribe, Luis R Calvo, Luis Carlos Galán, Altos Delicias, Cerro de la Estrella, El Pantano, Villa Solano y Bastidas
- Comuna 6: Barrios 11 de Noviembre y el Yucal
- Comuna 8: Barrio La Paz

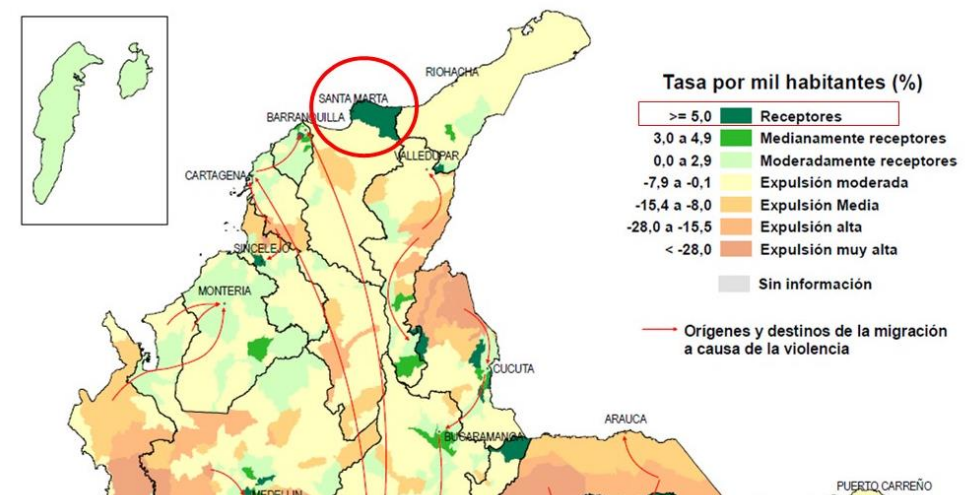
Es importante mencionar los hechos recientes más graves de violencia en la ciudad de Santa Marta o en sus cercanías que se encuentran especialmente registrados desde el año 1998 hasta el año 2003, época de convulsión en las regiones por la violencia de grupos armados. En el año 1998 en la vereda Tigrera (Corregimiento de Minca), un grupo de paramilitares asesinó a cuatro campesinos de la zona; los hechos hacen pensar que fue un grupo paramilitar de los tantos que llegaron en los años noventa interesados en el negocio de las drogas en la Sierra Nevada de Santa Marta. En el año 2001 se presentaron dos hechos que marcaron la historia del departamento del Magdalena; uno de ellos relacionado con el asesinato de 3 habitantes del barrio El Yucal (Corregimiento de Minca), en donde una joven líder comunal también fue asesinada; esta masacre fue cometida por uno de los grupos paramilitares de la zona que también tenía control sobre el negocio de drogas en la Sierra Nevada de Santa Marta. El segundo hecho en el año 2001 fue el asesinato de 3 agentes de la DEA, dos turistas y un trabajador de un reconocido hotel de la zona cercana

al Parque Tayrona, esta tragedia como consecuencia de las investigaciones que llevaban a cargo los agentes de la DEA por el tráfico ilegal de estupefacientes.

Hacia el año 2002, el grupo de las Autodefensas Campesinas del Magdalena y La Guajira (Paramilitares), desplazaron a 1700 familias de las veredas de la Sierra Nevada de Santa Marta hacía la zona conocida como El Calabazo (20 Kilómetros de la Ciudad de Santa Marta); los campesinos que se reusaron a irse de sus tierras fueron asesinados. En el año 2003, el asesinato de nueve personas conmocionó a los ciudadanos por la forma brutal en que fueron asesinadas la víctimas en el Corregimiento de Guachaca, uno de los jueces de la ciudad de Santa Marta condenó a uno de los paramilitares a 30 años de prisión, no obstante, con la Ley de Justicia y Paz, este “desmovilizado” recibirá una condena inferior a los 8 años.

En las siguientes figuras se muestra a la Ciudad de Santa Marta como una de las principales receptoras de desplazados de Colombia:

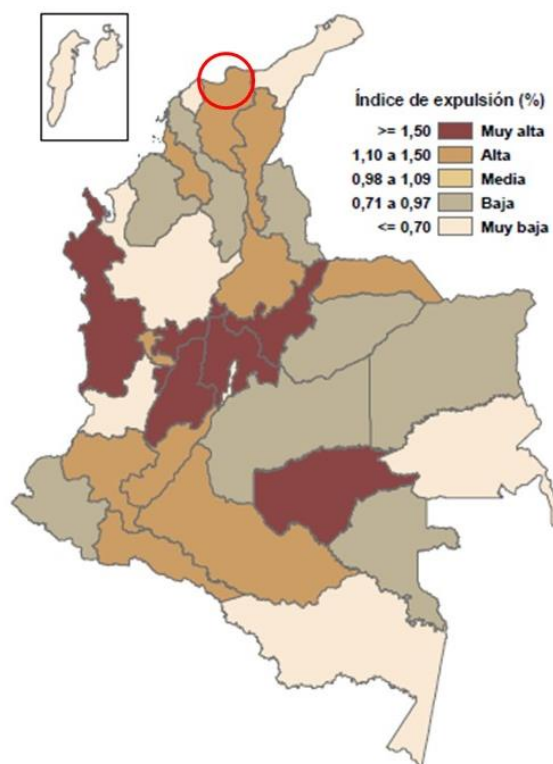
Figura 29. Tasa neta de la migración por condiciones de violencia



Fuente: DANE CENSO 2005



Figura 30. Intensidad de la emigración departamental respecto al comportamiento medio nacional

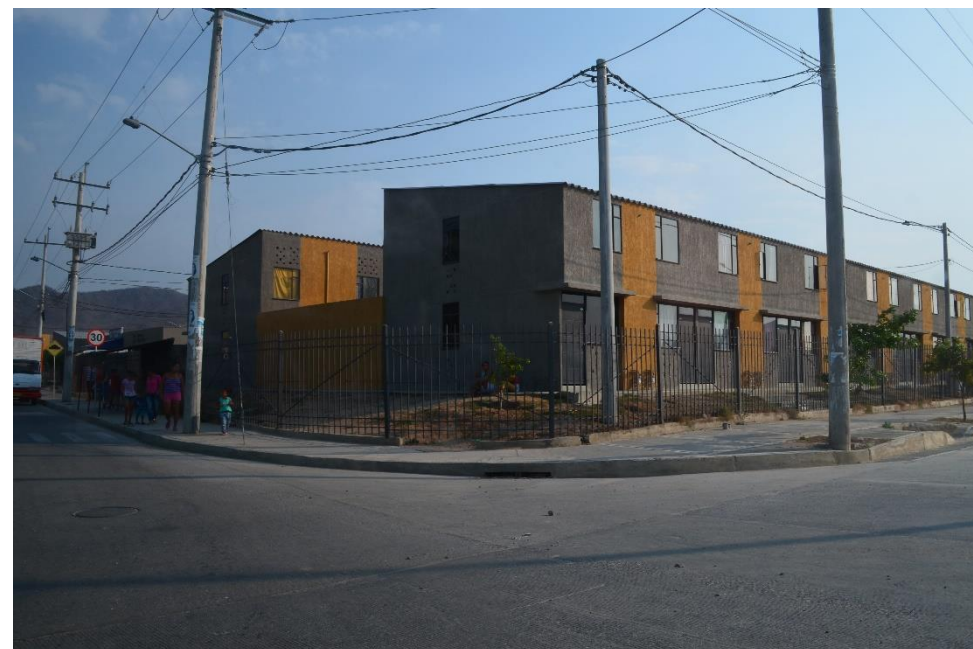


Fuente: DANE CENSO 2005

Para concluir este sub-epígrafe sobre el desplazamiento forzoso, es importante mencionar que durante la realización de este documento de Estudio de Crecimiento Urbano, se están llevando a cabo las mesas de negociaciones de paz entre el Gobierno de Colombia y el grupo armado Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), de llegarse a un Acuerdo de Paz, este podría ser un paso fundamental para la reorganización del territorio lo cual implicaría posiblemente el regreso de muchos de los desplazados por violencia y conflicto interno a sus lugares de origen. Sin embargo, es fundamental aprovechar las

oportunidades que se den no sólo para el planeamiento de las ciudades sino también el planeamiento de las áreas rurales de Colombia.

Figura 31. Ciudad Equidad, un segmento de la población desplazada ha tenido acceso a viviendas del Gobierno Nacional



Fuente: IDOM

## 2.2 ANÁLISIS MULTITEMPORAL DE LA HUELLA URBANA Y USOS DEL SUELO A PARTIR DE IMÁGENES SATELITALES LANDSAT

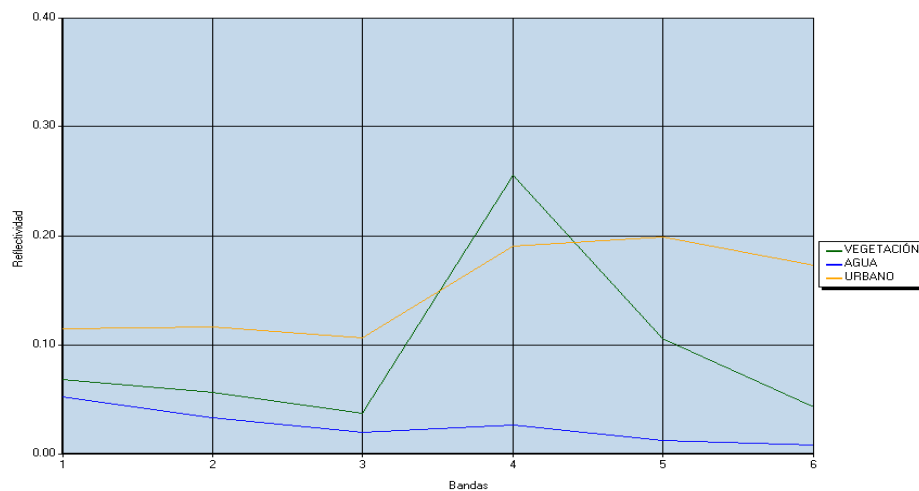
El análisis a partir de imágenes satelitales tipo Landsat, disponibles desde 1994, permite observar los cambios de usos del suelo y cuantificarlo de forma semiautomática.

El objetivo de este análisis es detectar las dinámicas que vienen dando el territorio, crecimiento de los centros poblados y suelo urbano, variaciones en las superficie de bosque o cultivos, etc.

### Información de partida y preprocesado.

El análisis multitemporal planteado consiste en la generación de clasificaciones semiautomáticas a partir de imágenes Landsat de las fechas de interés, tomando como apoyo o verdad terreno una fuente de información de cobertura. Esta clasificación supervisada se basa en la diferente respuesta espectral de los materiales en la superficie. Mediante estas respuestas se diferencian los tipos de cobertura en el total de la imagen, a partir de unas zonas de muestra localizadas por el operador.

Figura 32. Muestra de respuesta espectral de distintas coberturas



Fuente: IDOM

## Clasificación de las imágenes LANDSAT.

La ciudad de Santa Marta, al estar ubicada al pie del Parque Nacional de la Sierra Nevada de Santa Marta, ha sido objeto de numerosos estudios de cobertura del suelo y cambios de uso.

La “Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta” realizó para los años 1995, 2002 y 2010 la clasificación supervisada de imágenes Landsat.

En vista de la información disponible se considera que existe un nivel de detalle acorde a las necesidades del proyecto. Por otro lado, al no realizarse análisis del Cambio Climático no existen requerimientos en cuanto a la necesidad de producir información para los análisis de emisiones GEI. Por ello se determina la utilización de la información secundaria recopilada para el análisis del cambio de uso de suelo.

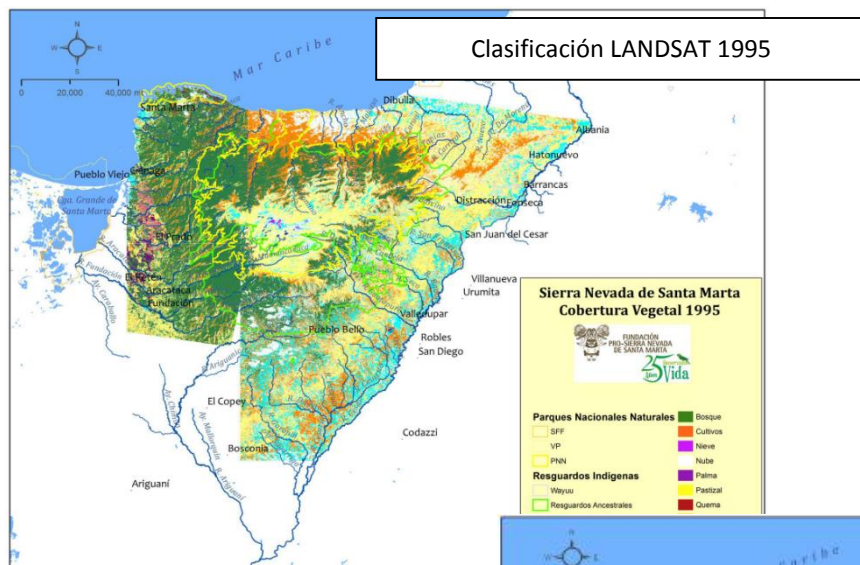
Figura 33 Detalle del distrito de Santa Marta



Fuente: Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta



## Análisis de resultados.



Fuente: Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta

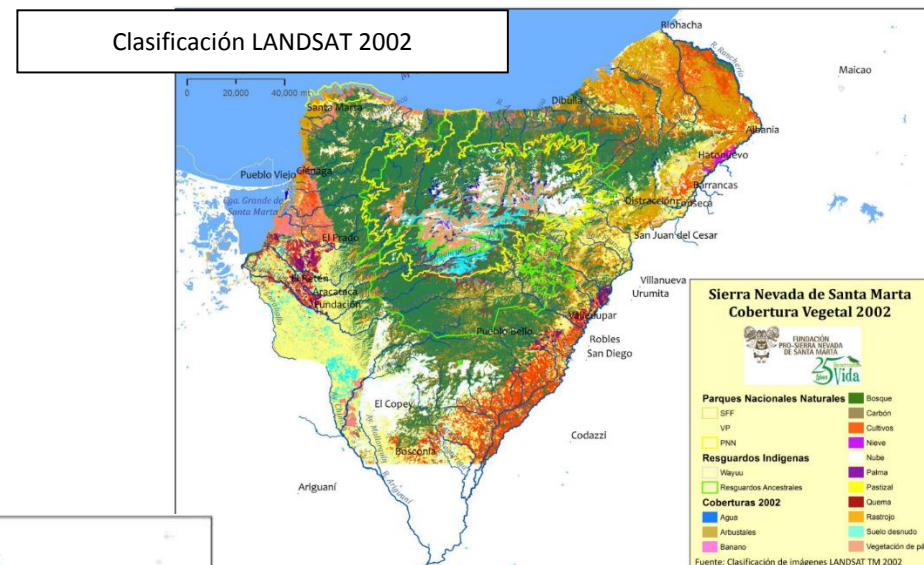


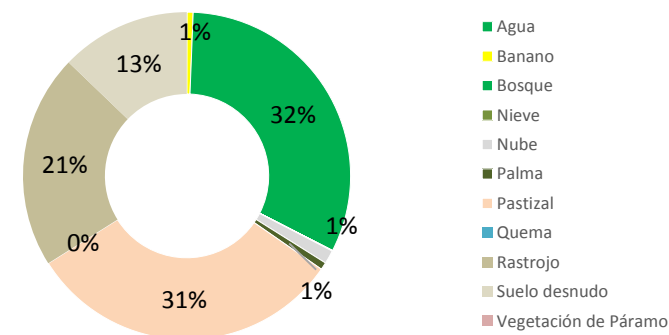
Tabla 10. Superficies de clasificación de Landsat 1995

USO	AREA (HA)	% OCUPACIÓN
<b>Agua</b>	466	0,03%
<b>Arbustales</b>	-	0,00%
<b>Banano</b>	8.514	0,59%
<b>Bosque</b>	459.177	31,92%
<b>Carbón</b>	-	0,00%
<b>Cultivos</b>	-	0,00%
<b>Nieve</b>	778	0,05%
<b>Nube</b>	19.147	1,33%
<b>Palma</b>	10.424	0,72%
<b>Pastizal</b>	451.598	31,39%
<b>Quema</b>	-	0,00%
<b>Rastrojo</b>	304.138	21,14%
<b>Suelo desnudo</b>	184.450	12,82%
<b>Vegetación de Páramo</b>		0,00%
<b>TOTAL</b>	1.438.692	100%

Fuente: Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta.

En la clasificación de la imagen de 1995 la clase más representada es “Bosque” con un 32% junto con los “pastizales” en un 31%. Por detrás están el “Rastrojo” con un 21%, seguido de un 13% correspondiente al “Suelo desnudo”. Entre estas 4 coberturas ocupan el 97% de la zona estudiada.

Figura 34 Superficie de clasificación Landsat 1995



Fuente: IDOM a partir de Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta.

Tabla 11. Superficies de clasificación de Landsat 2002

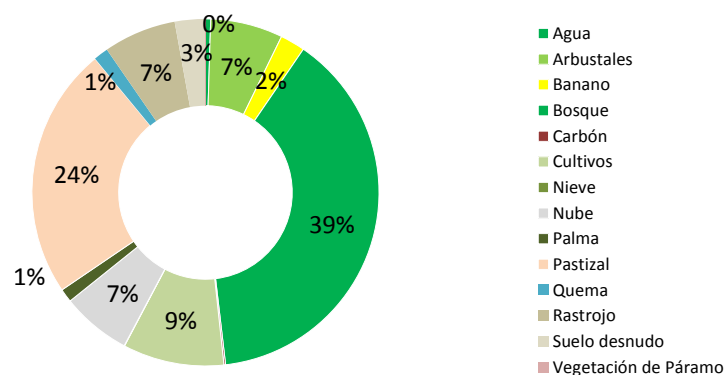
USO	AREA (HA)	% OCUPACIÓN
<b>Agua</b>	9.938	0,48%
<b>Arbustales</b>	138.906	6,74%
<b>Banano</b>	47.656	2,31%
<b>Bosque</b>	795.090	38,61%
<b>Carbón</b>	3.163	0,15%
<b>Cultivos</b>	194.106	9,42%
<b>Nieve</b>	742	0,04%
<b>Nube</b>	133.570	6,49%
<b>Palma</b>	25.972	1,26%
<b>Pastizal</b>	484.353	23,52%
<b>Quema</b>	27.945	1,36%
<b>Rastrojo</b>	139.420	6,77%
<b>Suelo desnudo</b>	58.634	2,85%



<b>Vegetación de Páramo</b>	30	0,00%
<b>TOTAL</b>	2.059.525	100%

Fuente: Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta.

Figura 35. Superficie de clasificación Landsat 2002



Fuente: IDOM a partir de Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta.

En la clasificación de 2002 los “Bosques” se mantienen como superficie predominante, aumentando en más de 300Ha. EL pastizal también aumenta su superficie, aunque porcentualmente parezca haber disminuido.

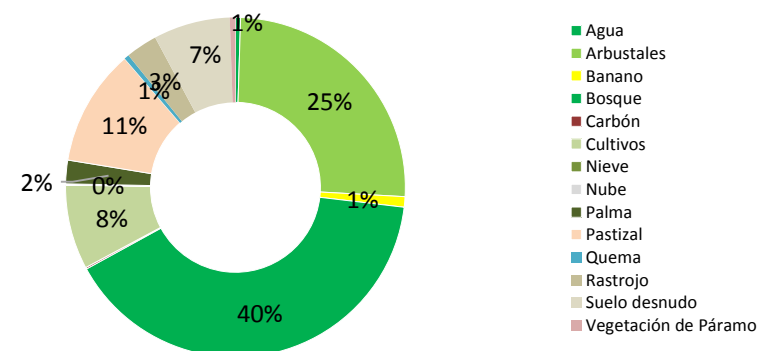
Tabla 12. Superficies de clasificación de Landsat 2010

USO	AREA (HA)	% OCUPACIÓN
<b>Agua</b>	10.351	0,48%
<b>Arbustales</b>	542.739	25,40%
<b>Banano</b>	21.214	0,99%
<b>Bosque</b>	858.031	40,15%
<b>Carbón</b>	3.224	0,15%
<b>Cultivos</b>	171.600	8,03%
<b>Nieve</b>	706	0,03%

<b>Nube</b>	2.060	0,10%
<b>Palma</b>	47.883	2,24%
<b>Pastizal</b>	237.749	11,12%
<b>Quema</b>	9.878	0,46%
<b>Rastrojo</b>	64.322	3,01%
<b>Suelo desnudo</b>	155.921	7,30%
<b>Vegetación de Páramo</b>	11.447	0,54%
<b>TOTAL</b>	2.137.125	100%

Fuente: Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta.

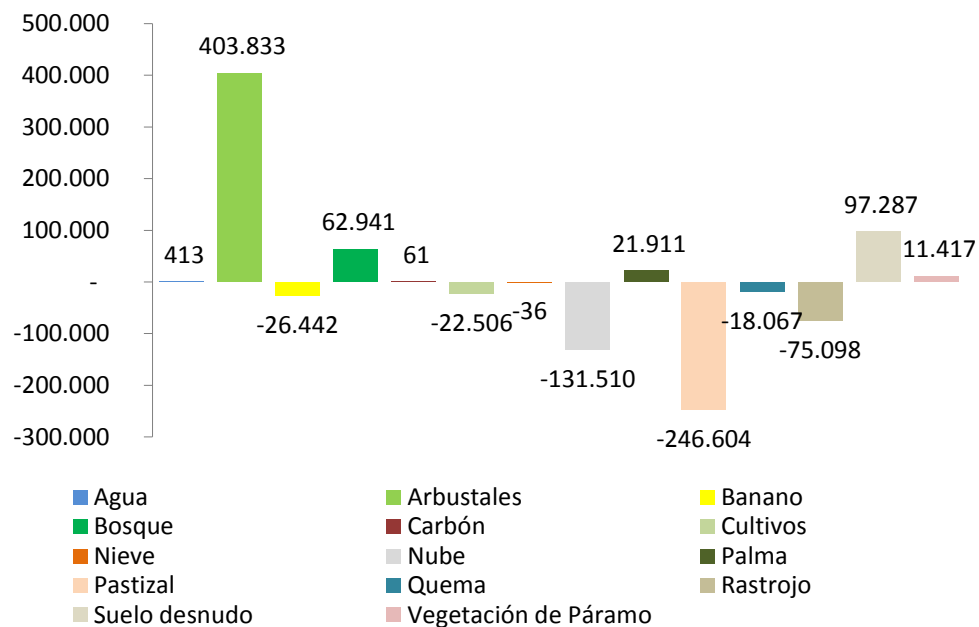
Figura 36. Superficie de clasificación Landsat 2010



Fuente: IDOM a partir de Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta.

En la clasificación del año 2010 aumenta la superficie boscosa y la de arbustales, suponiendo un 40% y un 25% del total, aunque también aumenta la superficie de Suelo desnudo y disminuye la de pastizal. Se produce un importante aumento de la agricultura y del suelo urbano.

Figura 37 Cambio en el uso del suelo entre 2002 2010 con imágenes Landsat



Fuente: IDOM a partir de Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta.

Según se observa en los resultados, hay un importante crecimiento de suelo urbano (recogido en la clase "Suelo desnudo"), paralelamente, disminuye la superficie destinada al aprovechamiento agrícola y ganadero. Por contra, aparece un aumento de cobertura vegetal forestal, probablemente debida a programas de reforestación.

El aumento de la superficie arbustal puede responder a la proliferación de esta cobertura debido al abandono de tierras agrícolas y la disminución de la superficie de rastrojo, vinculado a las lluvias que producen una recuperación natural y paulatina de los terrenos desaprovechados.

## 2.3 ANÁLISIS DE LA HUELLA URBANA POR SECTORES O UNIDADES MORFOLÓGICAS HOMOGÉNEAS

Para analizar las características de la realidad urbana de la ciudad de Santa Marta se han empleado imágenes satelitales de muy alta resolución a partir de servidores gratuitos de los años 2006 y 2016.

Las imágenes, junto a con la información brindada por los actores clave, la Alcaldía entre otros, es la base de la metodología que aplica Idom: unidades morfológicas homogéneas o clases de análisis.

La utilidad de realizar esta clasificación esta principalmente en poder proyectar los escenarios de crecimiento urbano, diferenciando el análisis para cada zona, ya que según las características de cada zona de la ciudad, los procesos de desarrollo serán diferentes.

### 2.3.1 Identificación y análisis de las unidades homogéneas

Para el análisis espacial del crecimiento, se plantea una división del territorio o sectorización de la huella por “clases de análisis homogéneas”; se trata de una división de Santa Marta en segmentos o sectores que presentan cierta homogeneidad del hábitat, considerando para ello la morfología, usos del suelo, tipología edificatoria, y segmento social, entre otros.

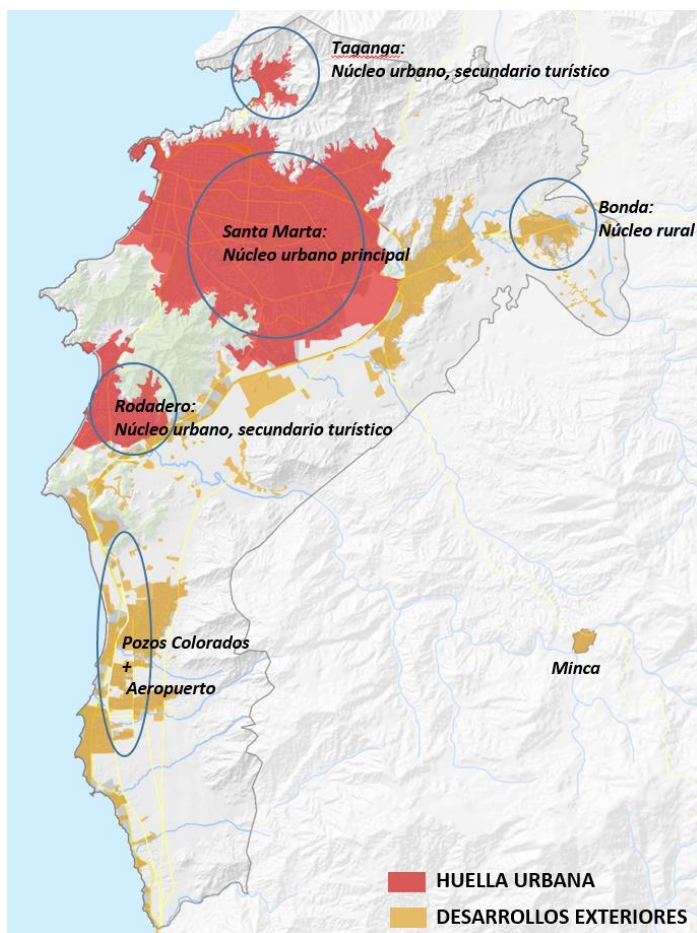
Las clases de análisis son una aproximación a la realidad de la ciudad, que se comporta de una manera compleja. Este análisis difiere en cierta medida con el de barrios, ya que los mismos no presentan homogeneidad en ciertas ocasiones, agrupando realidades físicas diferentes en el mismo barrio; por lo tanto, el análisis por clases homogéneas, sirve para agrupar segmentos que son relativamente similares y cuyos patrones se repiten en diferentes puntos de la urbe; de esta manera, estos sectores con cierta homogeneidad, presentarán características urbanas comunes, y recibirán un tratamiento similar en las fases posteriores de prospectiva y propuestas.

Este análisis por sectores homogéneos sirve para caracterizar la ciudad, en cuanto a usos, densidad, segmentos sociales etc.; sirviendo entre otras cosas para realizar una lectura socio-espacial del territorio, es decir, dónde se ubica la gente y en qué condiciones vive.

Se considera una clasificación de la huella de Santa Marta considerando grandes clases de análisis por contigüidad y consolidación de la misma, diferenciando la huella urbana de los desarrollos exteriores; se realiza la siguiente clasificación (ver Figura 38):

- A. **Huella urbana de la ciudad de Santa Marta;** la huella urbana se ve representada por el núcleo urbano principal de Santa Marta y los núcleos urbanos secundarios, de naturaleza turística, de Taganga y Rodadero. En estos núcleos urbanos es donde encontramos las densidades más elevadas y la mayor concentración de espacio público, equipamientos y servicios.
- B. **Desarrollos exteriores de Santa Marta;** como desarrollos exteriores pertenecientes a Santa Marta encontramos el núcleo rural de Bonda, conectado al núcleo urbano de Santa Marta a través del barrio de 11 de Noviembre (también considerado desarrollo exterior al verse desconectado de Santa Marta por el paso de la línea de ferrocarril), el área de Pozos Colorados, adyacente al aeropuerto Simón Bolívar, y fuera del perímetro de estudio el poblado rural de Minca. Algunos de los desarrollos exteriores de menor entidad manifiestan parte de la falta de control y gestión urbana, y redundan en: expansión innecesaria de la huella, aumento de los costos de servicios o inacción de los mismos, dificultad en la movilidad e invasión de áreas protegidas, entre otros.

Figura 38. Huella y desarrollos exteriores digitalizados con imagen de 2015



Fuente: IDOM a partir de datos del POT

Estas clases de análisis se definen mediante los siguientes criterios:

#### Criterios básicos

- **Sectores, barrios y comunas existentes;** se considera la división de barrios y comunas que manejan las municipalidades; estos tienen algunas señas de identidad propias y son usadas cotidianamente por los ciudadanos; se intenta que la segmentación en las clases homogéneas respeten esta división, en la medida que sea posible.
- **Manzanario y parcelario;** se pretende que la división en clases respete el manzanario y parcelario, con la intención que no existan manzanas o parcelas que queden divididas por las clases; además el manzanario y parcelario en la ciudad, nos aporta información en cuestiones como la formalidad, clase social, densidad, en relación a la distribución y tamaño de las parcelas.

#### Criterios temáticos

1. Usos del suelo; diferenciando los usos del suelo residencial, mixto (incluyendo mixto-comercial y mixto-turístico) y no residencial; y dentro de este último: áreas verdes, infraestructuras tanto comerciales como industriales, y equipamientos, entre otros.
2. Tipología edificatoria; lo construido, es decir, los edificios (unifamiliares y multifamiliares, con diferentes alturas y características), y el tamaño de lote o parcela (muy útil en los unifamiliares)
3. Tipología de colonias; Colonias abiertas o cerradas.
4. Morfología o trama urbana; el espacio construido, en especial la estructura vial, aunque también áreas verdes, enclave, paisaje y otros.
5. Segmento social; considerando los estratos establecidos en Colombia, del 1 al 6; en ocasiones, no tanto las condiciones socio-económicas de los moradores, sino la calidad del hábitat urbano: espacio público, hacinamiento, tamaño de lotes etc.; aunque obviamente es sencillo establecer un paralelismo.



Una vez definidas las clases urbanas homogéneas, se procede a su caracterización, que incluye entre otras:

- Densidad; para el uso de suelo urbano residencial; se corresponde con la densidad en viviendas por hectárea o habitantes por hectárea, aplicando un factor de conversión.
- Grado de consolidación; para el uso de suelo residencial; se refiere al porcentaje de viviendas construidas entre las viviendas previstas o planificadas; esto, unido a las viviendas desocupadas y a los vacíos urbanos, nos dará una idea de la capacidad de carga poblacional.
- Presencia de áreas verdes, equipamientos y servicios públicos.
- Otras: característica y estado de los viales, agua y saneamiento, desechos sólidos etc.

El diseño de clases de análisis, se realiza mediante un proceso de integración semiautomática, con el apoyo de un criterio experto.

Finalmente, este análisis se usa en el diagnóstico y en el diseño de escenarios, considerando la proyección de las clases o segmentos en el futuro, considerando la tendencia, o una renovación y/o reordenamiento de algunas en los escenarios óptimo e intermedio o de consenso, en el caso que ello proceda.

En cuanto al proceso metodológico, el primer criterio es el uso del suelo, considerando los siguientes:

- Uso residencial
- Usos mixtos
- Usos turísticos
- Usos no residenciales

Cabe señalar que las clases de análisis requieren de cierta entidad o tamaño, y que no se pretende un mapa de usos del suelo a nivel de predio o parcela, sino de separar los usos residenciales (que soportan la población) de los no residenciales, con cierta entidad.

Posteriormente, se define la morfología de una ciudad (edificaciones + trama urbana), la cual es el resultado de multitud de factores: el emplazamiento (relación con el medio físico: sobre una topografía compleja como Tegucigalpa, en la ribera de un río como Paraná, etc.), la función de su origen y evolución (recientemente planificada como Palmas), la situación geopolítica (posición relativa de la ciudad con respecto al entorno próximo: otras ciudades, vías de comunicación, etc.).

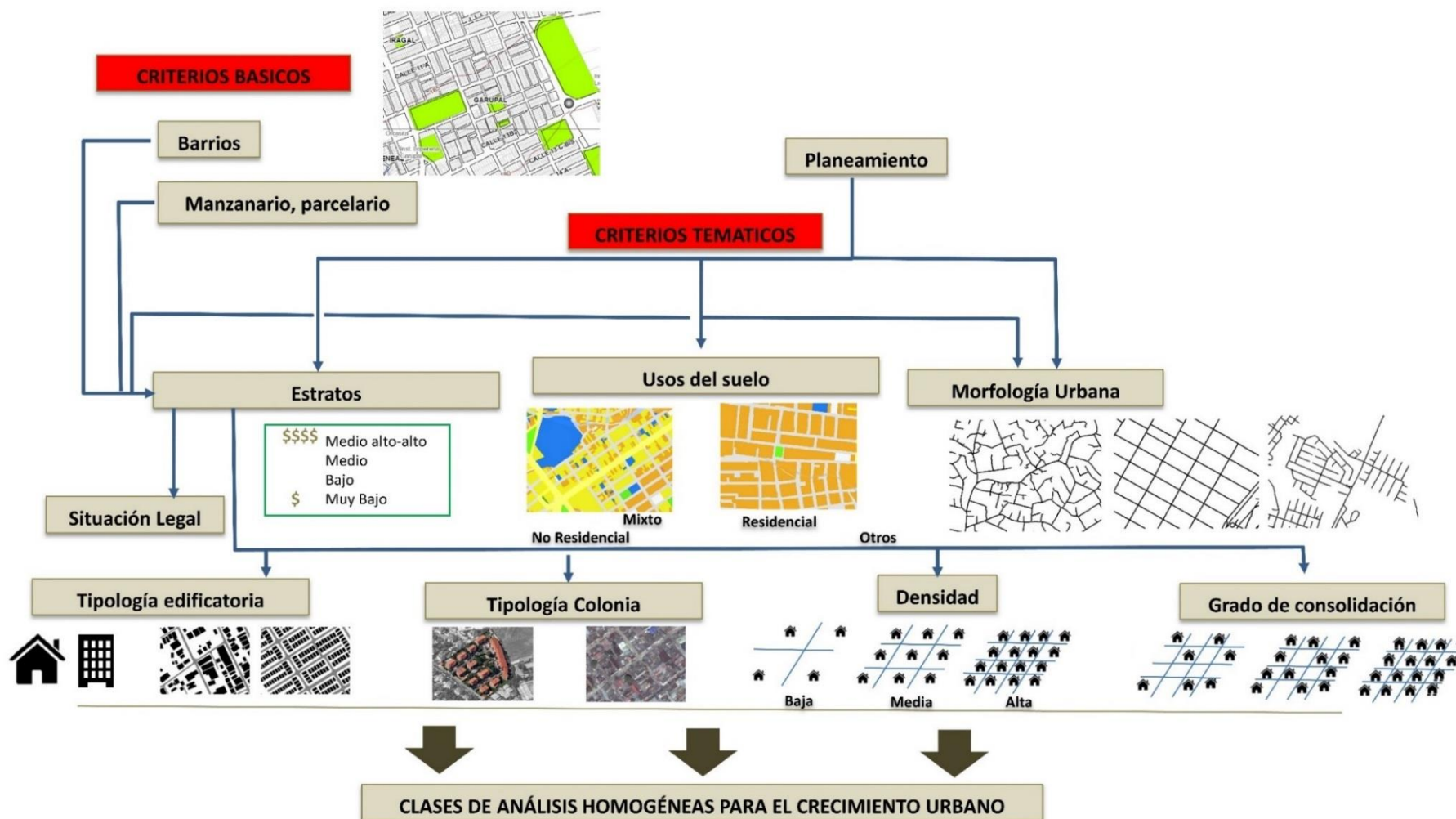
A continuación se procede a establecer el segmento social; considerando los estratos establecidos en Colombia, del 1 al 6; en ocasiones, se realizan algunas agrupaciones por proximidad y calidad del hábitat urbano. Finalmente, se determinan las tipologías de las edificaciones:

- Vivienda unifamiliar.
- Vivienda multifamiliar y construcciones en altura.

Luego se procede a su caracterización: Densidad, grado de consolidación, áreas verdes y espacio público, equipamientos y servicios públicos, y otras: características y estado de los viales, agua y saneamiento, desechos sólidos etc.

La relación entre los criterios se muestra a continuación:

Figura 39. Diagrama resumen del proceso de creación de las clases de análisis



## Criterios básicos

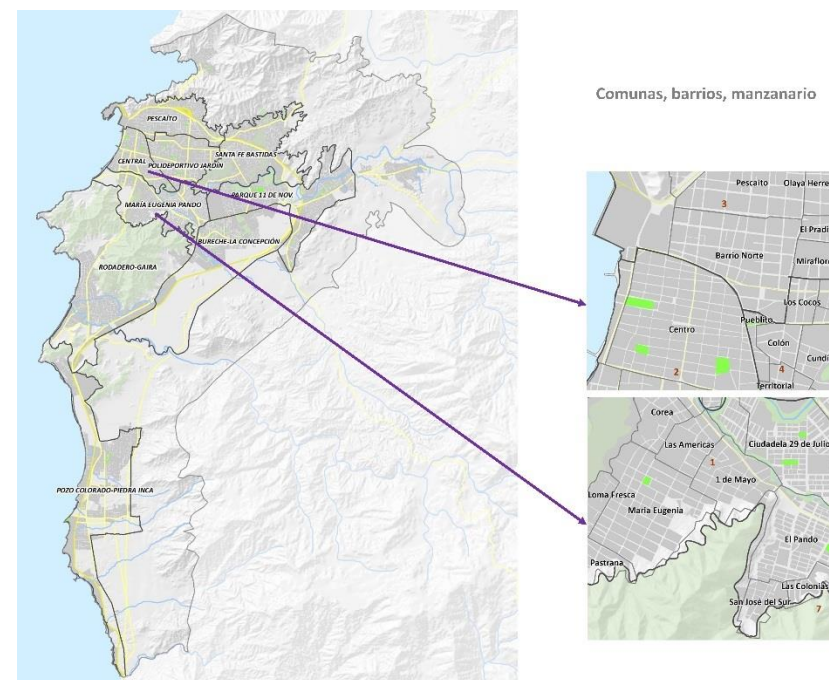
### - Sectores, barrios y colonias existentes/Manzanario y parcelario

Se considera la clasificación municipal en barrios y lugares poblados; en ocasiones estos barrios tienen cierta homogeneidad por su estructura vial, usos del suelo, y clase social, entre otros; la clasificación de las clases de análisis para el crecimiento urbano propuesta, respeta las delimitaciones de barrios y colonias por agrupación de las mismas (la idea es hacer un mapa de conjunto por unidades homogéneas, evitando la atomización), en la medida que exista cierta homogeneidad, usando otras delimitaciones en caso contrario.

Dada la gran cantidad de barrios y colonias, se pretende la agrupación de los mismos, siempre que exista cierta homogeneidad. Dentro de los barrios organizados en grandes manzanas y con una entidad y singularidad propia destaca el barrio de Los Almendros ubicado en la comuna 3.

Cuando sea necesario utilizar otra delimitación se seguirán, en la medida de lo posible, las líneas de manzanario y parcelario. Dada su morfología, tamaño y estructura se pueden extraer informaciones específicas de otros criterios como clase socioeconómica, vivienda social, formalidad, conectividad etc.

Figura 40. Criterios: Barrios, manzanario, parcelario



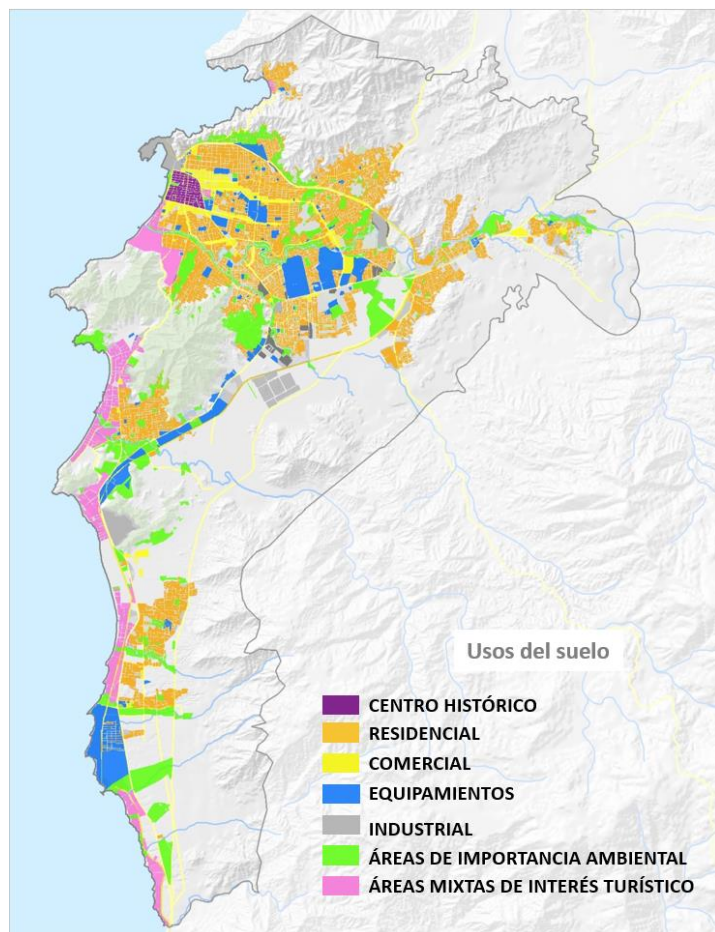
Fuente: IDOM a partir de datos del POT

### - Usos del suelo

Mediante el diagnóstico realizado por el POT se observa claramente la distribución espacial de los distintos usos que se extienden por la ciudad.

Como se ejemplifica en la imagen, permite discernir zonas netamente residenciales, zonas de usos mixtos como lo son el centro histórico y los corredores de comercio sobre las vías principales, otros usos no residenciales como los grandes centros comerciales, los equipamientos, las áreas verdes (cualificadas y naturales), las zonas industriales y las mixtas de interés turístico.

Figura 41. Criterios: usos del suelo

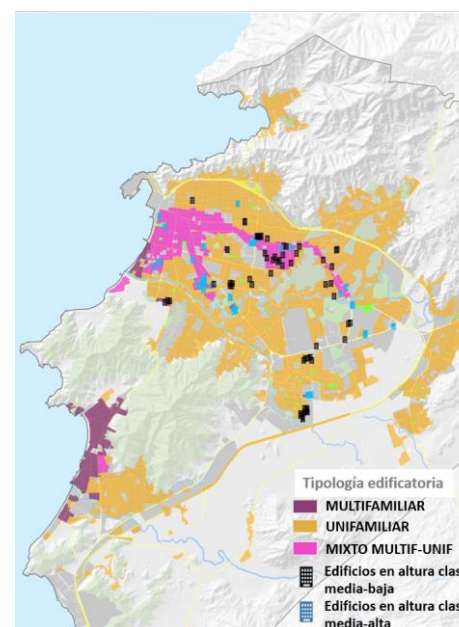


Fuente: IDOM a partir de datos del POT

#### - Tipología edificatoria

En lo que respecta a tipología edificatoria se observa como la mayor parte de la ciudad está edificada en pisos de hasta dos alturas, con zonas mixtas entre unifamiliar y multifamiliar. Los conjuntos multifamiliares corresponden principalmente a las zonas de uso turístico-comercial, especialmente predominantes en Rodadero. Por otro lado, en el núcleo de Santa Marta también aparecen edificios con alturas de tres o más pisos principalmente levantados en torno a las grandes avenidas comerciales, así como en algún barrio localizado como Jardín, y que corresponden a estratos de clase media y alta. También destaca la presencia de edificios altos pertenecientes a estratos de clase baja y media en zonas de reciente creación como son los crecimientos hacia el Sur en la comuna 9. Esta verticalización de algunos barrios, sin planificación adecuada, se analizará más en detalle en el apartado de análisis de Fortalezas y Debilidades.

Figura 42. Tipología edificatoria



Fuente: IDOM a partir de datos del POT



### - Tipos de colonias

Un elemento importante para caracterizar la ciudad de Santa Marta, como sucede en otras ciudades de Colombia como Villavicencio o Valledupar, es la tipología de las colonias. El hecho de que una colonia sea cerrada o abierta aporta información al análisis sobre el estrato social que se encuentra, la morfología urbana o la densidad.

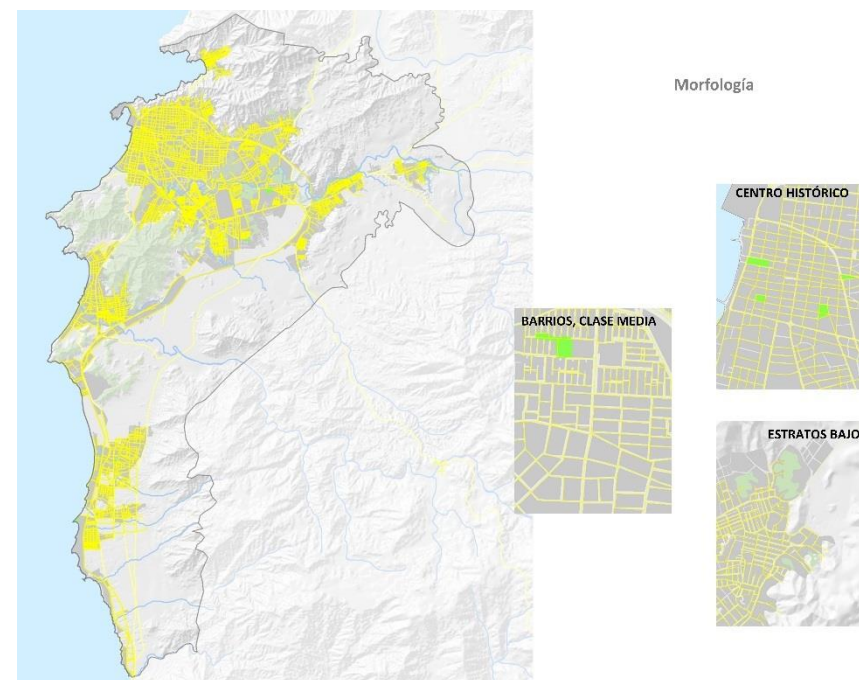
La delimitación de los elementos que responden a este criterio se ha llevado a cabo a partir de fotointerpretación de imágenes de muy alta resolución.

### - Morfología urbana

En Santa Marta la morfología urbana es una fuente de información clara de las condiciones de las zonas residenciales. En la mayoría de los casos las estructuras ortogonales son propias de zonas residenciales planificadas y formales. Con las estructuras irregulares encontramos dos tendencias: zonas de crecimientos informales en terrenos de invasión o barrios formales y planificados que adaptaron su trama a las diagonales de la Malla Vial Principal de la ciudad

La morfología da explicación a través de la disposición de las construcciones, el tamaño, la uniformidad. Como se ve en la Figura 43 en Santa Marta encontramos asentamientos informales y precarios que se caracterizan por la variedad de tamaños y la ausencia de un patrón en la distribución de parcelas, como el barrio de Cristo Rey. También encontramos barrios organizados en grandes manzanas sólo atravesadas por pasillos peatonales como puede apreciarse en el Barrio de Los Almendros o la Urbanización El Parque.

Figura 43. Criterios: Morfología urbana

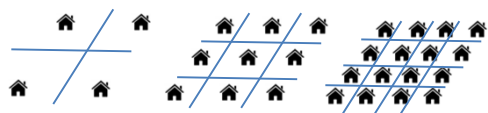


Fuente: IDOM a partir de datos del POT

### - Densidad

Santa Marta tiene una densidad heterogénea, aunque su distribución responde ligeramente a un modelo centrífugo, presentando los barrios centrales (salvo el centro histórico) menores densidades que la periferia, lo que ocurre en otras ciudades como Valledupar. Las mayores densidades se encuentran en barrios exteriores como Galán, y Concepción, así como en los cercanos al río Manzanares, como las Malvinas. Mediante las densidades construidas se pueden observar los matices entre las clases sociales en tipología edificatoria similar. En las áreas residenciales unifamiliares de las clases sociales

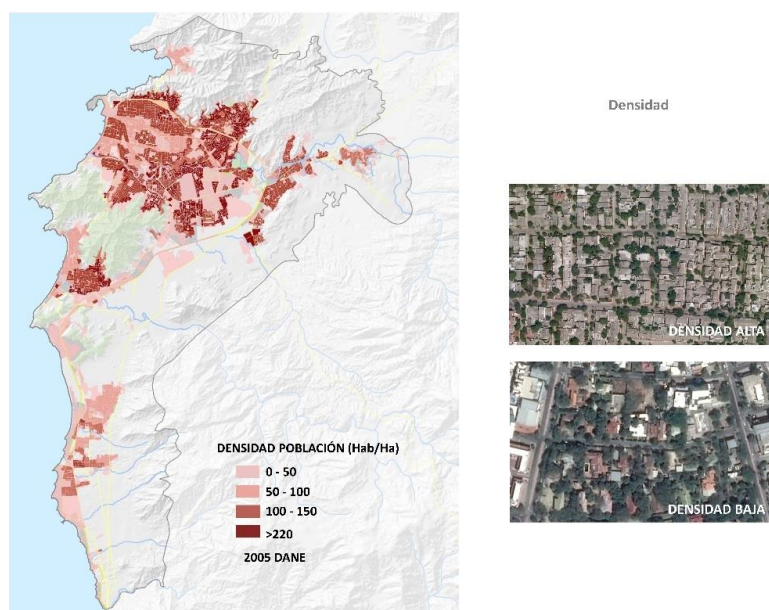
más altas, las parcelas son de mayor tamaño y por tanto las densidades construidas son bajas y medias; por ejemplo el barrio Jardín o el de Bavaria. Por otro lado, en las clases sociales más bajas, el tamaño de la parcela en vivienda unifamiliar es menor, al igual que el de la vivienda, y sus densidades construidas son más altas; por ejemplo el barrio Santafé o San José del Sur.



Con las densidades habitacionales se pueden realizar análisis similares a los anteriores. Además, con la combinación de ambos se amplía el

estudio con datos sobre los habitantes por vivienda, el porcentaje de viviendas ocupadas/vacías y otros datos de interés para caracterizar la distribución de la población.

Figura 44. Criterios: Densidad

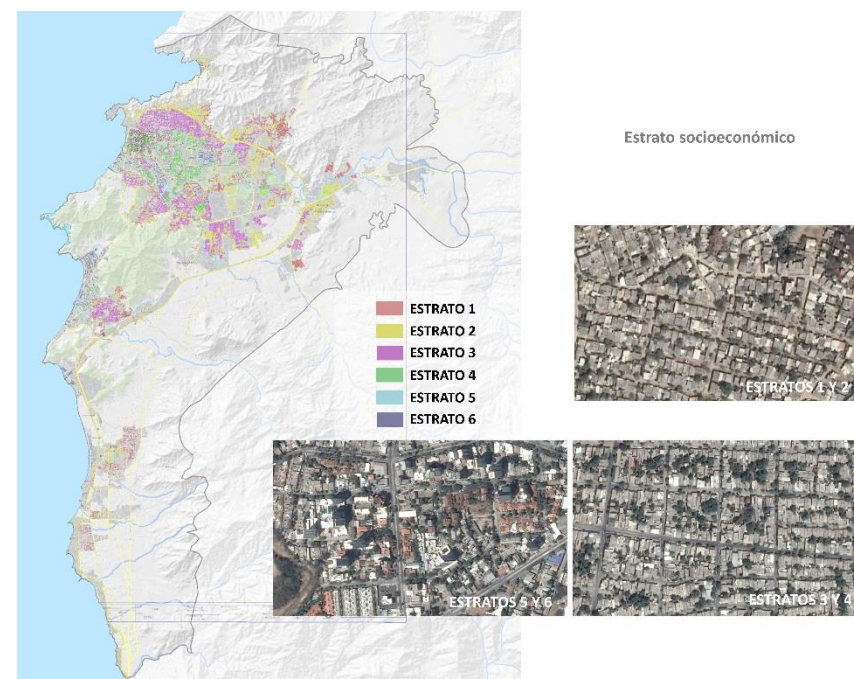


Fuente: IDOM a partir de datos del POT

#### - Nivel socioeconómico

Santa Marta cuenta con 6 estratos socio-económicos, las clases sociales altas y medias-altas ocupan algunos sectores al suroeste y oeste del casco histórico, en las comunas 2 y 4. La clase media es la más representada y se encuentra principalmente en las comunas 1 y 3, así como en los barrios céntricos de Rodadero. Las clases sociales bajas y barrios subnormales se ven empujadas a la periferia, y las riberas de los caños y ríos en el interior de la ciudad.

Figura 45. Criterios: Nivel socioeconómico



Fuente: IDOM

### - Grado de consolidación

Los grados de consolidación miden el porcentaje de parcelas no edificadas. Así las zonas con un bajo grado de consolidación aparecen con una permeabilidad mayor que las urbanizaciones consolidadas, donde la capacidad de acoger más viviendas es mínima o nula.

Se consideran como grados de consolidación:

Baja: < 40 % de las parcelas construidas

Media: 40 – 80 % de parcelas construidas

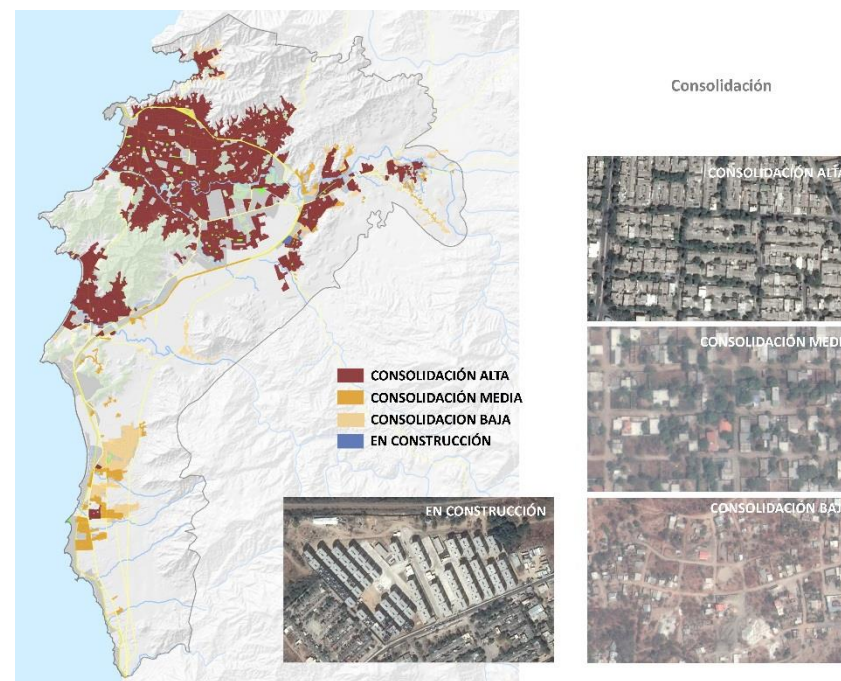
Alta: 80 – 100% de parcelas construidas

En construcción: 100% de viviendas vacías



Detectar las zonas en construcción y planificadas permite conocer qué proyectos se están desarrollando actualmente, de qué tipo son y dónde. El siguiente paso es traducir esta información en una visión a futuro de la tendencia: en qué tipo de vivienda se invierte, dónde se dará con más fuerza el crecimiento, qué sectores ocupará cada nivel socioeconómico, etc.

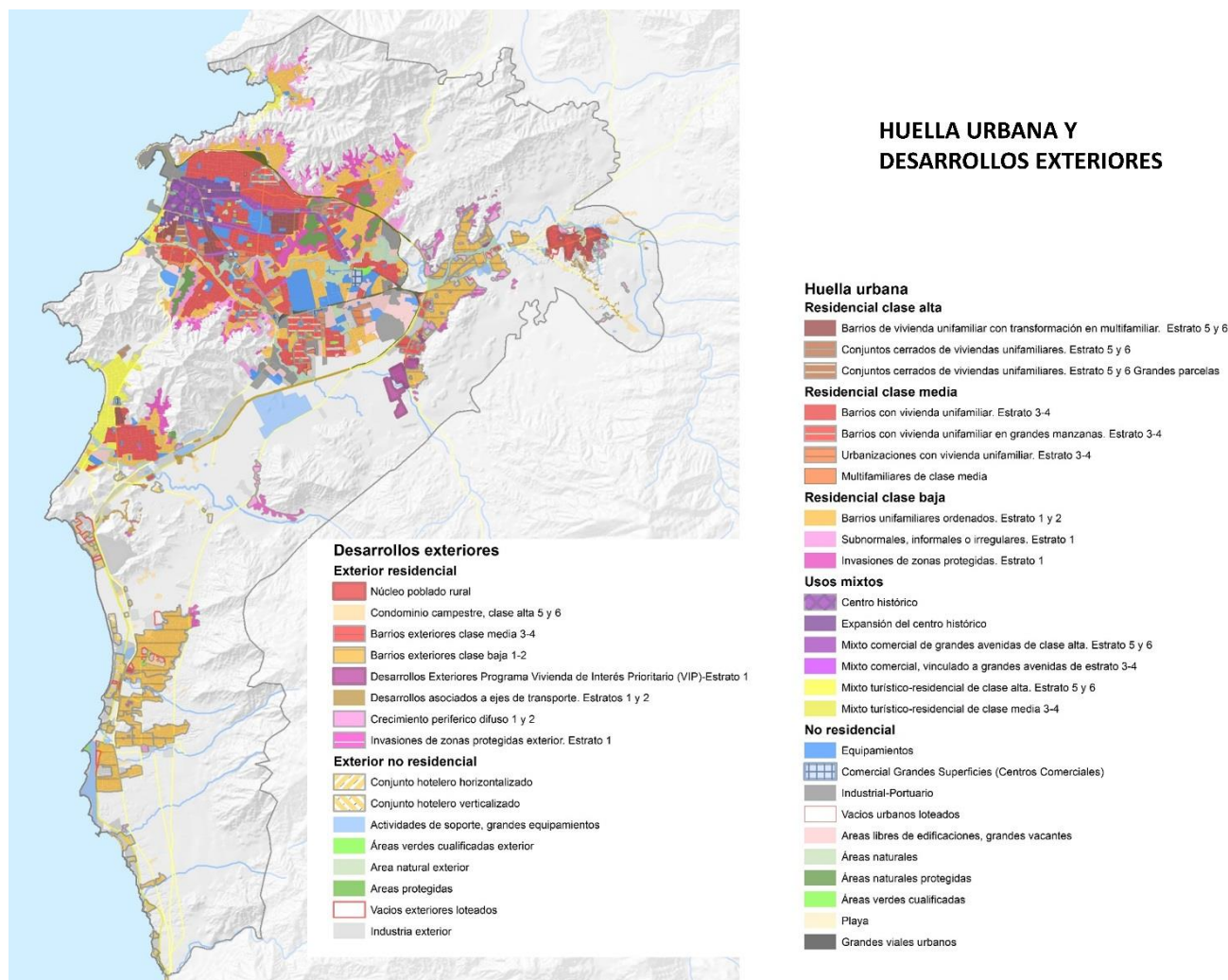
Figura 46. Consolidación urbana



Fuente: IDOM



Figura 47. Clases de análisis de Santa Marta

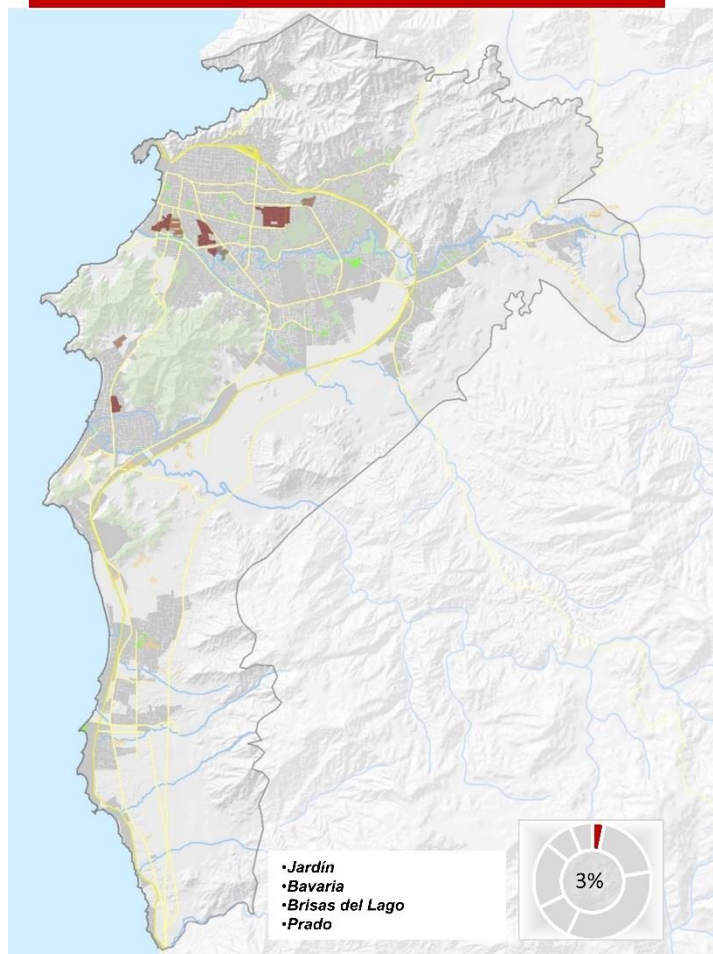


Fuente: IDOM



## PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL

Nivel Socioeconómico Alto









BARRIOS DE VIVIENDA UNIFAMILIAR CON TRANSFORMACIÓN EN MULTIF. ESTRATO 5 Y 6

Tipología      

Densidad viv/ha 24 viv/Ha

Zonas verdes 






CONJUNTOS CERRADOS DE VIVIENDAS UNIFAMILIARES. ESTRATO 5 Y 6.

Tipología      

10 viv/Ha

Zonas verdes 

CONJUNTOS CERRADOS DE VIVIENDAS UNIFAMILIARES. ESTRATO 5 Y 6. GRANDES PARCELAS

Tipología     

Densidad viv/ha 5 viv/Ha

Zonas verdes 

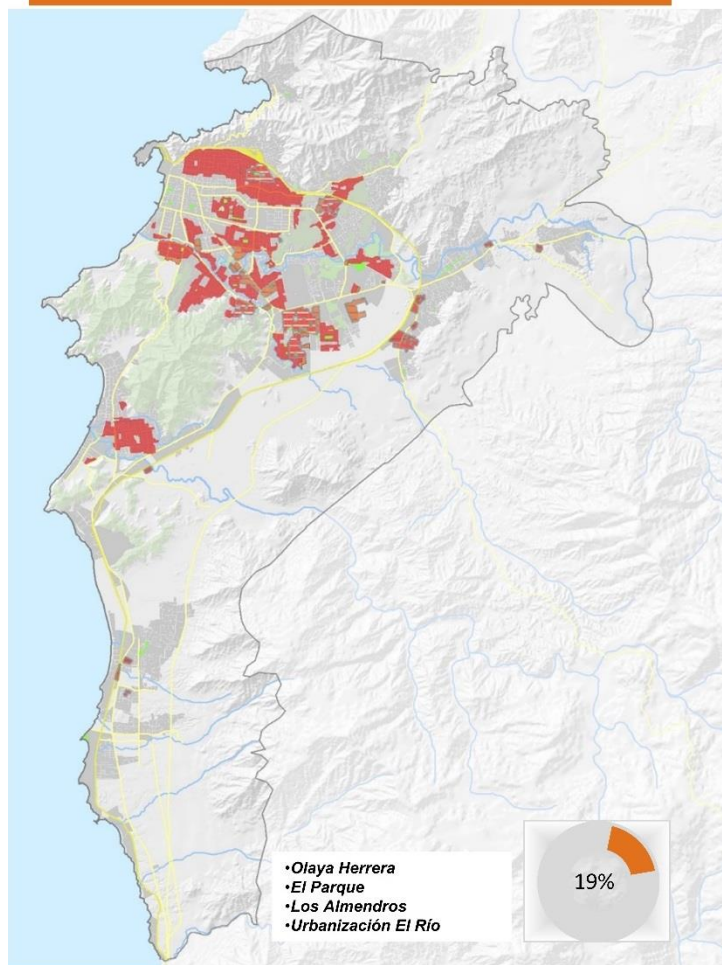
CONDOMINIO CAMPESTRE, CLASE ALTA 5 Y 6

Tipología     

4 viv/Ha

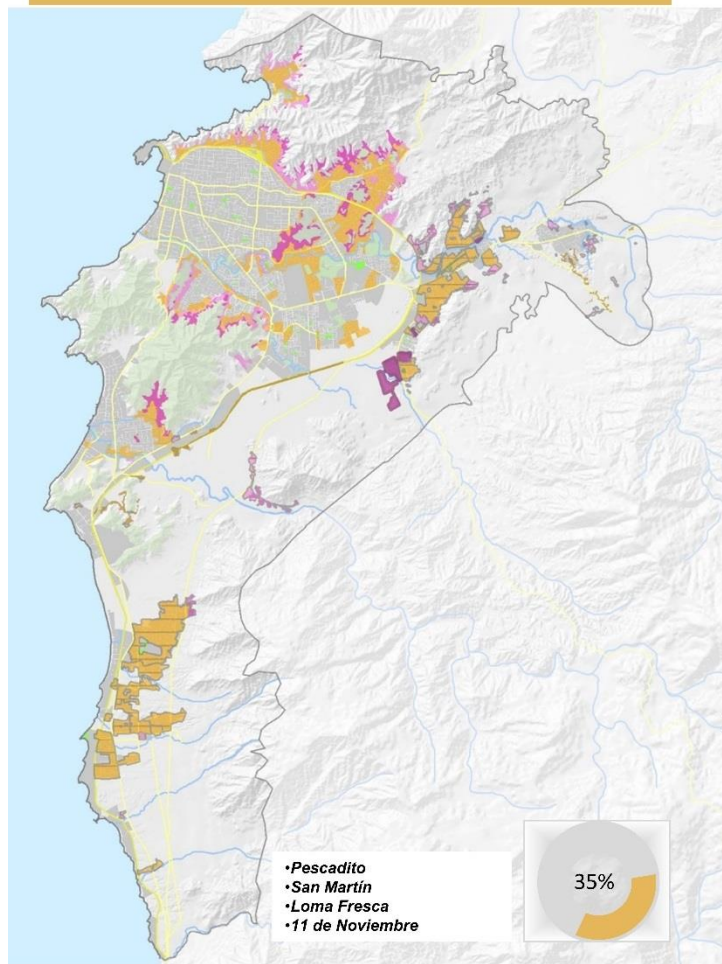
Zonas verdes 

























## Nivel Socioeconómico Medio



	BARRIOS CON VIVIENDA UNIFAMILIAR. ESTRATO 3-4	BARRIOS CON VIVIENDA UNIFAMILIAR EN GRANDES MANZANAS. ESTRATO 3-4	URBAIZACIONES CON VIVIENDA UNIFAMILIAR. ESTRATO 3-4
Tipología			
Densidad viv/ha	44 viv/Ha	74 viv/Ha	59 viv/Ha
Zonas verdes	✓	✓	✓
	MULTIFAMILIARES DE CLASE MEDIA	BARRIOS EXTERIORES CLASE MEDIA. ESTRATO 3-4	
Tipología			
Densidad viv/ha	43 viv/Ha	52 viv/Ha	
Zonas verdes	✗	✓	

## Nivel Socioeconómico Bajo



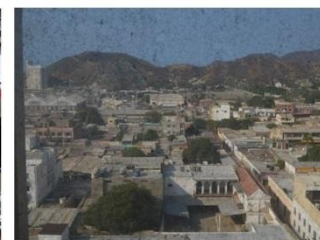
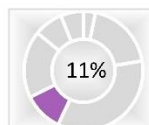
	BARRIOS UNIFAMILIARES ORDENADOS. ESTRATO 1 Y 2	SUBNORMALES, INFORMALES O IRREGULARES. ESTRATO 1	INVASIONES DE ZONAS PROTEGIDAS. ESTRATO 1	BARRIOS EXTERIORES CLASE BAJA 1 Y 2
Tipología	  	  	  	  
Densidad viv/ha	55 viv/Ha	28 viv/Ha	30 viv/Ha	26 viv/Ha
Zonas verdes	✓	✗	✗	✓
	DESARROLLOS EXTERIORES PROGRAMA VIVIENDA INTERÉS PRIORITARIO. ESTRATO 1	DESARROLLOS ASOCIADOS A EJES DE TRANSPORTE. ESTRATOS 1 Y 2	CRECIMIENTO PERIFÉRICO DIFUSO 1 Y 2	INVASIONES DE ZONAS PROTEGIDAS EXTERIOR. ESTRATO 1
Tipología	  	  	  	  
Densidad viv/ha	57 viv/Ha	14 viv/Ha	6 viv/Ha	4 viv/Ha
Zonas verdes	✗	✗	✗	✗



## OTROS

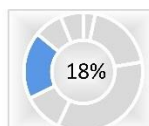
## Áreas mixtas

- Centro histórico
- Expansión del Centro histórico
- Mixto-comercial, vinculado a grandes avenidas
- Mixto turístico residencial
- Conjuntos hoteleros
- Núcleo poblado rural



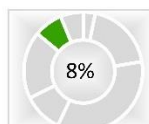
## Áreas no residenciales

- Equipamientos
- Comercial grandes superficies
- Industrial



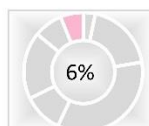
## Áreas verdes

- Áreas verdes cualificadas
- Áreas naturales protegidas
- Áreas naturales



## Zonas no edificadas

- Vacíos loteados
- Áreas libres de edificaciones, grandes vacantes





En cuanto a las clases de análisis de Santa Marta se han identificado las siguientes:

				Consolidación						
Uso principal	Clase	Descripción	Superficie en Has	Alta	Media	Baja	En const.	% Descripción/ grupo de clases	% Clase/ uso principal	%Uso principal/ grupo de clases
RESIDENCIAL	ALTA	Barrios de vivienda unifamiliar con transformación en multifamiliar. Estrato 5 y 6	70,14	70,14				2,2%	2,9%	56%
		Conjuntos cerrados de viviendas unifamiliares. Estrato 5 y 6	10,93	10,93				0,3%		
		Conjuntos cerrados de viviendas unifamiliares. Estrato 5 y 6 Grandes parcelas	11,02	11,02				0,3%		
	MEDIA	Barrios con vivienda unifamiliar. Estrato 3-4	658,02	658,02				20,8%	26%	
		Barrios con vivienda unifamiliar en grandes manzanas. Estrato 3-4	91,29	91,29				2,9%		
		Urbanizaciones con vivienda unifamiliar. Estrato 3-4	58,16	58,16				1,8%		
		Multifamiliares de clase media	13,70	13,70				0,4%		
	BAJA	Barrios unifamiliares ordenados. Estrato 1 y 2	484,57	484,57				15,3%	27%	
		Barrios unifamiliares ordenados. Estrato 1 y 2 (Taganga)	37,49	37,49				1,2%		
		Subnormales, informales o irregulares. Estrato 1	213,47	190,73		22,74		6,7%		
Invasiones de zonas protegidas. Estrato 1		114,96	109,68		5,28		3,6%			
USOS MIXTOS	MIXTO	Centro histórico	58,44	58,44				1,8%	11%	11%
		Expansión del centro histórico	67,65	67,65				2,1%		
		Mixto comercial de grandes avenidas de clase alta. Estrato 5 y 6	75,85	75,85				2,4%		
		Mixto comercial, vinculado a grandes avenidas de estrato 3-4	7,65	7,65				0,2%		
		Mixto turístico-residencial de clase alta. Estrato 5 y 6	121,45	121,45				3,8%		
		Mixto turístico-residencial de clase media 3-4	12,14	12,14				0,4%		
No Residencial	NO RESIDENCIAL	Equipamientos	243,45					7,7%	15%	15%
		Comercial Grandes Superficies (Centros Comerciales)	33,08					1,0%		
		Industrial-Portuario	190,52					6,0%		
		Vacíos urbanos loteados	41,18					1,3%	7%	7%
		Áreas libres de edificaciones, grandes vacantes	170,49					5,4%		
	VERDES	Áreas naturales	194,41					6,1%	9%	9%
		Áreas naturales protegidas	81,14					2,6%		
		Áreas verdes cualificadas	17,55					0,6%		
Otros	VIALES	Grandes viales urbanos	55,03					1,7%		
ENTORNO NATURAL	ÁREAS NATURALES	Playa	31,70					1,0%		
Subtotal Huella Urbana			3.165,49							
DESARROLLOS EXTERIORES	EXTERIOR RESIDENCIAL	Núcleo poblado rural	43,09	43,09				3,2%	3,2%	7,1%
		Condominio campestre, clase alta 5 y 6	55,76	4,51	16,57	34,68		4,1%	3,0%	
		Barrios exteriores clase media 3-4	40,18	30,27	2,50	1,37	6,03	3,0%	37,6%	
		Barrios exteriores clase baja 1-2	507,39	184,22	131,11	192,07		37,6%	2,9%	
		Desarrollos Exteriores Programa Vivienda de Interés Prioritario (VIP)- Estrato 1	39,10	36,30	1,49		1,30	2,9%	4,1%	

		Desarrollos asociados a ejes de transporte. Estratos 1 y 2	56,17		52,92	3,25		4,2%	4,2%	
		Crecimiento periférico difuso 1 y 2	71,01		29,02	41,98		5,3%	5,3%	
		Invasiones de zonas protegidas. Estrato 1	41,61		20,21	21,39		3,1%	3,1%	
	EXTERIOR NO RESIDENCIAL	Conjunto hotelero horizontalizado	39,45					2,9%	2,9%	
		Conjunto hotelero verticalizado	56,59					4,2%	4,2%	
		Actividades de soporte, grandes equipamientos	171,22					12,7%	12,7%	
		Industria exterior	131,18					9,7%	9,7%	
		Vacíos exteriores loteados	69,99					5,2%	5,2%	
		Áreas verdes cualificadas	6,61					0,5%	0,5%	
		Áreas protegidas	0,77					0,1%	0,1%	
		Área natural exterior	20,83					1,5%	1,5%	
Subtotal desarrollos exteriores		1.350,95								

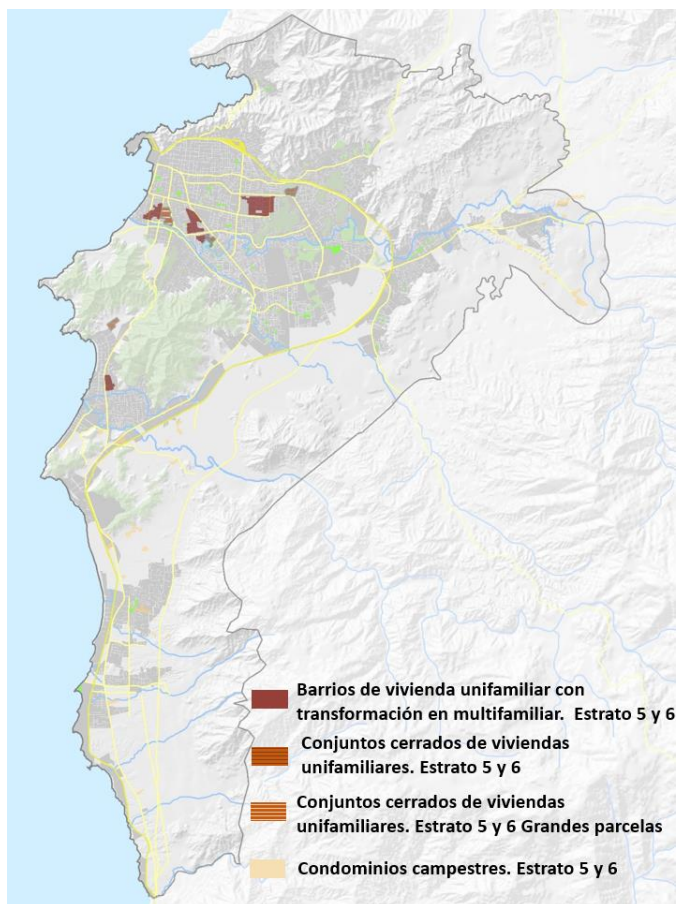
A continuación se caracterizan las clases de análisis residenciales y mixtas.

Uso principal	Clase	Descripción	Estrato	Consolidación	Edificio
RESIDENCIAL	ALTA	Barrios de vivienda unifamiliar con transformación en multifamiliar. Estrato 5 y 6	5 y 6	Alta	Mezcla unifamiliar multifamiliar
		Conjuntos cerrados de viviendas unifamiliares. Estrato 5 y 6	5 y 6	Alta	Unifamiliar
		Conjuntos cerrados de viviendas unifamiliares. Estrato 5 y 6 Grandes parcelas	5 y 6	Alta	Unifamiliar
	MEDIA	Barrios con vivienda unifamiliar. Estrato 3-4	3 y 4	Alta	Unifamiliar
		Barrios con vivienda unifamiliar en grandes manzanas. Estrato 3-4	3 y 4	Alta	Unifamiliar
		Urbanizaciones con vivienda unifamiliar. Estrato 3-4	3 y 4	Alta	Unifamiliar
		Multifamiliares de clase media	3 y 4	Alta	Multifamiliar
	BAJA	Barrios unifamiliares ordenados. Estrato 1 y 2	1 y 2	Alta	Unifamiliar
		Barrios unifamiliares ordenados. Estrato 1 y 2 (Taganga)	1 y 2	Alta	Unifamiliar
		Subnormales, informales o irregulares. Estrato 1	1 y 2	Alta	Unifamiliar
		Invasiones de zonas protegidas. Estrato 1	1 y 2	Alta	Unifamiliar
USOS MIXTOS	MIXTO	Centro histórico		Alta	Mezcla unifamiliar multifamiliar
		Expansión del centro histórico		Alta	Mezcla unifamiliar multifamiliar
		Mixto comercial de grandes avenidas de clase alta. Estrato 5 y 6		Alta	Variable
		Mixto comercial, vinculado a grandes avenidas de estrato 3-4		Alta	Unifamiliar
		Mixto turístico-residencial de clase alta. Estrato 5 y 6		Alta	Multifamiliar
		Mixto turístico-residencial de clase media 3-4		Alta	Unifamiliar
DESARROLLOS EXTERIORES	EXTERIOR RESIDENCIAL	Núcleo poblado rural		Alta	Unifamiliar
		Condominio campestre, clase alta 5 y 6	5 y 6	Alta, media y baja	Unifamiliar
		Barrios exteriores clase media 3-4	3 y 4	Alta, media y baja	Unifamiliar
		Barrios exteriores clase baja 1-2	1 y 2	Alta, media y baja	Unifamiliar
		Desarrollos Exteriores Programa Vivienda de Interés Prioritario (VIP)-Estrato 1	1 y 2	Alta, media y en construcción	Unifamiliar
		Desarrollos asociados a ejes de transporte. Estratos 1 y 2	1 y 2	Media y baja	Unifamiliar
		Crecimiento periférico difuso 1 y 2	1 y 2	Media y baja	Unifamiliar
		Invasiones de zonas protegidas. Estrato 1	1 y 2	Media y baja	Unifamiliar

### Nivel socioeconómico alto

Se han distinguido 4 clases de análisis representativas de los estratos socioeconómicos más altos en Santa Marta.



Figura 48. Localización de clases de análisis de nivel socioeconómico alto



Fuente: IDOM

Las clases de análisis que abarca la población de nivel socioeconómico alto representan el 6% de la superficie residencial y ocupan el 3% de la huella. Las principales áreas se localizan en zonas contiguas al centro, conectadas a éste través de las grandes avenidas comerciales. También en Rodadero se localiza un barrio de clase alta, El Chico, junto a las zonas mixtas turístico-residenciales de la zona. Entre los desarrollos exteriores también existen diseminados algunos condominios campestres de clase alta.

Barrios de vivienda unifamiliar con transformación en multifamiliar. Estrato 5 y 6

 24 Viv/Ha  96 Hab/Ha



Los barrios más representativos de esta clase son Jardín, Bavaria y El Chico. El Barrio Jardín, situado junto a la Villa Olímpica Simón Bolívar a la Avenida El Libertador, es el de mayor entidad dentro de esta tipología. Se trata de barrios altamente consolidados que están experimentando cierta transformación de algunos edificios a multifamiliares. Estos barrios se encuentran completamente integrados en la huella urbana, contando cerca de sus proximidades con equipamientos y zonas comerciales.

Figura 49. Barrio de vivienda unifamiliar con transformación multifamiliar, clase alta. Barrio Bavaria



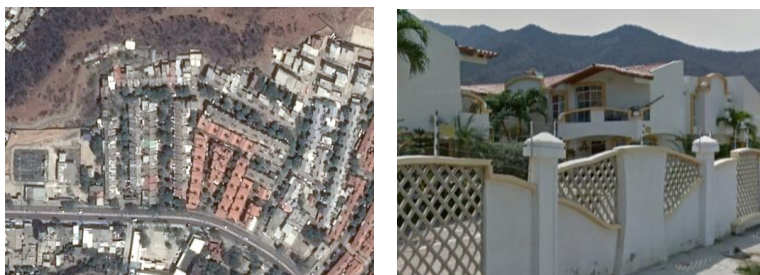
Fuente: IDOM-Google Earth

### Conjuntos cerrados de viviendas unifamiliares. Estrato 5 y 6

 **10** Viv/Ha  **34** Hab/Ha

Estos conjuntos cerrados suponen apenas un 0,3% de la superficie de la huella urbana. La zona más representativa es la de Brisas del Lago. En contacto también con las grandes avenidas de clase alta, como son las de la Calle 29 y Avenida El Libertador, son pequeños conjuntos aislados con una densidad de vivienda baja.

Figura 50. Conjuntos cerrados de viviendas unifamiliares, clase alta. Vista de Brisas del Lago



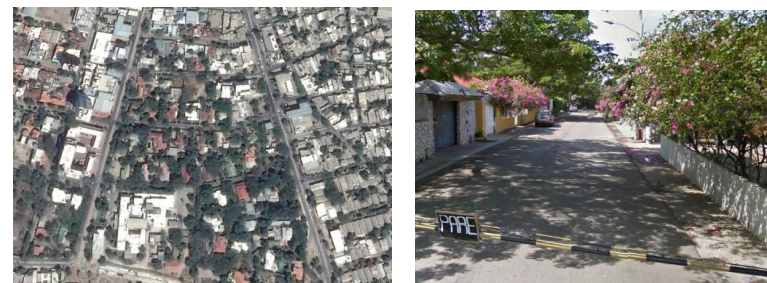
Fuente: IDOM-Google Earth

### Conjuntos cerrados de viviendas unifamiliares. Estrato 5 y 6. Grandes parcelas

 **5** Viv/Ha  **19** Hab/Ha



Estos conjuntos se sitúan también cercanos al centro de la ciudad de Santa Marta y junto a las grandes avenidas de clase alta. Son urbanizaciones con edificaciones de calidad alta, presentando una densidad de viviendas muy baja y unos ratios de habitante por hectárea inferiores a la media. El barrio más representativo de esta clase es el de Prado, ligeramente al Sur del centro de Santa Marta. Al igual que en el caso anterior se encuentran cercados respecto a las zonas de alrededor.

Figura 51. Vista del Conjunto Residencial Prado



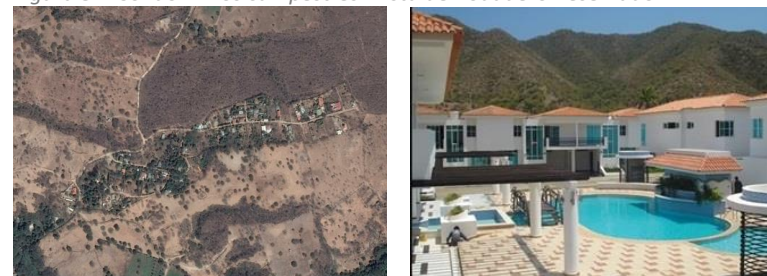
Fuente: IDOM-Google Earth

### Condominios campestres. Estrato 5 y 6

 **4** Viv/Ha  **16** Hab/Ha

Este tipo de condominios se encuentran fuera del perímetro urbano. Muestran una de las densidades de vivienda más bajas de todas las clases residenciales. En su mayoría cuentan con piscinas privadas dentro de los mismos lotes, pero sin ningún tipo de espacio público en sus alrededores. Se encuentran dispersos al Este y Sureste de Bonda, a la salida de Rodadero (junto a la carretera de Trocha a Gaira) y cerca de Pozos Colorados en las proximidades de la Avenida Troncal del Caribe.

Figura 52. Condominios campestres. Vista de Rodadero Reservado.



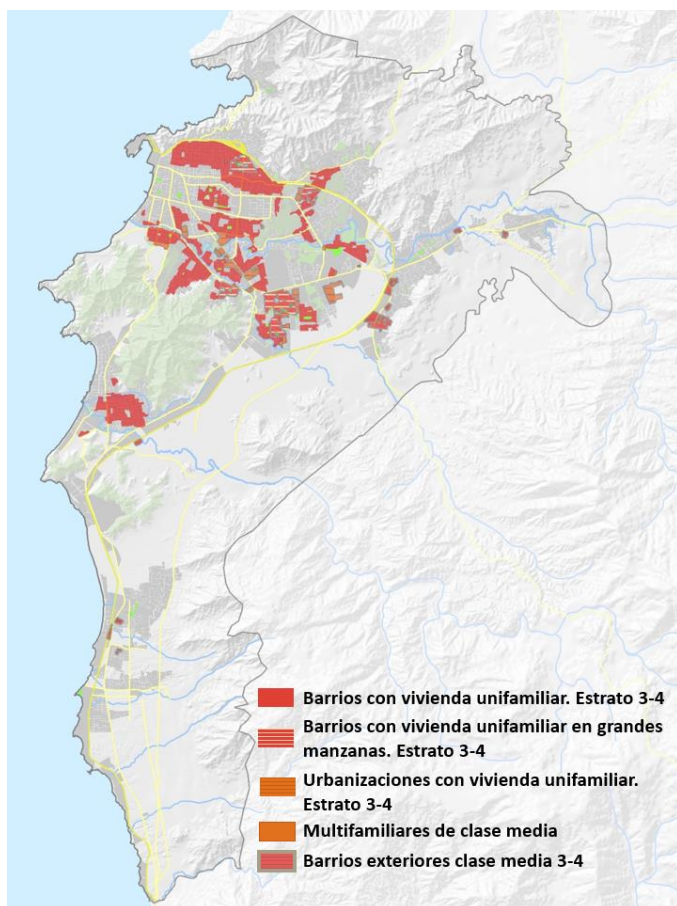
Fuente: IDOM-Google Earth



### Nivel socioeconómico medio

Se han dividido en 5 las clases con nivel socioeconómico medio en Santa Marta.

Figura 53. Localización de clases de análisis de nivel socioeconómico medio



Fuente: IDOM

Las clases de nivel socioeconómico medio de Santa Marta se localizan en su mayoría dentro del primer círculo predominantemente residencial según aumenta la distancia desde el centro en el caso del núcleo urbano de Santa Marta. En cambio en Rodadero se localizan en torno a los barrios centrales de este núcleo. Ocupan el 19% de la huella total y representa el 33% de la superficie residencial. La mayoría de los sectores representados por esta clase se componen de barrios de vivienda unifamiliar, salvo por la aparición de ciertas construcciones multifamiliares aisladas en el núcleo de Santa Marta. Por otro lado, los barrios de clase media de la huella urbana están completamente consolidados, mientras que en los barrios exteriores también se encuentran conjuntos con consolidaciones medias y bajas.

 Barrios con vivienda unifamiliar. Estrato 3-4

 **44** Viv/Ha  **203** Hab/Ha

Es la clase de análisis con mayor extensión de Santa Marta, con cerca de unas quinientas hectáreas, conformada por barrios abiertos de vivienda unifamiliar. Uno de los bloques más representativos de esta clase es el que se ve contenido entre la Calle 11 y la línea férrea, conformado por barrios como Pescaíto, Barrio Norte, 20 de Julio, Obrero, Alfonso López o Juan XIII. Otro bloque importante de esta clase de análisis se encuentra entre las Calles 22 y 29, representada con la Prolongación de los Alcázares, y los barrios de Santa Catalina y el Porvenir.

También en el Sur del núcleo urbano de Santa Marta, en torno a la quebrada Tamaca, se distribuyen barrios con esta tipología como Manzanares, Las Américas, María Eugenia o 1 de Mayo.

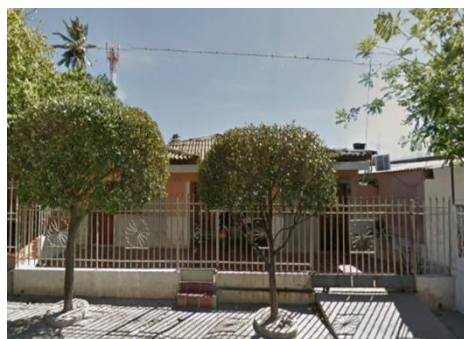
Finalmente, también encontramos barrios representativos de este tipo ya en el extremo oriental de Santa Marta, como puede ser el barrio ancestral de Mamatoco o El Refugio, así como los barrios del de la zona central de Rodadero (barrios Centro, La Magdalena, Gaira o 12 de Octubre).

Son sectores completamente consolidados y con una estructura urbana de buena calidad. La mayoría están rodeados de vías principales con usos comerciales que complementan la vivienda. Además dentro de esta clase está contenido el 42% de las áreas verdes cualificadas de Santa Marta.

Figura 54. Barrio con vivienda unifamiliar, clase media. Vista Barrios Norte y El Pescaíto



Fuente: IDOM-Google Earth



 Barrios con vivienda unifamiliar en grandes manzanas. Estrato 3-4

 **74** Viv/Ha  **313** Hab/Ha

Barrios como Los Almendros, El Parque o Concepción I son los que representan esta clase de análisis que se caracteriza por estar conformada por bloques compactos de viviendas unifamiliares con pasos estrechos en su interior sólo accesibles de forma peatonal. Estas grandes manzanas destacan como peculiaridad urbanística dentro de Santa Marta y corresponderían a promociones urbanísticas de vivienda social de los años 80, que con el tiempo pueden llegar a considerarse habitadas por clases sociales de nivel medio. Dada la compacidad de esta tipología, cuenta con la mayor densidad de población en Santa Marta, con 313 habitantes por hectárea.

Figura 55. Barrios de vivienda unifamiliar en grandes manzanas. Vista Barrio El Parque



Fuente: IDOM-Google Earth



 Urbanizaciones con vivienda unifamiliar. Estrato 3-4

 **59** Viv/Ha  **243** Hab/Ha

Esta clase está formada por pequeñas urbanizaciones, algunas de ellas de reciente construcción, cuyo origen corresponde a promociones inmobiliarias y que se caracterizan por presentar viviendas muy similares. Muchas de estas construcciones se organizan en torno al eje de la Carrera 15, en el barrio de la Ciudadela 29 de Julio (concretamente el Boulevard de la 19) y ya en los nuevos desarrollos de Bureche.

Figura 56. Urbanizaciones con vivienda unifamiliar. Vista Ciudadela 29 de Julio



Fuente: IDOM-Google Earth





### Multifamiliares de clase media

 **43** Viv/Ha  **180** Hab/Ha

Esta clase de análisis está dispersa por la huella urbana en pequeñas porciones integradas dentro de otros barrios de clase media donde se está comenzando a dar un desarrollo vertical de sus viviendas. También en torno a los nuevos desarrollos de Bureche se ven este tipo de edificaciones.

Figura 57. Multifamiliares de clase media



Fuente: IDOM-Google Earth



### Barrios exteriores clase media 3-4

 **52** Viv/Ha  **147** Hab/Ha

Estos barrios se encuentran repartidos en la parte exterior de la comuna 6 (en torno a la Carrera 66 y Vía a Minca), a la afueras de Rodadero y en algunos puntos localizados de Pozos Colorados. Además de ser barrios de construcción relativamente reciente, una de

las características más destacada de esta clase es la de ser una de las que más superficie de áreas verdes cualificadas presenta por habitante, con 2,01 m<sup>2</sup>/hab. La Urbanización Rodrigo Ahumada es uno de los barrios más representativos de esta clase.

Figura 58. Barrios exteriores clase media. Urbanización Rodrigo Ahumada



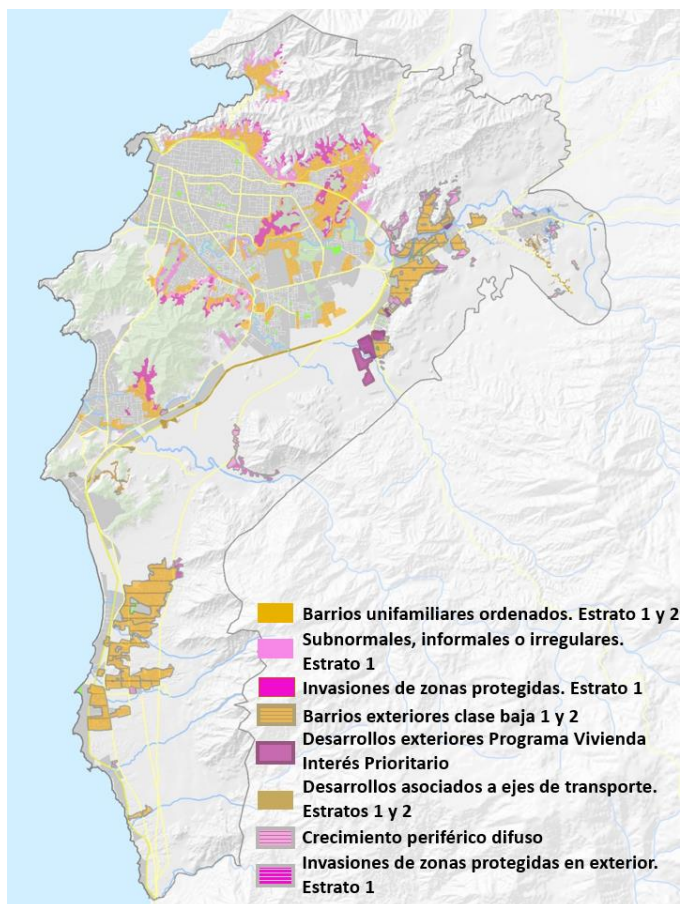
Fuente: IDOM-Google Earth



### Nivel socioeconómico bajo

Se presenta con 3 clases de análisis en la huella urbana y con 5 clases dentro de los desarrollos exteriores.

Figura 59. Localización de clases de análisis de nivel socioeconómico bajo



Fuente: IDOM

Estas clases de análisis se componen de barrios de estratos 1 y 2. Los hábitats de estratos bajos ocupan el 35% de la huella y suponen el grupo de clases de análisis con mayor superficie de uso residencial con un 61%. Se localizan preferentemente en los barrios más alejados del centro en los núcleos urbanos de Santa Marta y Rodadero, así como en la práctica totalidad de Taganga. Por otro lado también es bastante significativa su presencia en los barrios exteriores localizados entre Santa Marta y Bonda (en la parte oriental de la comuna 6) y en la zona de Pozos Colorados y alrededores del Aeropuerto Simón Bolívar.

Respecto a estas unidades más bajas, también se observa un patrón claro de organización en los alrededores del río Manzanares, río Gaira en Rodadero y de las quebradas Latuchi o El Limón en Pozos Colorados. Además son frecuentes los crecimientos irregulares en torno a los cerros urbanos protegidos y parques distritales, llegando a ser invadidos con bastante frecuencia. Se hace por tanto patente la tendencia de expansión mediante asentamientos informales o urbanizaciones ilegales en el extrarradio los núcleos urbanos, donde la tenencia de la tierra no está definida y el valor del suelo es mucho menor.

Barrios unifamiliares ordenados. Estrato 1 y 2

 **55** Viv/Ha  **259** Hab/Ha

En el núcleo urbano de Santa Marta encontramos esta clase representada en las principales zonas residenciales de la periferia, como es el caso de los barrios San Martín, San Jorge, Cristo Rey, San Fernando, María Cristina, Alto Las Delicias, Galán, Ondas del Caribe o San José del Sur. También dispersos en el núcleo urbano de Santa Marta, con una clara tendencia a aglutinarse en torno al río Manzanares y la quebrada Tamaca se pueden encontrar barrios con esta tipología, como Las Malvinas, Tayrona o Santafé.

En Rodadero ocurre una situación similar, encontrando estos barrios hacia el exterior y en torno a los ríos Bureche y Gaira (El Rosario, La Quemada y 12 de Octubre y Villa Berlín).

Por otro lado, las zonas residenciales del núcleo urbano de Taganga pertenecerían en su mayoría a esta clase, exceptuando las áreas de uso mixto comercial-residencial cercanas a



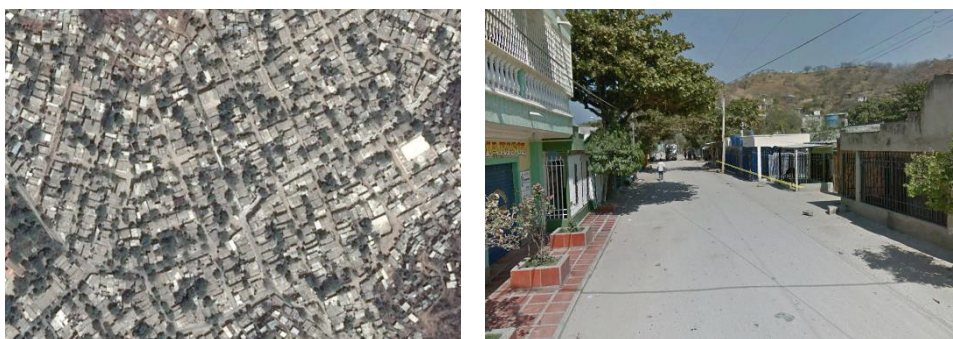
la playa y los asentamientos informales e invasiones que se encuentran en su periferia. En el caso de Taganga, tanto la densidad de viviendas como de población en esta clase de análisis es menor a la encontrada en Santa Marta y Rodadero.

Entre sus características encontramos que se trata de colonias abiertas con malla viaria ordenada donde las edificaciones, de tipología unifamiliar, respetan las alineaciones. La morfología es reticular de manzanas alargadas organizadas, en algún caso, alrededor de un parque o equipamiento. No obstante, presentan una baja dotación de áreas verdes cualificadas, siendo apenas un 5% del total de estas áreas en Santa Marta la que se ve contenida en esta clase de análisis.

El urbanismo es de buena calidad sobre algunas de sus vías principales, aunque en algún caso se asientan en un hábitat precario donde las calles se encuentran en malas condiciones o sin pavimentar.


Estas urbanizaciones planificadas albergan una de las mayores densidades de la ciudad, alojando un importante contingente poblacional (sólo por debajo de la población contenida en los Barrios de vivienda unifamiliar de estratos 3-4).

Figura 60. Barrios unifamiliares ordenados, clase baja. Vista Barrio Santafé



Fuente: IDOM-Google Earth

Subnormales, informales o irregulares. Estrato 1

 **28** Viv/Ha  **115** Hab/Ha

Dentro de esta clase de análisis se identifican las áreas de hábitat que muestran evidentes signos de baja calidad. Se trata de zonas precarias, generalmente adyacentes a los Barrios unifamiliares de Estrato 1 y 2 o junto al río Manzanares, teniendo algunos barrios de esta clase como la Ensenada de Juan XIII o el barrio de Loma Fresca, donde es patente el deterioro de hábitat y la marginalidad de sus habitantes. Estas zonas de procedencia informal tienen una estructura vial irregular, con vías sin pavimentar, parcelas desorganizadas y carentes de espacios públicos o equipamientos.

Las viviendas no cumplen con los estándares mínimos de habitabilidad y de construcción, son casas de materiales precarios o reciclados, altamente vulnerables.

Figura 61. Asentamientos informales



Fuente: IDOM-Google Earth

### Invasiones de zonas protegidas. Estrato 1

 **30** Viv/Ha  **121** Hab/Ha

Se trata de asentamientos informales, cuyas viviendas y hábitat ven acentuado aún más su nivel de precariedad y que se caracterizan por estar situados en lugares que se encuentran designados bajo alguna figura de protección como los cerros urbanos protegidos (Cerro Ziruma, Loma Tres Cruces) y los parques distritales alrededor de los núcleos urbanos (Dumbira y Bondigua).

Junto con los asentamientos irregulares de estrato 1, se encuentran en los últimos bordes de los núcleos urbanos, convirtiéndose en la población más vulnerable de Santa Marta.

Figura 62. Invasión de zona protegida



Fuente: IDOM-Google Earth

### Barrios exteriores clase baja 1 y 2

 **26** Viv/Ha  **115** Hab/Ha

Se concentran principalmente en la parte de desarrollos exteriores perteneciente a la comuna 6, entre Santa Marta y Bonda, y en la zona de Pozos Colorados, en la comuna 8. Se trata de la clase de análisis de mayor superficie dentro de los desarrollos exteriores y la que alberga la mayor población de los mismos (en torno a 58.000 habitantes, un 12,5% de la población de la huella total de Santa Marta).

Como barrios más representativos encontramos el barrio ancestral de 11 de Noviembre, y los barrios de 20 de Octubre y Nueva Colombia, situados en los desarrollos entre Santa Marta y Bonda, donde se estarían experimentando significativos crecimientos urbanos en la actualidad, debido a la llegadas de habitantes de la ciudad que buscan suelos más económicos donde asentarse. La presencia de equipamientos y áreas verdes en estas zonas es baja.

Figura 63. Barrios exteriores de clase baja. Vista Barrio 11 de Noviembre



Fuente: IDOM-Google Earth



### Desarrollos exteriores Programa de Vivienda de Interés Prioritario (VIP)

 **57** Viv/Ha  **216** Hab/Ha

Claramente localizados en el extremo Sur de la comuna 6, junto a la vía a Minca, se trata de desarrollos destinados a acoger población perteneciente a los estratos de niveles más bajos. Son los casos del barrio de Santa Helena o ciudad Equidad, que albergan realojos de asentamientos informales o en riesgo, así como población que haya podido sufrir desplazamiento forzoso.



Las densidades de población y vivienda de estos desarrollos se encuentran entre las más altas de Santa Marta. Este tipo de asentamientos se encuentran alejados del centro de la ciudad, a unos 6 Km y con una conectividad relativamente limitada respecto a los demás núcleos habitados, contando con escasos servicios y equipamientos. La estructura de las construcciones es altamente homogénea, siendo las viviendas de tipo unifamiliar y encontrándose asentadas en calzadas pavimentadas.

Figura 64. Desarrollos exteriores Vivienda de Interés Prioritario. Vista Ciudad Equidad



Fuente: Diario El Tiempo-Google Earth

### Desarrollos asociados a ejes de transporte. Estratos 1 y 2

 **14** Viv/Ha  **58** Hab/Ha



Estos desarrollos se ven principalmente en torno a la vía a Masinga y especialmente llamativa es su presencia a los lados de la vía férrea en su paso por la comuna 9, en el entorno de Bureche-La Concepción, asentamiento que comenzaba ya a ser evidente a finales de la década de los años 90 y comienzos del siglo XXI. Son asentamientos de baja calidad situados en las servidumbres viaria (donde se han definido fajas de retiro obligatorio) y ferroviaria y que entrañan cierta peligrosidad debido al paso de vehículos o el tren a apenas unos metros de las viviendas. La preferencia por la ocupación de estas zonas puede estar motivada por tratarse de terrenos públicos reservados por seguridad o para posibles mejoras o sustituciones, donde la invasión podría ser más sencilla (ver capítulo 3.6.5 de Afección de infraestructuras de transporte).

Figura 65. Desarrollo sobre eje ferroviario



Fuente: IDOM-Google Earth

### Crecimiento periférico difuso

 **6** Viv/Ha  **24** Hab/Ha



Situados en las inmediaciones de Bonda y entre su núcleo rural y Santa Marta principalmente, adyacentes a los Barrios exteriores de clase baja, son crecimientos de bastante baja calidad en zonas precarias. Estas zonas marginales carecen de estructura vial clara y sus parcelas se encuentran desorganizadas.

Figura 66. Crecimiento periférico difuso. Estrato 1



Fuente: IDOM-Google Earth

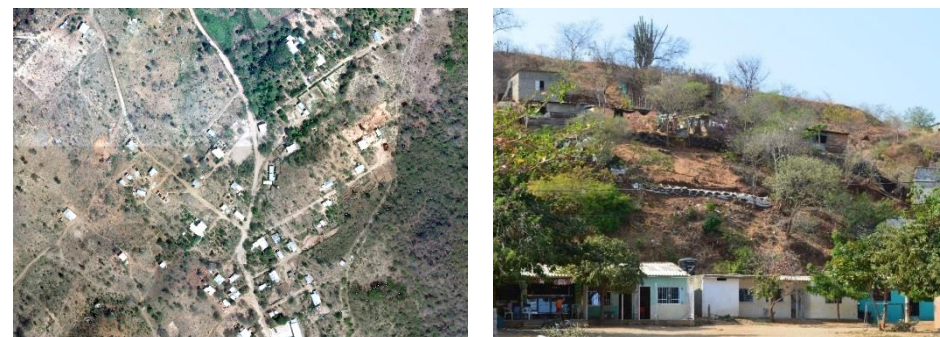
### Invasiones de zonas protegidas en exterior. Estrato 1

 **4** Viv/Ha  **17** Hab/Ha

Como en el caso de las invasiones que forman parte de la huella urbana, esta clase de análisis está constituida por asentamientos irregulares situados en zonas protegidas como los parques distritales de Bondigua y Paz Verde (éste invadido por los asentamientos paralelos al río Gaira) o suelos urbanos de protección en los exteriores del Sur de Rodadero.

Al igual que las invasiones de zonas urbanas, son uno de los segmentos de población más vulnerables de Santa Marta.

Figura 67. Invasiones en zonas protegidas. Estrato 1



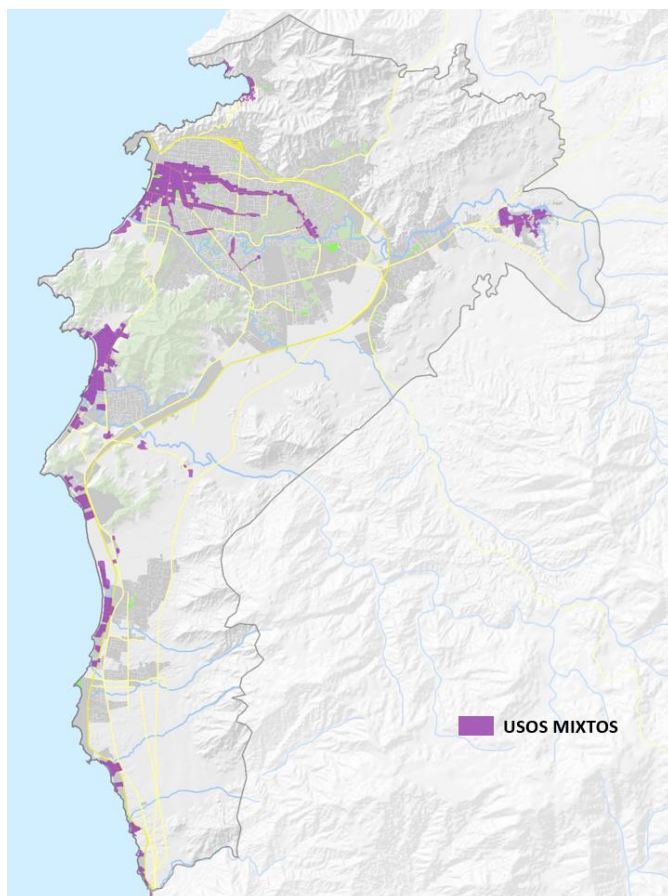
Fuente: IDOM-Google Earth



### Áreas mixtas

Dentro de las áreas mixtas en Santa Marta se han identificado dos grupos diferenciados: uno con un uso mixto comercial-residencial, y otro de uso mixto turístico residencial.

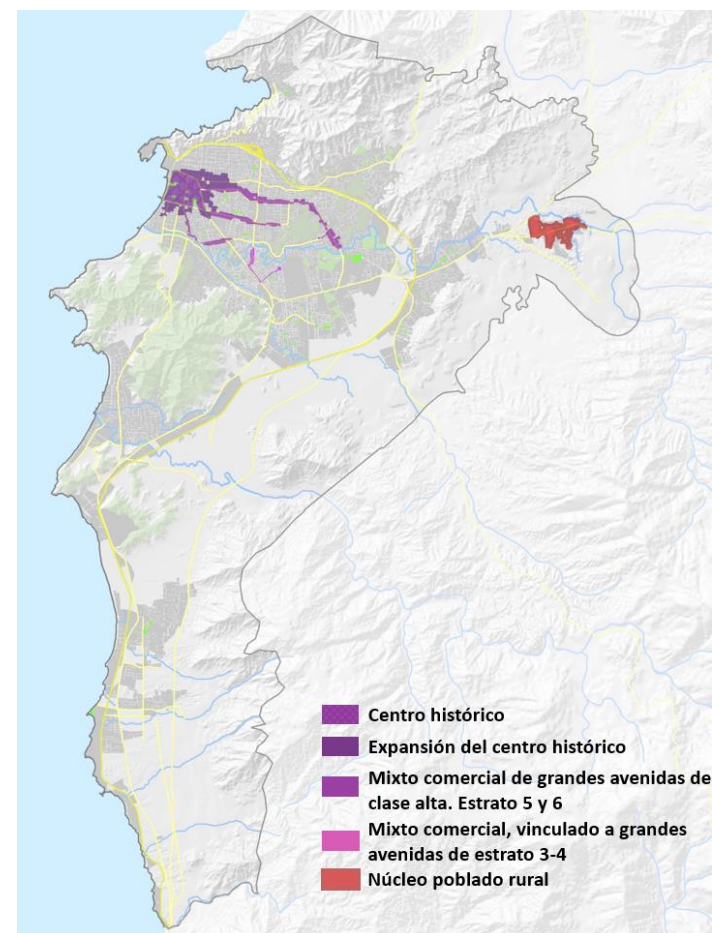
Figura 68. Localización de áreas mixtas



Fuente: IDOM

### Áreas de uso mixto comercial-residencial:

Figura 69. Localización de áreas de uso mixto comercial-residencial



Fuente: IDOM

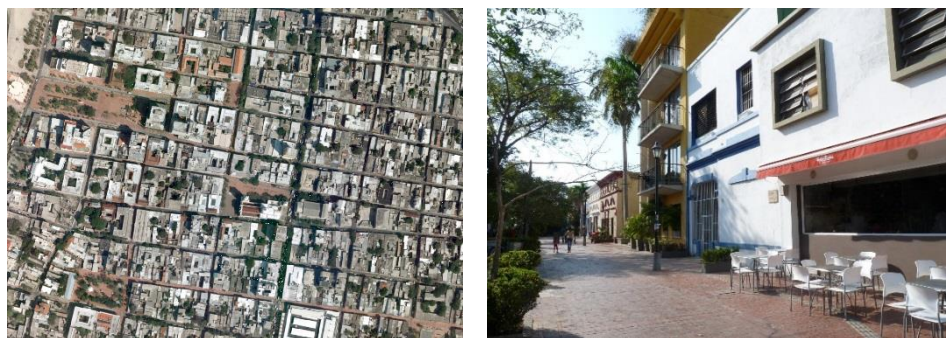
## Centro histórico

 **42** Viv/Ha  **162** Hab/Ha

El centro histórico de Santa Marta es un centro urbano arquitectónicamente heterogéneo. Se compone de edificaciones destinadas al uso residencial para diferentes estratos socio-económicos, así como de espacios destinados a actividades empresariales y comerciales, siendo también la zona de actividad cultural más importante de la ciudad.


Esta zona ha sufrido cambios importantes en las dos últimas décadas, contando hoy con algunas calles de uso exclusivamente peatonal (calle 19, Callejón del Correo y carreras tercera y cuarta) y habiendo recuperado parte del espacio público que se había perdido con la invasión por ventas ambulantes. También cuenta con casas coloniales que permanecen desde su fundación y con buena dotación de comercios y áreas verdes cualificadas (es la clase con mayor tasa de áreas verdes por habitante, 2,37 m<sup>2</sup>/hab.) como el Parque Simón Bolívar, el de Los Novios y el de San Miguel, además de la Plaza de San Francisco, la Catedral o el Cementerio de San Miguel.

Figura 70. Vista del Centro Histórico



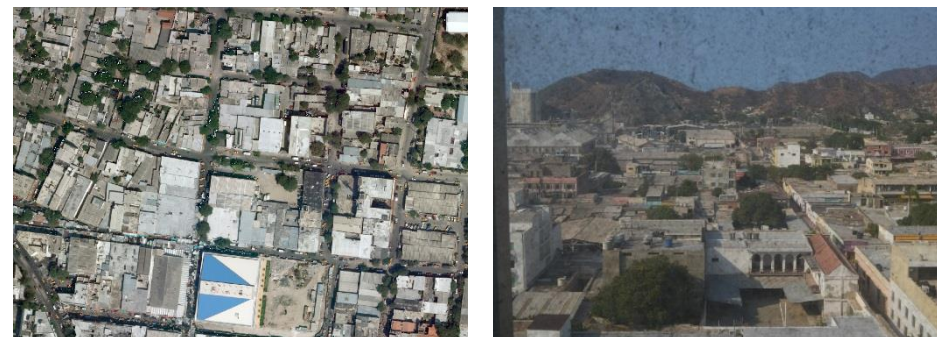
Fuente: IDOM-Google Earth

## Expansión del centro histórico

 **22** Viv/Ha  **83** Hab/Ha



La clase de análisis Expansión del Centro Histórico está ubicada en contigüidad con el Centro Histórico, rodeándolo como prolongaciones del mismo dentro de la ciudad. Esta clase la constituyen las principales áreas de comercio y servicios de Santa Marta, con algunas zonas residenciales de clase media, así como dotaciones de equipamientos. La conforman barrios como Los Cocos, Manguitos, Goenaga, y, en parte, los barrios de Miramar, La Esperanza, Bolívar y la mitad Sur del Barrio Norte y Miraflores. Dentro de los espacios comerciales encontramos los Centros comerciales Atlantis o El Emporio, y entre los equipamientos se emplazan el Colegio de la Milagrosa y la capilla con el mismo nombre, el Colegio Francisco de Paula Santander, o el Antiguo Edificio Molino de Santa Marta.

Figura 71. Vista expansión del Centro Histórico. Barrio Norte



Fuente: IDOM-Google Earth

## Mixto comercial de grandes avenidas de clase alta. Estrato 5 y 6.

 **18** Viv/Ha  **67** Hab/Ha




Son los usos mixtos asociados a las vías principales, con una componente importante en relación a la actividad comercial. Estas grandes avenidas se localizan en vías como la Avenida El Libertador, Calle 22 y Calle 29. Los comercios situados en estas avenidas, de escala local y zonal, prestan servicio a los usos residenciales localizados en el interior de los barrios, y en este caso concreto sirven para conectar la parte más céntrica de la ciudad con barrios de clase alta como Jardín.



Figura 72. Vista de crecimientos mixtos asociados a las vías principales. Avenida El Libertador



Fuente: IDOM-Google Earth



 Mixto comercial, vinculado a grandes avenidas de estrato 3-4.

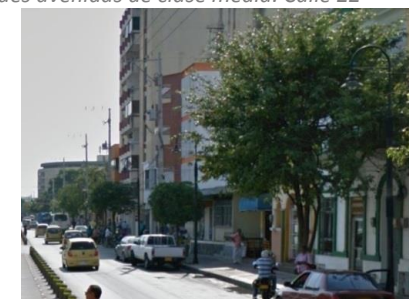
 **13** Viv/Ha  **48** Hab/Ha


Esta clase se distribuye por la Carrera 19, Avenida del Ferrocarril y la Calle 29i. De menor entidad que las avenidas descritas en la clase anterior, también se trata de zonas con alta presencia de comercios que estarían dando servicios a barrios de estrato 3 y 4 principalmente.

Figura 73. Usos mixtos asociados a grandes avenidas de clase media. Calle 22



Fuente: IDOM-Google Earth

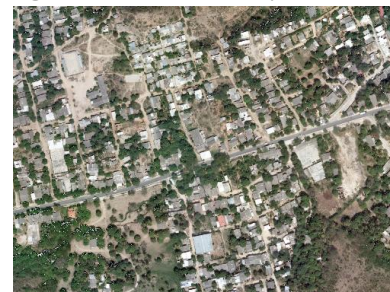


 Núcleo poblado rural

 **33** Viv/Ha  **148** Hab/Ha

Como núcleo poblado rural encontramos el situado en el corregimiento de Bonda, a unos 8 Km al Este del centro de la ciudad de Santa Marta. Inicialmente este núcleo de origen indígena, que surgió de manera independiente al de Santa Marta, se desarrolló con bajos niveles de equipamientos y servicios que fueron completándose en el transcurso de las últimas décadas. Actualmente este núcleo, que continúa expandiéndose, constituye el hábitat de miles de personas.

Figura 74. Vista de núcleo poblado de Bonda. Usos mixtos calle 5

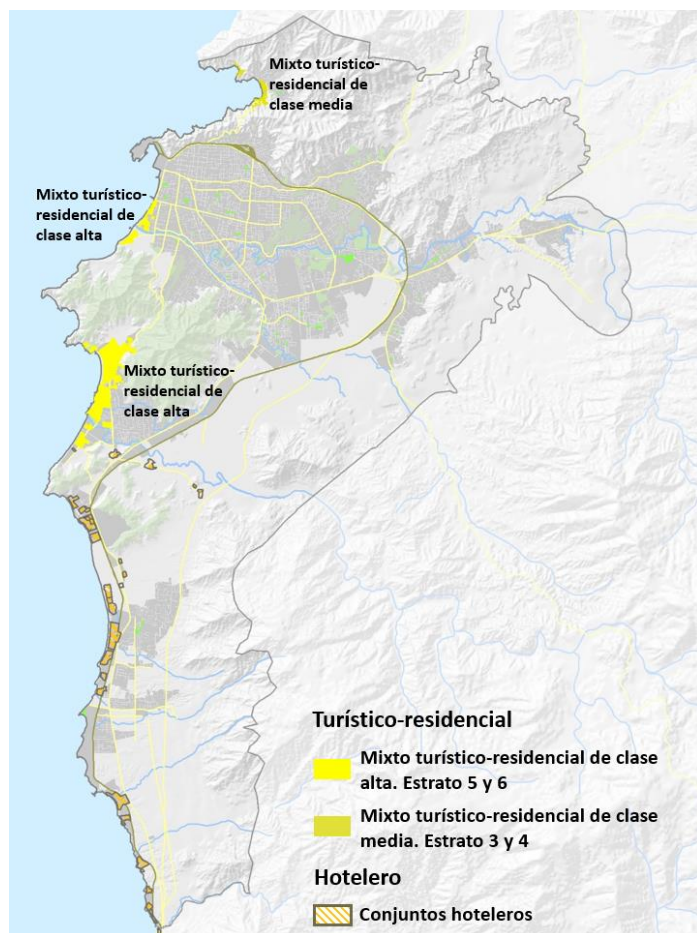


Fuente: IDOM-Google Earth





### Áreas de uso mixto turístico-residencial:

Figura 75. Localización de áreas de uso mixto turístico-residencial



Fuente: IDOM

Mixto turístico-residencial de clase alta. Estrato 5 y 6

 **17** Viv/Ha  **62** Hab/Ha



Esta clase se ve representada por la zona constituida por los barrios costeros de Bella Vista y Miramar en el núcleo urbano de Santa Marta, y con mayor presencia en Rodadero, con los barrios de Gairamar, Rodadero, Murujuy, y la parte occidental de Gaira Sur. Se trata de las zonas turísticas más exclusivas de Santa Marta, con elevada presencia de hoteles y edificios de apartamentos, así como de áreas comerciales.

Figura 76. Vista uso turístico-residencial de clase alta. Rodadero zona Norte



Fuente: IDOM-Google Earth

Mixto turístico-residencial de clase media. Estrato 3 y 4

 **4** Viv/Ha  **14** Hab/Ha

Concentrada en el núcleo urbano de Taganga, se compone de las áreas turístico-residenciales compuestas por edificaciones unifamiliares integradas en áreas con significativa presencia comercial. Los usuarios principales de estas áreas corresponden a estratos pertenecientes a clases medias.



Figura 77. Vista uso turístico-residencial de clase media en Taganga



Fuente: IDOM-Google Earth

### Conjuntos hoteleros

Se trata de una clase propia de los desarrollos exteriores. El uso de estos conjuntos es eminentemente hotelero, sin existir en ellos población residente. Su localización es mayoritariamente costera (salvo algunos conjuntos interiores al Sur y Sur-Este de Rodadero) y se encuentran en su mayoría en la comuna 8, en el entorno de Pozos Colorados y el aeropuerto. Como tipología edificatoria de esta clase encontramos desde conjuntos con construcciones en altura de grandes hoteles (Costa Azul, Sintan Resort), hasta zonas de conjuntos horizontalizados (Decameron, Santorini).

Figura 78. Conjuntos hoteleros Sintan Resort, entre Rodadero y Pozos Colorados

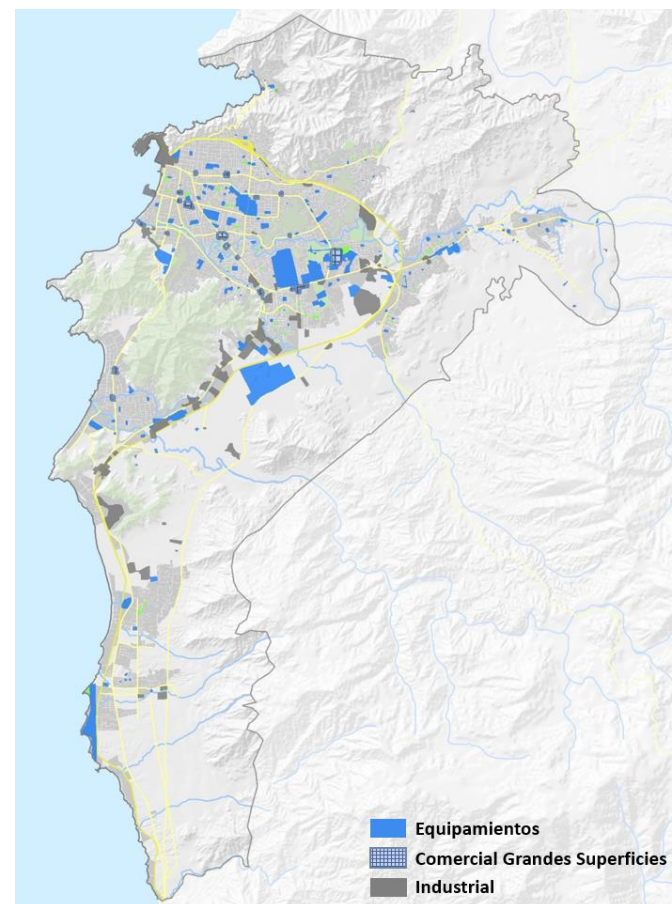


Fuente: IDOM-Google Earth

### Áreas no residenciales

Se divide en 3 clases de análisis, además de las áreas verdes y las zonas no edificadas, que se analizan en los siguientes apartados.

Figura 79. Localización de Equipamientos, Comercial e Industrial



Fuente: IDOM

La finalidad de esta clase de análisis es establecer un patrón en la distribución de las grandes áreas no residenciales, para una mayor comprensión de las tendencias y el impacto que genera su ubicación dentro de la ciudad. Es preciso señalar que para la descripción de estas clases se han considerado las integradas tanto en la huella urbana como en los desarrollos exteriores.

Figura 80. Imágenes de algunas áreas no residenciales



Fuente: IDOM-Google Earth

### Equipamientos

Los equipamientos urbanos se encuentran homogéneamente repartidos dentro de la huella urbana, ocupando un 7,7% de la misma. Santa Marta cuenta con una importante dotación de equipamientos educativos e institucionales entre los que se encuentra la Universidad de Magdalena o la del Norte o el Instituto del Corazón de Santa Marta. Por otro lado, también cuenta con importantes equipamientos deportivos como la Villa Olímpica Simón Bolívar, con el estadio Eduardo Santos; además de otros equipamientos como el Batallón General Córdoba o la cárcel de Santa Marta.

### Comercial Grandes Superficies

En Santa Marta la evolución de centros comerciales es creciente, localizados sobre las vías principales y en zonas accesibles. Destaca el centro comercial Ocean Mall, situado en la avenida del Ferrocarril o el centro comercial Buenavista, algo más alejado del Centro, en la comuna 6, junto a la avenida El Libertador. El resto de zonas comerciales corresponden a superficies ubicadas en el casco histórico y expansiones (mercado callejero, cadena Éxito) y otras superficies distribuidas por la ciudad (Makro, Rapimerca).

Respecto a las superficies comerciales en los desarrollos exteriores, se observa alguna zona comercial a las afueras de Rodadero y también en los desarrollos entre Santa Marta y Bonda, así como en el mismo núcleo rural.

### Industrial

Las industrias dentro de la ciudad de Santa Marta se localizan especialmente en torno a las principales vías de la ciudad como la Vía Alternativa al Puerto y la Calle 41. Dentro de las áreas industriales es importante destacar el Puerto de Santa Marta, el cual es uno de los principales puertos de Colombia dada su localización estratégica (próximo a la Sierra Nevada de Santa Marta, la Ciénaga Grande o el Parque Tayrona), y que recibe cargas tanto agroindustriales como de maquinaria pesada y carbón. También dentro de la huella urbana existe cierta tendencia a la concentración de actividades industriales en los desarrollos del



sector Bureche-La Concepción. El Grupo de Energía Odín es una de las industrias que se localizan en esa zona.

Ya en los desarrollos exteriores la actividad industrial se localiza en torno a la Avenida Troncal del Caribe, la cual cuenta con diversas estaciones de servicio, así como con una terminal de Ecopetrol en las inmediaciones de Pozos Colorados. La actividad industrial que se está consolidando en torno a esta Avenida Troncal del Caribe en su tramo entre Santa Marta y Rodadero, ya comenzaba a ser patente desde finales de los años 90 y los primeros años del siglo XXI.

Figura 81. Puerto de Santa Marta

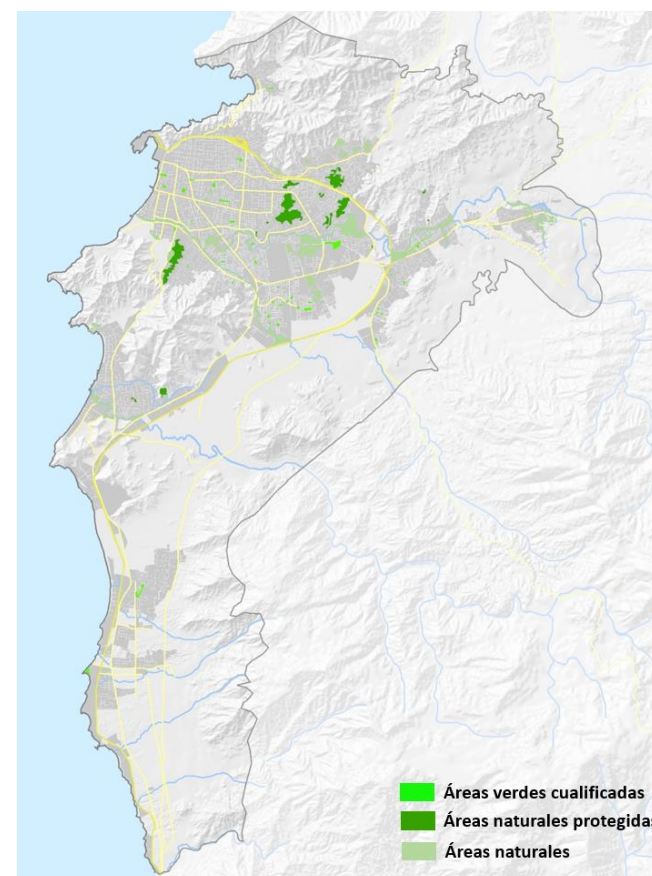


Fuente: IDOM

### Áreas verdes

Se distinguen tres grandes grupos dentro de la estructura ecológica principal de la huella de Santa Marta.

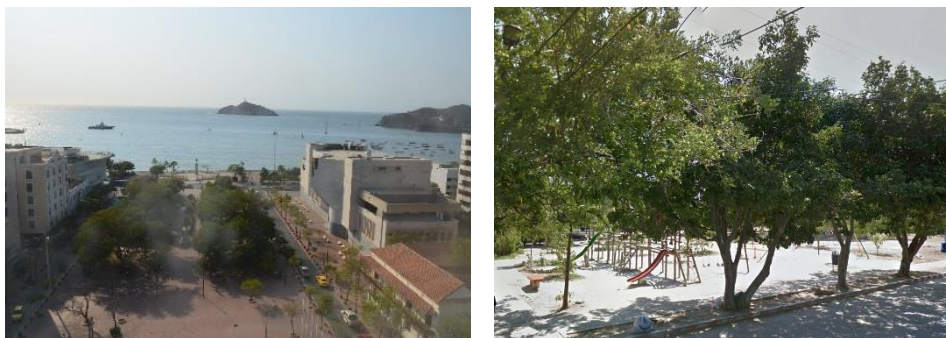
Figura 82. Localización de las áreas verdes consideradas



Fuente: IDOM



Figura 83. Vista de áreas verdes cualificadas en Santa Marta



Fuente: IDOM-Google Earth

#### Áreas verdes cualificadas

Son áreas destinadas a la recreación y el esparcimiento de la población de Santa Marta. Actualmente estas áreas suponen un 1% de la huella actual, con una superficie total de 24 Ha. Éstas se analizan detalladamente en el capítulo 2.7 de análisis de las Áreas verdes y espacios públicos de la ciudad. De acuerdo a análisis propios, en Santa Marta hay 0,45 m<sup>2</sup> de áreas verdes cualificadas por habitante, cifra que se antoja bastante insuficiente de acuerdo a las recomendaciones de la OMS (10 m<sup>2</sup>/habitante).

#### Áreas naturales protegidas

En esta clase se encuentran los distintos cerros protegidos integrados dentro de la huella urbana catalogados como suelos urbanos de protección. Dentro de estos encontramos el Cerro Fresco, Cerro Ziruma, Cerro San Jacinto, Cerro Gaira, Cerro La Estrella o la Loma Tres Cruces. Cabe destacar que dentro de la ciudad de Santa Marta buena parte de estos cerros protegidos se encuentran invadidos por viviendas pertenecientes al segmento de población de estratos más bajos.

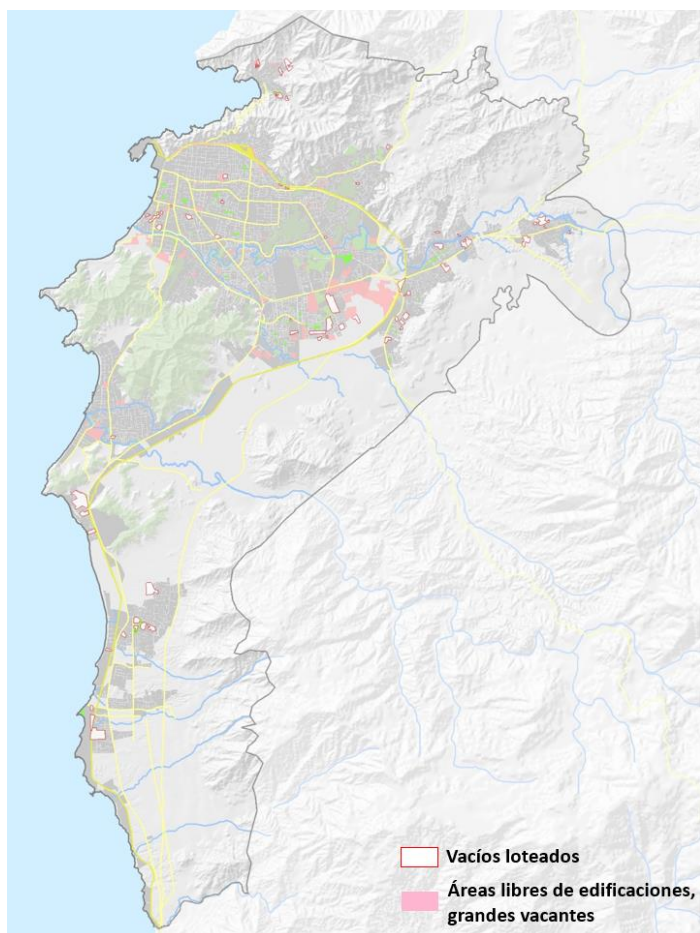
#### Áreas naturales

En este apartado se han integrado aquellas áreas naturales dentro de la huella, representada por cerros sin la figura de suelos urbanos de protección y por elementos naturales como pueden ser los bosques de los río Manzanares o Gaira y de la quebrada Tamaca; así como las porciones de Parques Distritales como el de Dumbira o el de Bondigua, que se han quedado fragmentadas dentro de la huella.

Para el diseño de las clases de análisis el aspecto de áreas naturales se estudia desde el contexto de la huella; el resto de áreas naturales y figuras de protección que rodean la ciudad se analizan con mayor detalle en otros apartados del documento como Limitantes.

## Zonas no edificadas

Figura 84. Localización de las zonas no edificadas



Fuente: IDOM

Figura 85. Zonas no edificadas en Santa Marta



Fuente: IDOM-Google Earth

### Vacíos loteados

Se consideran terrenos baldíos las zonas no construidas dentro de la huella que no poseen características propias de zonas de valor ecológico. Se estima un total de 111 Ha de terrenos baldíos en la huella de Santa Marta. Estos vacíos, junto con las áreas libres de edificaciones, llegan a representar un 7% de la superficie urbana. Es importante tenerlos en cuenta ya que son áreas con potencial de desarrollo, que podrían servir para densificar la ciudad y aportar espacio público, equipamientos y Viviendas de Interés Prioritario.

### Áreas libres de edificaciones, grandes vacantes

Además de los vacíos urbanos loteados detectados, se ha determinado la existencia de grandes vacantes dentro de la ciudad, las cuales no constituyen áreas de especial valor ambiental y tampoco están sometidas a loteamientos. Especialmente importante es la presencia de estas áreas sin edificar en la zona de Bureche-La Concepción, en la comuna 9, donde están teniendo lugar diversos crecimientos inmobiliarios.

## 2.4 ANÁLISIS DEL LÍMITE URBANO ACTUAL

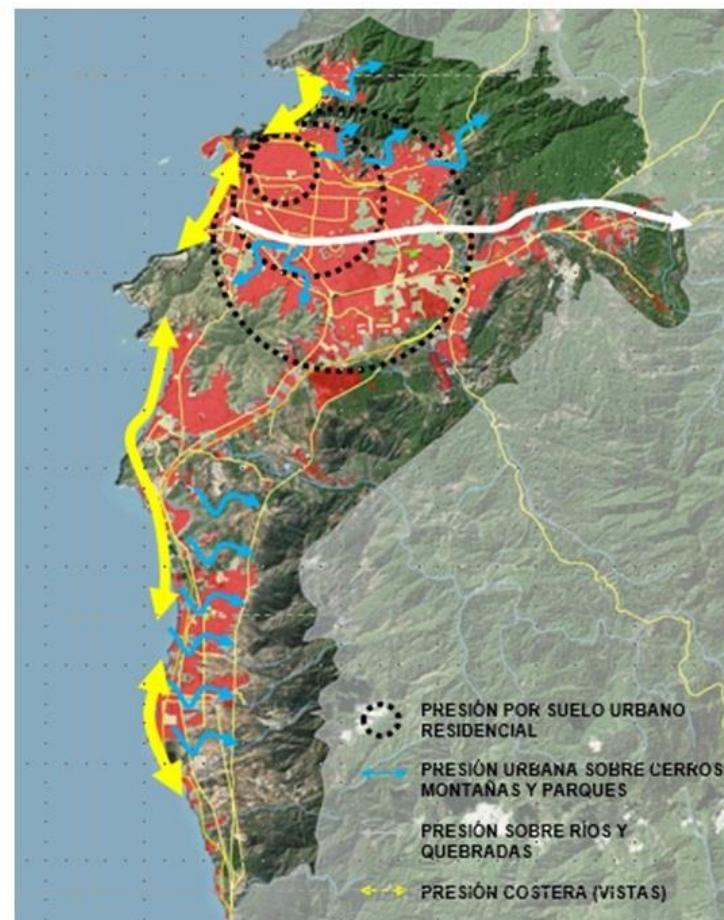
El contexto natural es un condicionante del límite urbano, para el caso de la ciudad de Santa Marta esta situación se define a partir de la cadena montañosa de la Sierra Nevada de Santa Marta e incluso de accidentes como el Cerro Ziruma que por su presencia ha separado de lo que hoy es el núcleo urbano principal de Santa Marta del núcleo secundario de turismo de El Rodadero; así mismo es de vital importancia mencionar la presencia del borde costero como límite urbano, que demarca la fachada principal de la ciudad y de los cuerpos de agua representados en los principales ríos y quebradas.

A pesar de que el límite urbano no existe físicamente, es una herramienta a nivel de legislación que permite delimitar el espacio urbano del espacio rural. En la escala real del territorio este límite no es identificable físicamente debido a que no está impuesto como barrera, no obstante, se pueden identificar transiciones en el espacio que diferencian la configuración de un núcleo principal (urbano) de un núcleo rural (secundario).

En el caso de Santa Marta, nos encontramos con un desarrollo urbano desarticulado, con un centro consolidado que ha crecido a partir de las extensiones de los principales ejes viales en donde el espacio resultante de estas intersecciones de vías han dado espacio a nuevas construcciones que no configuran a la ciudad, por el contrario, en muchos casos son espacios cerrados en donde la calle es sólo el medio para tránsito vehicular con gran carencia de espacios públicos.

La forma en que ha crecido la ciudad no ha respetado los límites naturales, tanto en el norte como en oriente, los asentamientos informales han encontrado allí el lugar para establecerse dejando grandes retos para los planificadores, las mismas rondas de los principales ríos (Manzanares y Gaira) han sido ocupadas en lo que deberían ser espacios verdes para el beneficio de todos los ciudadanos.

Figura 86. Vectores de Crecimiento de la Huella Urbana



Fuente: IDOM



En Santa Marta, existe una transición compleja y desordenada, apareciendo un espacio periurbano (suburbano o rururbano) poco denso y de mala calidad, espacios que nacieron como núcleos rurales, ej: Bonda; así como ciertos desarrollos exteriores menos sostenibles, que para el caso de Santa Marta se dan por la presencia del turismo, segunda vivienda y actividad aeroportuaria; esto mismo ocurre en ciudades costeras como, Florianópolis, Ciudad de Panamá; en algunos de estos casos, el área periurbana desordenada es mayor que el área urbana.

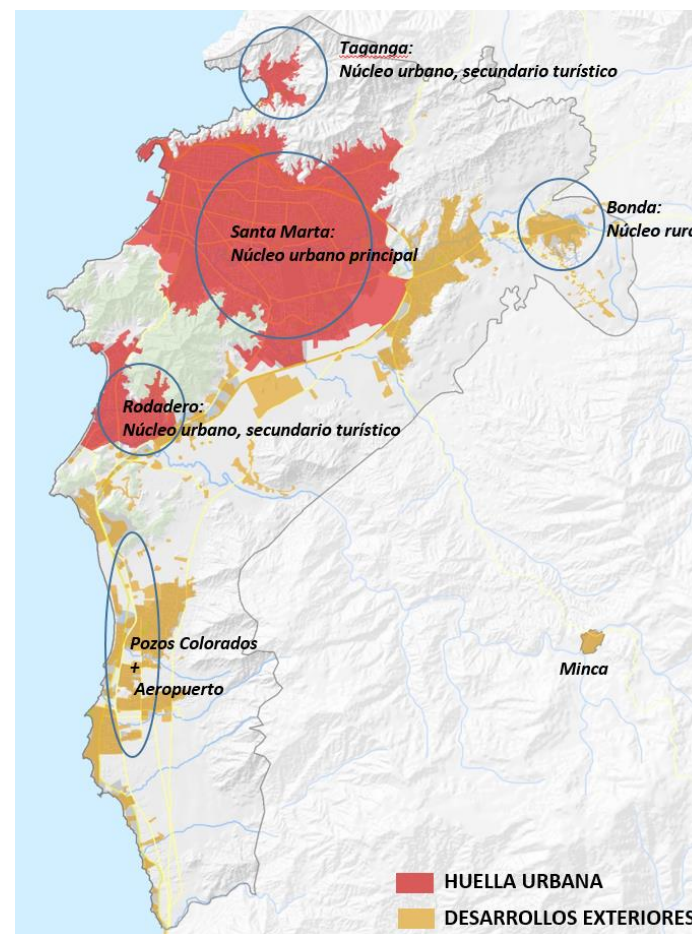
Las particularidades del territorio samario hacen que sea necesario definir una terminología adecuada para cada una de las zonas que conforman el suelo urbano y el suelo rural, el equipo de IDOM ha definido estos grupos de transición de la siguiente forma:

- **Núcleo Urbano Principal Santa Marta:** corresponde a la ciudad a partir del centro histórico y el desarrollo consolidado al norte del Cerro Ziruma
- **Núcleos Urbanos Secundarios de carácter turístico:** corresponden al corregimiento de Taganga y al sur con El Rodadero (zona de turismo y segunda vivienda)
- **Desarrollos Exteriores:**
  - Núcleo Rural de Bonda
  - Pozos Colorados y Aeropuerto

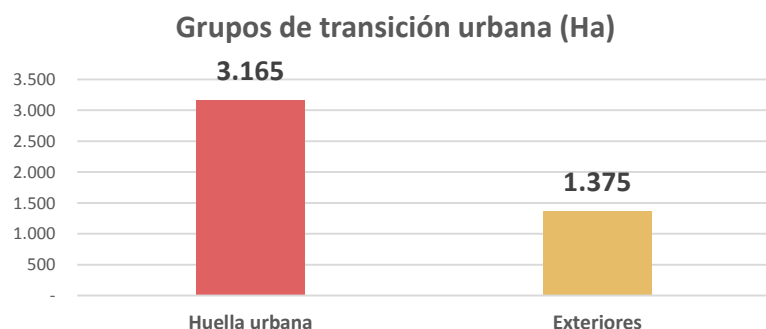
El límite del suelo urbano está configurado por los bordes de estas zonas que en algunos casos interactúan en mayor proporción (Núcleo Urbano Principal Santa Marta y Núcleo Urbano Secundario de Taganga); el sur de la ciudad con los límites del Aeropuerto Simón Bolívar, y al oriente la conurbación con el corregimiento de Taganga.

Para el caso de Santa Marta, la superficie de la huella urbana corresponde casi 70% con 3.165 hectáreas (Núcleo Urbano Principal Santa Marta, Núcleos Urbanos Secundarios Taganga y Rodadero), frente a la superficie de los desarrollos exteriores que corresponderían al 30% con 1.375 hectáreas.

Figura 87. Grupos de Transición para Santa Marta



Fuente: IDOM



El principal detonante de la extensión del límite urbano es la actividad residencial, especialmente por los desarrollos informales de estrato 1 y en menor medida la actividad de soporte a la industria. Importante analizar cómo los mismos proyectos de promoción de vivienda patrocinado por el Gobierno Nacional, han contribuido con la extensión de dicho límite.

Podría decirse que Santa Marta es el ejemplo de la ciudad planificada en el papel con grandes lineamientos por medio de los instrumentos de planificación (POT, Planes Parciales, y Acuerdos Urbanos) pero en contraposición se desarrolla por medio de los mismos habitantes que colonizan espacios que en muchos casos están en suelos de expansión o en las extensiones de las principales vías de conexión de la ciudad con los municipios cercanos.

En los siguientes capítulos se definirán las clases de análisis en donde se podrá apreciar las actividades y usos del suelo y la forma en que se distribuyen en la ciudad. Para concluir el tema del límite urbano, es importante dejar unas ideas básicas:

- Desde sus inicios Santa Marta ha estado condicionada a su geografía y límites naturales (Sierra Nevada de Santa Marta, los ríos Manzanares y Gaira, las quebradas y otros accidentes geográficos como el Cerro Ziruma

- Los asentamientos informales han marcado la extensión de la ciudad
- La misma configuración urbana de Santa Marta requiere de la definición de grupos de transición (Núcleo Urbano Principal de Santa Marta, Núcleos Urbanos Secundarios Taganga y Rodadero y Desarrollos Exteriores para el caso de Bonda y de los desarrollos de Pozos Colorados y el Aeropuerto al sur de la ciudad)
- El frente marítimo genera una fachada que es a su vez un límite importante en la ciudad
- La ciudad se planifica por medio de los instrumentos legales de planeación, pero a su vez son los habitantes quienes llegan y amoldan el territorio de acuerdo a la necesidad de refugio, muchas veces en zonas no aptas para desarrollar ciudad

## 2.5 ANÁLISIS DE LA DENSIDAD URBANA

La densidad urbana es un indicador clave para medir la intensidad de la edificación o espacio construido, las características y la calidad de la ciudad; sin embargo, es un concepto complejo que requiere de un buen análisis e interpretación experta.

La densidad urbana hace referencia a parámetros como viviendas/hectárea (densidad urbana construida) o habitantes/hectárea (densidad urbana poblacional), es decir la cantidad de habitantes y/o construcciones que existen en el espacio urbano.

La intensidad en edificación suele referirse a metros cuadrados edificables entre la unidad de superficie.

Medir la densidad urbana es útil para representar los distintos modelos, porque la variación en la densidad urbana define los modelos básicos de crecimiento dentro de los tejidos residenciales: intensivos y extensivos, o baja, media y alta densidad. Cada uno de ellos tiene unas características formales diferentes, e incluso, representan modelos de vida distintos. Así alta densidad es asociada a edificaciones de gran altura, media densidad a alturas medias y baja densidad a la vivienda unifamiliar.

Figura 88. Tipos de edificación. Alta- Media- Baja densidad



La densidad urbana depende de:

**Densidad construida en viviendas/hectárea;** entre otras:

- La tipología edificatoria: unifamiliar y multifamiliar.
  - Para el multifamiliar el número de pisos, tamaño de manzanas e índice de construcción.
  - Para el caso unifamiliar el tamaño de las manzanas y parcelas, así como la superficie construida; las parcelas más pequeñas corresponden a densidades mayores.
- Los vacíos urbanos y el grado de consolidación o ejecución de las urbanizaciones y/o lotificaciones; Las ciudades presentan siempre en mayor o menor porcentaje suelos vacíos en el interior de la trama urbana que se encuentran ociosos o sin uso. Esta situación supone un alto coste de oportunidad. Los vacíos urbanos son un indicador del grado de consolidación y de la densidad urbana.

En Santa Marta existen unos 212 has de vacíos urbanos, de los cuales, en la gran mayoría son terrenos exteriores en consolidación, lo que supone un 7% de la huella urbana. Esta situación supone un alto coste de oportunidad. Los vacíos urbanos son un indicador del grado de consolidación y de la densidad urbana

- El porcentaje de superficie residencial y no residencial; cuanto mayor sea la residencial mayor será la densidad bruta; no afecta a la neta ya que esta depende

solo de la superficie residencial; influyen también los usos mixtos; los pequeños usos comerciales, oficinas y otros.

El porcentaje de área residencial (predominantemente residencial y usos mixtos) asciende a 2.106 has, lo que supone un 67% aproximadamente de la huella urbana.

**Densidad poblacional en habitantes/hectárea;** además de las anteriores:

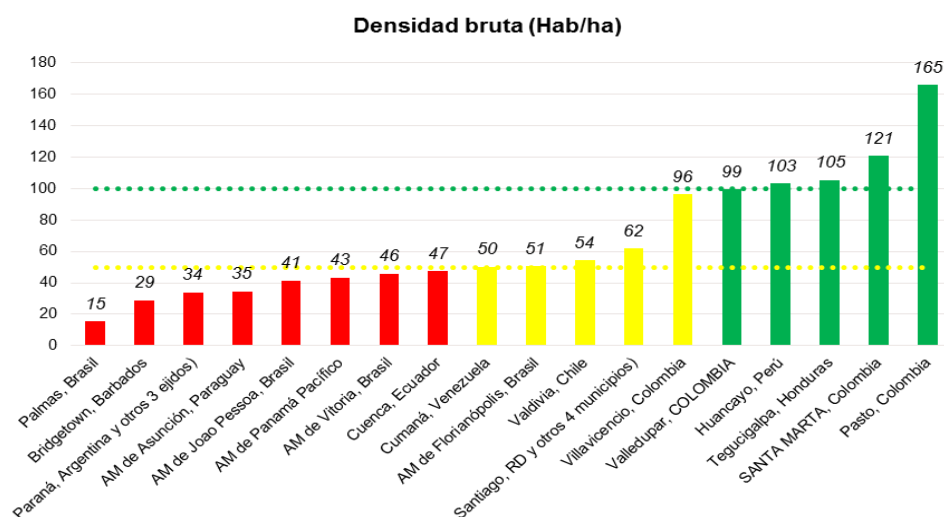
- El % de viviendas ocupadas; también es un indicador del grado de ocupación según censo (si se trata de una zona nueva en proceso de ocupación se reducen, si es una zona en degradación se incrementan).
- Promedio de habitantes por vivienda, que en ocasiones, además depende del estrato social; los estratos sociales más bajos tienen mayor número de residentes por vivienda, ya que son familias más numerosas y con mayores dificultades para la emancipación. Adicionalmente en Colombia este tipo de hogares tienden a dividir su vivienda en pequeñas habitaciones que sub-arriendan para tener un ingreso económico adicional.

En el caso de Santa Marta la densidad poblacional dará información fundamental sobre las ocupaciones turísticas de alquiler vacaciones. Serán zonas con densidades construidas medias pero densidades poblacionales muy bajas.

El promedio de habitantes por vivienda supera 4 hab/viv



Figura 89 Densidad bruta en ciudades ICES

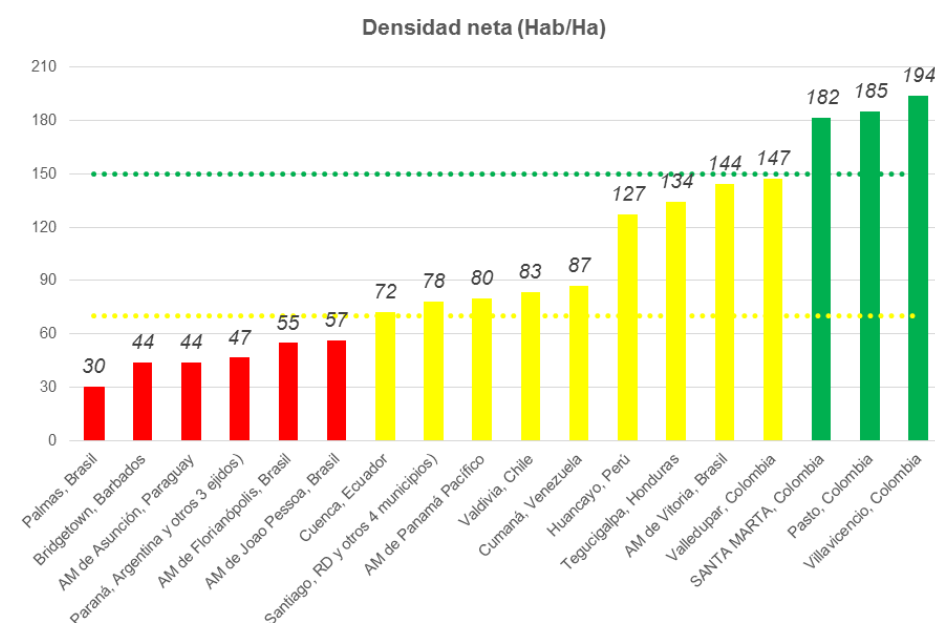


Fuente: IDOM

La densidad urbana de Santa Marta es similar a la media de otras ciudades internacionales y es algo superior en comparación con otras ciudades de La ICES, caracterizada por ser una ciudad compacta en sus núcleos urbanos, con un buen nivel de consolidación, todo ello, a pesar de que sigue un sistema de ciudad polinucleado con un importante urbano difuso intermedio. Teniendo en cuenta el total de la huella su densidad pasa de 121Hab/ha a 103Hab/ha

La densidad neta de Santa Marta es de 181 hab/ha que está por encima de la media de las ciudades de La ICES y la densidad neta construida es de 41 viviendas/ha.

Figura 90 Densidad bruta en ciudades ICES



Fuente: IDOM

Algunas ciudades que son modelos de sostenibilidad urbana como Barcelona (199), París (214), Medellín (221), y Nueva York (450-500) duplican la densidad bruta de Santa Marta; esto significa que Santa Marta necesita el doble de espacio para acoger a la población; esto contrasta con menos medios locales para atender a este modelo.

Otras ciudades de la región latinoamericana también presentan densidades mayores, como México DF (138) y San Salvador (130), aunque en muchos casos no se trata de una densidad cualificada.

Además, la densidad normalmente no se distribuye de forma homogénea en la ciudad, en un análisis más detallado se observan diferencias muy significativas entre centro y periferia, en función de las tipologías edificatorias, en los sectores de clase alta y baja etc.; por lo tanto además del análisis global de la densidad, interesa también una lectura espacial.

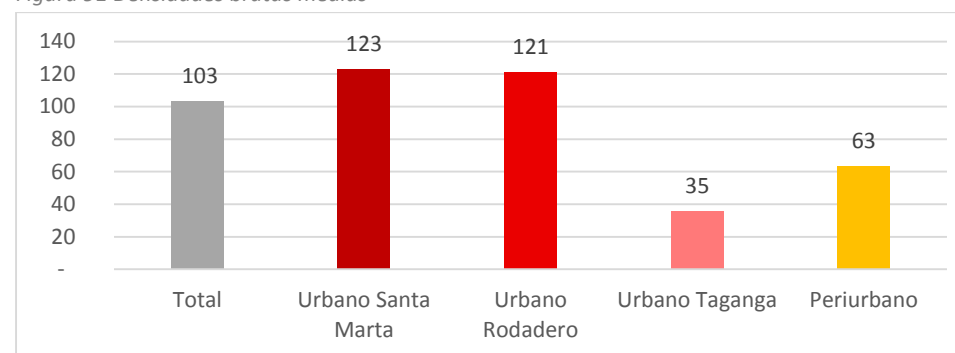
Tabla 13 Distribución de las densidades según clase de análisis

Uso	Descripción	Densidad poblacional media	Población	Superficie (has)
Uso residencial	Barrios de vivienda unifamiliar con transformación en multifamiliar. Estrato 5 y 6	96	6.741	70,14
	Conjuntos cerrados de viviendas unifamiliares. Estrato 5 y 6	34	370	10,93
	Conjuntos cerrados de viviendas unifamiliares. Estrato 5 y 6 Grandes parcelas	19	213	11,02
	Barrios con vivienda unifamiliar. Estrato 3-4	203	133.649	658,02
	Barrios con vivienda unifamiliar en grandes manzanas. Estrato 3-4	313	28.592	91,29
	Urbanizaciones con vivienda unifamiliar. Estrato 3-4	243	14.155	58,16
	Multifamiliares de clase media	180	2.459	13,70
	Barrios unifamiliares ordenados. Estrato 1 y 2	259	125.353	484,57
	Barrios unifamiliares ordenados. Estrato 1 y 2 (Taganga)	63	2.364	37,49
	Subnormales, informales o irregulares. Estrato 1	115	24.494	213,47
	Invasiones de zonas protegidas. Estrato 1	121	13.863	114,96
	Centro histórico	162	9.485	58,44

	Expansión del centro histórico	83	5.616	67,65
	Mixto comercial de grandes avenidas de clase alta. Estrato 5 y 6	67	5.104	75,85
	Mixto comercial, vinculado a grandes avenidas de estrato 3-4	48	367	7,65
	Mixto turístico-residencial de clase alta. Estrato 5 y 6	62	7.557	121,45
	Mixto turístico-residencial de clase media 3-4	14	174	12,14

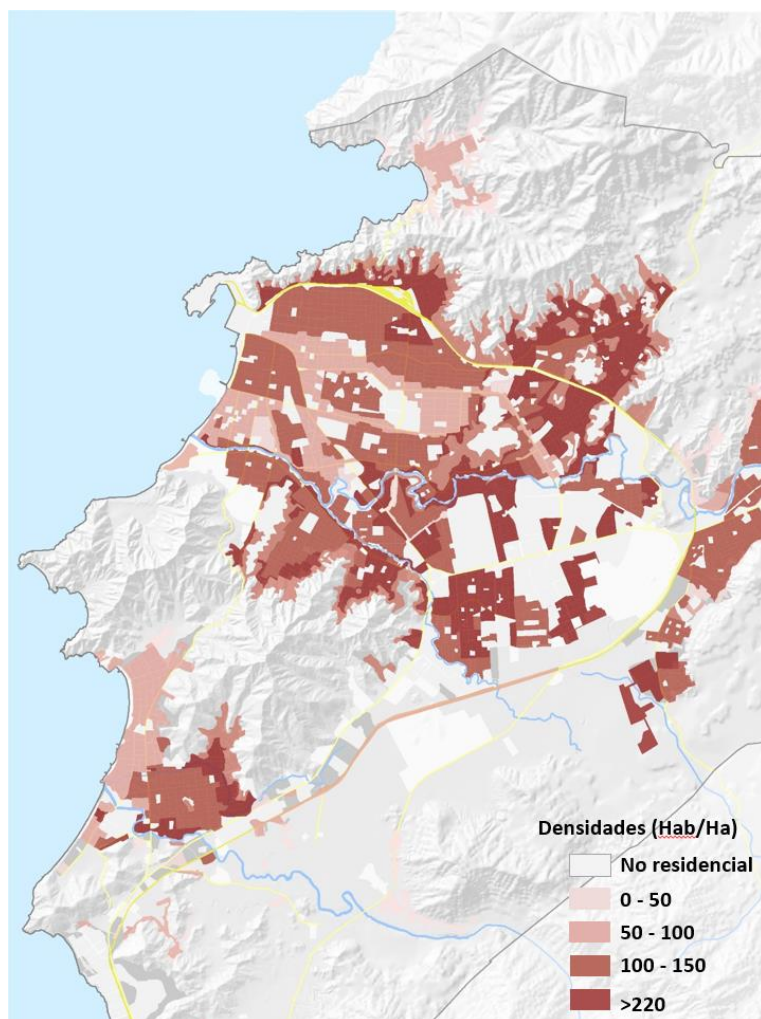
Fuente: IDOM

Figura 91 Densidades brutas medias



Fuente: IDOM

Figura 92 Distribución de densidad según clases de análisis



Fuente: IDOM

**Santa Marta presenta una distribución de la densidad centrífuga**, debido a las áreas mixtas, que obviamente presentan una menor densidad, ya que en las mismas existe predominancia de otros usos diferentes a los residenciales, y el segmento social alto (5 y 6), que es menos representativo en la ciudad (36 mil habitantes ubicados en 435 has, lo que supone una densidad neta de 83 hab/ha, por debajo de los 181 de media de la ciudad). Mientras en las clases sociales medias y bajas la densidad es mayor a causa del menor tamaño del lote, la presencia de espacios públicos y equipamientos y la mayor tasa de habitantes por vivienda, siendo estas de cerca de 200 hab/ha.

Otros tipos de distribuciones:

- **Distribución de densidad heterogénea;** la ciudad se compone de barrios distribuidos con diferentes densidades de una manera irregular por la ciudad; tal es el caso de Cumaná.
- **Distribución de densidad centrípeta;** el centro presenta una mayor densidad que la periferia; muy característico de la gran mayoría de las ciudades ICES, como Asunción y Cuenca.
- **Distribución centrífuga;** el centro presenta una menor densidad que la periferia; Tegucigalpa, donde la población de menos recursos se sitúa en la periferia.
- **Casos especiales:** anillos concéntricos, distribución este-oeste, o norte-sur; Ej. Santiago, con una densidad baja en el centro, alta en un primer anillo, y baja en el exterior; también Tegucigalpa con mayor densidad en el este.

## 2.6 SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL E INJUSTICIA SOCIAL

Santa Marta es una ciudad que presenta síntomas de injusticia y segregación social. Una de las causas principales de la segregación socio-espacial en las principales ciudades de Colombia es la estratificación socioeconómica. En el año 1994 se formalizó por medio de la nueva ley de Servicios Públicos. Esta ley clasifica las viviendas en categorías según la calidad del entorno y de los materiales empleados, con el fin de subsidiar a las poblaciones de menores recursos; es un esquema en donde los estratos superiores pagan costos más



altos por el mismo servicio que los estratos bajos. Este sistema permitió que la mayoría de la población pudiera acceder a los servicios públicos básicos que antes no podían pagar.

Sin embargo esta división espacial del territorio ha condicionado el desarrollo de la ciudad según el estrato, donde los más pobres deben ubicarse a la periferia, en sectores de bajas calidades urbanas o en zonas de alto riesgo y los más ricos en las mejores zonas de la ciudad. Esto genera abismos cada vez más grandes entre una clase social y otra, haciendo más difícil acabar con la desigualdad que abarca todo el territorio colombiano.

Para entender la segregación social en Santa Marta se considera el análisis de las clases de urbanas homogéneas, que se usan para caracterizar la segregación e injusticia social en la ciudad, ya que existen sectores más desfavorecidos, que se corresponden con los segmentos y estratos más pobres, que presentan un hábitat urbano no cualificado, caracterizado por un alto porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares mínimos de habitabilidad definidos por el país, déficit cuantitativo de viviendas, un alto porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos precarios e informales, y presencia de importantes áreas residenciales ocupadas exclusivamente por estratos sociales bajos en un hábitat urbano no cualificado. Para ello se considera, dentro de la huella urbana:

- **Segmento alto y medio alto (5 y 6) en hábitat cualificado:** Barrios de vivienda unifamiliar con transformación en multifamiliar, conjuntos cerrados de viviendas unifamiliares, conjuntos cerrados de viviendas unifamiliares en grandes parcelas.
- **Segmento medio (3 y 4) en hábitat cualificado:** Barrios con vivienda unifamiliar, Barrios con vivienda unifamiliar en grandes manzanas, Urbanizaciones con vivienda unifamiliar, multifamiliares de clase media.
- **Segmento medio-bajo (2) en hábitat menos cualificado:** Barrios unifamiliares ordenados
- **Segmento bajo (1 y 2) en hábitat no cualificado:** Barrios unifamiliares ordenados
- **Subnormales (1):** Subnormales, informales o irregulares. Invasiones en zonas protegidas

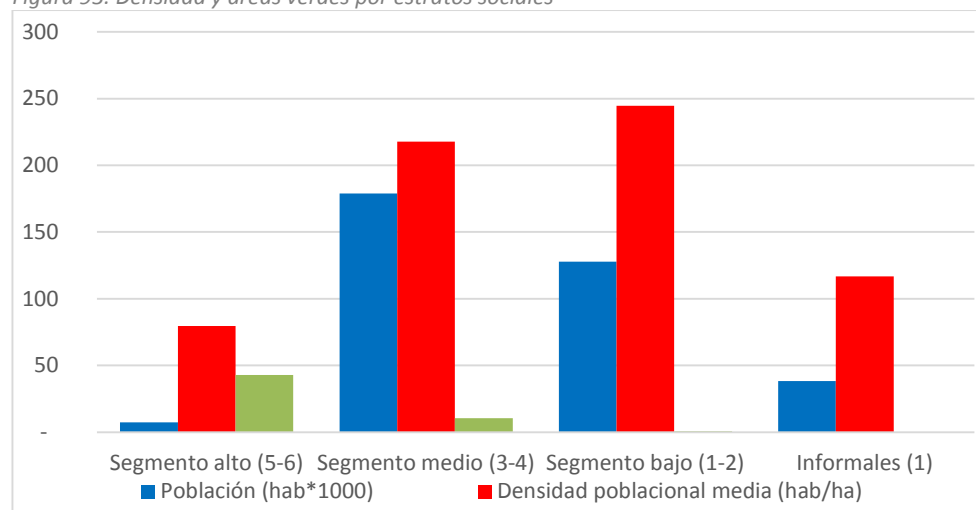
Descripción	Población (hab)	%	Sup. (has)	Densidad poblacional media (hab/has)	Superficie de áreas verdes cualificadas (has)	Las áreas verdes cualificadas (m <sup>2</sup> /hab)
Segmento alto y medio alto (5 y 6) en hábitat cualificado	7.324	2,1%	92	80	0,31	0,43
<b>Segmento medio (3 y 4) en hábitat cualificado</b>	178.856	50,8%	821	218	13,06	0,1
<b>Segmento medio-bajo (2) en hábitat menos cualificado</b>	77.141	47,1%	312	245	1,27	0,01
<b>Segmento bajo (1 y 2) en hábitat no cualificado</b>	50.573		210	<b>245</b>		
<b>Subnormales</b>	38.358		200	<b>117</b>		
<b>Total **</b>	<b>352.255</b>		<b>1.764</b>	<b>200</b>	<b>14,65</b>	<b>0,42</b>

\* Los subnormales también se incluyen en la categoría segmento bajo (1 y 2) en hábitat no cualificado.

\*\* Hay que añadir los datos de las áreas mixtas que no se han incluido en este análisis.

Existen casi 90.000 habitantes en Santa Marta que se encuentran en estratos 1 y 2, y un hábitat precario, lo que se corresponde con el 26% de la población urbana, de los cuales, unos 38 mil habitantes (11% de la población urbana) son asentamientos subnormales; estas áreas se caracterizan por estar en la periferia, en ocasiones invadiendo áreas protegidas.

Figura 93. Densidad y áreas verdes por estratos sociales



Fuente: IDOM

La población de Santa Marta se distribuye de manera segregada no sólo en la huella de la ciudad de Santa Marta, también en la relación con los núcleos urbanos de Taganga y Rodadero. Como se ve en el siguiente gráfico, la mayor parte de la población de estrato 5 y 6 reside en Santa Marta y en su crecimiento hacia el sur en Rodadero, representando un porcentaje mínimo de población.

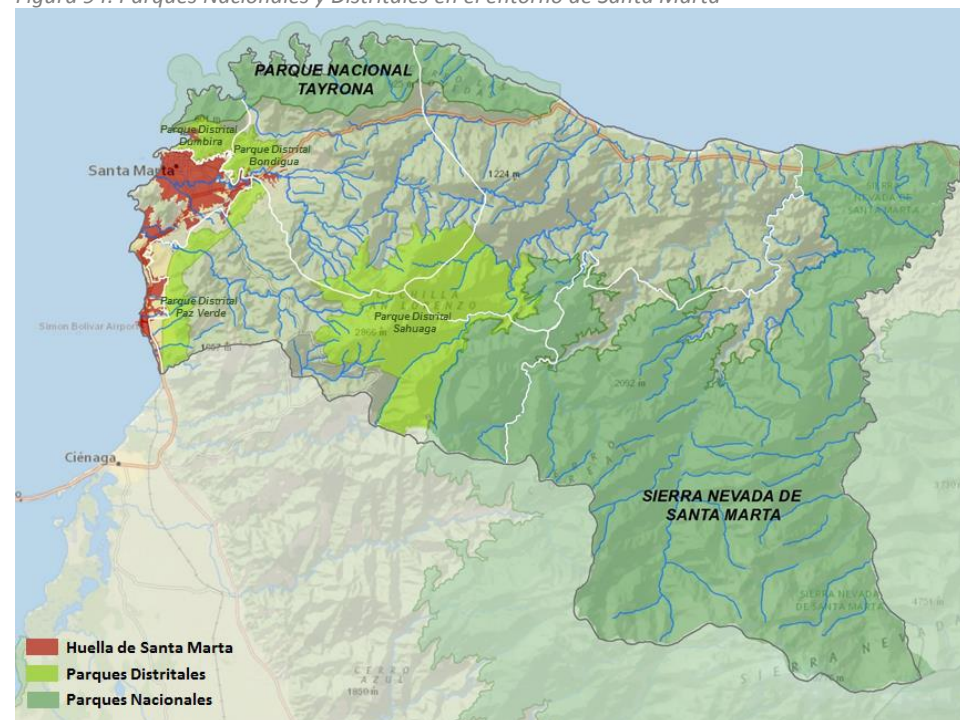
Las clases medias (estrato 3 y 4), con una presencia más importante, se distribuyen de manera similar, con más peso en Rodadero que en Santa Marta.

Las clases más bajas (estratos 1 y 2), suponen el 100% de la población del núcleo de Taganga, mientras que su peso en Santa Marta es mucho menor y en Rodadero prácticamente inexistente.

## 2.7 ANÁLISIS DE LAS ÁREAS VERDES Y EL ESPACIO PÚBLICO

El entorno de la ciudad de Santa Marta es privilegiado y de gran importancia ambiental; la ciudad se ubica en la costa, muy cercana a parques nacionales y distritales (existentes y propuestos) y con presencia de playas e importantes ríos, como el Manzanares y el Gaira; lo que le confiere un entorno de gran valor ecológico y paisajístico y el potencial turístico reconocido.

Figura 94. Parques Nacionales y Distritales en el entorno de Santa Marta



Fuente: Alcaldía de Santa Marta (Secretaría de Planeación) y elaboración IDOM.

## PARQUES NACIONALES NATURALES

- **Parque Nacional Sierra Nevada:** con un área de 383.000 ha aproximadas según la resolución del Inderena No. 164 del 6 de junio de 1977, representa un área de gran importancia ambiental y cultural del complejo biogeográfico Sierra Nevada de Santa Marta en la región del Caribe Colombiano. El Parque se extiende desde la cota de los 600 msnm en la vertiente norte del macizo, con la particularidad de que en el sector de la Lengüeta ubicado entre los ríos Don Diego y Palomino el límite está a nivel del mar, por la vertiente occidental y en el sector nororiental del macizo el límite se ubica en la cota de los 2000 msnm y al sur en la cota de los 2.400 msnm.

En el plano cultural el Parque se encuentra traslapado en casi la totalidad de su extensión con los resguardos de la Sierra los cuales hacen parte del territorio ancestral de los cuatro pueblos indígenas (Kogui, Wiwa, Arhuaco y Kankuamo). Con ello la conservación de la Sierra se ve fortalecida al articular las funciones del Parque con el postulado constitucional de pervivencia, con las funciones sociales y ecológicas de los resguardos, articulación que se ha dado con base en una relación de convivencia que ha partido del respecto a las culturas indígenas, y en la cual se comparten los intereses de protección cultural y conservación.

El área del Parque hace parte de tres departamentos y ocho municipios, de los cuales el 50% se encuentra en el departamento del Magdalena en los municipios de Ciénaga, Aracataca y el Distrito de Santa Marta; el 39% se encuentra en el departamento de la Guajira, en los municipios de Dibulla y Riohacha; y el 11% en el departamento del Cesar, municipios de San Juan del Cesar, Valledupar y Pueblo Bello. Los municipios con mayor área dentro del Parque son Santa Marta con el 26% y Dibulla con el 25%.

El Parque es estratégico para el Caribe colombiano, en la medida en que representa una importante área del macizo Sierra Nevada de Santa Marta, donde nacen cerca de 18 ríos principales que surten de agua para tres departamentos:

Magdalena, Cesar y La Guajira. La Sierra es un regulador del clima para la subregión y con influencia en la región Caribe. Establece una clara relación de conectividad hídrica con la Ciénaga Grande de Santa Marta y en las lagunas costeras de la Guajira, entre otros. Desde el punto de vista ambiental y partiendo de la base del cumplimiento de sus objetivos de conservación, el Parque se convierte en garantía del mantenimiento a perpetuidad de una muestra considerable de la biodiversidad terrestre de la costa Atlántica y de una oferta considerable de servicios ambientales como la regulación hídrica, vital para el desarrollo económico y social de la región. Parque Nacional Natural Sierra Nevada sea catalogado como el entorno natural más irremplazable del mundo por el valor de sus especies amenazadas, según un estudio realizado por la Unión Internacional para la Conservación (UICN).

Sin embargo, algunas amenazas afectan la calidad ambiental y ordenamiento territorial del parque, como resultado de los diferentes procesos históricos; la pérdida de los glaciales en la Sierra; las situaciones de uso, ocupación y tenencia por parte de campesinos y colonos dentro del área protegida, en el sector de la Lengüeta y otros sectores; la condición del parque de área traslapada y la necesidad de establecer estrategias interculturales de manejo; la desarticulada intervención institucional en el territorio Sierra Nevada de Santa Marta; el manejo inadecuado del recurso hídrico y las prácticas inadecuadas de manejo de los recursos naturales; la necesidad de un modelo de ordenamiento eco turístico de la ruta Machete Pelao – Ciudad Pérdida; las actividades de turismo en espacios sagrados; los megaproyectos y la minería ilegal en el territorio ancestral; la desaparición de especies amenazadas que son objeto de tala selectiva, tumbas, incendios y comercio ilegal; y la Sierra Nevada como sitio de recarga y regulación hídrica y climática; entre otros, son elementos relevantes como situaciones de manejo para el área protegida.



Figura 95. Fotos del Parque Nacional Natural de Sierra Nevada



Fuente: PLAN DE MANEJO DEL PARQUE NACIONAL NATURAL SIERRA NEVADA DE SANTA MARTA CON EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL DISTRITO DE SANTA MARTA – DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA

- **Parque Nacional Tayrona:** con una extensión de 15.000 ha (12.000 ha terrestres y 3.000 ha marinas), el Parque Nacional Natural Tayrona está ubicado al norte del Departamento del Magdalena, al nororiente de la Ciudad de Santa Marta.

Actualmente es un destino turístico importante y muchas actividades se desarrollan al interior del área protegida, como la pesca artesanal con artes inadecuadas, la extracción ilícita de sal y actividades turísticas permitidas y no permitidas como los alojamientos, zonas de camping, la alimentación, transporte marítimo terrestre. Los conflictos presentes en el área tienen que ver fundamentalmente con la tenencia de tierras, el orden público, el turismo mal dirigido, la investigación mal conducida y la extracción de recursos, entre otros. El Parque Tayrona presenta sitios sagrados que deben conservarse espiritual y materialmente, estos espacios han sido afectados espiritual y materialmente por riesgos asociados a la ocupación y uso prohibido de los cuales derivan una serie de presiones que afectan los espacios sagrados, tales como la deforestación (construcción en sitios sagrados), el turismo, la gaudería, entre otros, irrespetando los espacios sagrados y desconociendo las características etno-culturales de los pueblos indígenas, destruyendo terrazas, caminos, canales, y extrayendo ilegalmente piezas de gran valor arqueológico causando daños culturales irreparables, a esto se le suma la poca relación institucional que se ha tenido con las comunidades indígenas.

Según la Unidad de Parques Nacionales Naturales de Colombia, el Parque Tayrona es el segundo más visitado de Colombia, con 306.872 visitantes en 2015, siendo 71017 visitantes extranjeros. Sin embargo, según la misma institución, el Parque Nacional Natural Tayrona se encuentra preparado para recibir hasta 6.900 visitantes diarios, o sea, aproximadamente 2,5 millones de turistas al año, entrando en conflicto con el diagnóstico realizado por el Plan de Manejo del Parque.

Figura 96. Fotos del Parque Nacional Natural Tayrona



Fuente: PLAN DE MANEJO DEL PARQUE NACIONAL NATURAL TAYRONA CON EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL DISTRITO DE SANTA MARTA – DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA

## PARQUES DISTRITALES NATURALES

Según el Plan de Ordenamiento Territorial vigente (2000) se reconoce y establece parámetros de ordenamiento para los parques nacionales de Santa Marta, pero también se crean los parques distritales. Los parques distritales fueron delimitados el Artículo 104º Suelos de Protección en el área rural. Su definición se presenta en el Artículo 172º Delimitación de las Áreas Según Usos del Suelo Rural, como:

- 6º. Suelos de Usos Turísticos, los parques nacionales y distritales se definen como:
  - a) Suelos para Usos de Ecoturismo. Toda el área de los Parque Naturales Sierra Nevada de Santa Marta y Tayrona, los Parques Distritales “Dumbira”, “Bondigua” “Pazverde” y en general las unidades agroecológicas
- 7º. Suelos de Uso Especial: b) Suelos de Protección Ambiental. De esta clase de suelos hacen parte las áreas del Parque Natural de la Sierra Nevada localizadas en jurisdicción del Distrito, El Parque Natural Tayrona, los Parque Distritales de “Dumbira”, “Bondigua” y “Paz Verde” y los suelos del sector costero que se localiza entre los ríos Buritaca y Palomino por ser un sitio de desove de tortugas marinas, así como los sistemas de manglar, las madrevejas y rondas hidráulicas de los ríos, quebradas y arroyos.

La doble función de los parques se caracterizan el Subcapítulo 3 – Consideraciones Ambientales Rurales, en el artículo 239 º, *que declárense como parte integrante de la oferta ambiental natural los recursos existentes en el Parque Sierra nevada, jurisdicción del Distrito de Santa Marta, Parques Tayrona, Dumbira, Pazverde, Bondigua, los ríos, quebradas y arroyos con sus respectivas Rondas Hídricas , Zona costera, Jurisdicción del Distrito de Santa Marta y los relictos de flora y fauna natural localizados en predios bajo posesión o propiedad privada.*

- *Parágrafo 1. Se prohíbe el desarrollo de todo tipo de actividades de aprovechamiento productivo en las áreas que se encuentran por encima de la cota de los 3000 m.s.n.m en el territorio distrital, en razón al alto grado de fragilidad e importancia estratégica de los ecosistemas allí presentes. Dentro de esta*



*perspectiva solo se permitirá en esa zona el desarrollo de la actividad investigación científica y de educación ambiental y bajo estrictas normas de comportamiento el turismo y ecoturismo contemplativo.*

- *Parágrafo 2. En el marco del presente Acuerdo se faculta al Alcalde mayor del Distrito para adelantar las gestiones a que haya lugar ante las instancias respectivas para garantizar la relocalización de cualquier tipo de asentamiento localizado en el sector mencionado en el anterior enunciado y, así mismo para reglamentar el desarrollo de las actividades investigativas, educativas y ecoturísticas referidas.*
- *Parágrafo 3. Excepto el desarrollo de actividades de Ecoturismo, Etnoturismo e investigaciones científicas sobre los recursos naturales, no se podrán llevar a cabo actividades productivas que impliquen la destrucción de los recursos naturales en las áreas cuencas hidrográficas que se encuentran en la Sierra Nevada, jurisdicción del Distrito de Santa Marta. El Alcalde mayor del Distrito, promoverá acuerdos y compromisos con CORPAMAG, el Ministerio del Medio Ambiente, la comunidad científica, autoridades tradicionales indígenas y representantes de los campesinos y colono, con el fin de conservar y preservar los ecosistemas que le son inherentes*
- *Parágrafo 4. Cualquier reubicación de los asentamientos que se encuentran en las áreas a que hace referencia el enunciado anterior requerirá de programas de desarrollo integral de manera que los productores que abandonen el área puedan en sitios diferentes adelantar actividades de sostenimiento que les posibilite un aceptable nivel de vida.*

Diversos estudios afirman que la doble condición de suelo rural y a la vez de protección de los parques naturales y distritales, definidas por el POT vigente, presenta un conflicto para los asentamientos que se encuentran en estas áreas, lo cual no permite que sean objeto de legalización ni de dotación de servicios públicos domiciliarios. Además la falta de gestión y control urbano y antrópico disminuye la calidad ambiental y ecosistémica de los mismos y no aseguran el mantenimiento de la población tradicional y la diversidad étnico-cultural, caracterizada como elemento clave para la historia y turismo en Santa Marta.

- **Parque Distrital Natural Dumbira:** el POT define como parte integral del Sistema Orográfico de Santa Marta, los cerros que circundan la cabecera del corregimiento de Taganga y el norte de la cabecera urbana distrital. Actualmente, las características del poblado de Taganga no son rurales, ni tampoco de protección ambiental, lo que presiona negativamente el parque distrital. En ese estudio se define Taganga como un Núcleo Urbano Secundario Turístico una vez que presenta morfología urbana, aunque poco consolidada, pero con gran presión turística y de viviendas secundarias. El parque también sufre gran presión del barrio de Pescaito y otros barrios periféricos al norte del núcleo urbano principal de Santa Marta (Comunas 3 y 5), que crecen exponencialmente y sin calidad urbana e infraestructura adecuada.
- **Parque Natural Distrital Pazverde:** según el POT 2000, se define como elemento orográfico estructurante de Santa Marta, el cordón montañoso que bordea el oriente de la cabecera Distrital, conformado por la faja de territorio. Actualmente cuenta con presión de expansión de la huella urbana, principalmente de desarrollos exteriores, cerca de Pozos Colorados y del Aeropuerto y al norte sobre la vía alterna al Puerto y el núcleo rural de Bonda (Comunas 8 y 9).
- **Parque Natural Distrital Bondigua:** determinense como parte integral del Sistema Orográfico de Santa Marta, los cerros del sector de la Palangana que concentran una significativa riqueza de Selva Subxerofítica, de importancia en la regulación del clima y reproducción de la fauna, según el POT 2000. En sus límites se encuentra el relleno sanitario de Santa Marta y hay fuerte presión urbana de las comunas 5 y 6 en su frontera sur. Al norte, limita con áreas rurales, con impactos agroproductivos.
- **El Complejo Ambiental SUHAGUA:** establézcase como área de interés público para la conservación y preservación del recurso hídrico, de la flora y la fauna, e incorpórense, en el marco de procesos de ecodesarrollo, algunas de sus áreas a la oferta de espacio público para el ecoturismo, la educación ambiental y la investigación científica, según el POT 2000. Sufrir con impactos agroproductivos.



Figura 97. Parques Nacionales y Distritales en el entorno de Santa Marta



Fuente: Alcaldía de Santa Marta (Secretaría de Planeación) y elaboración IDOM.

## OTROS ELEMENTOS NATURALES RELEVANTES

En Santa Marta existen algunos cerros, playas, ríos y quebradas que representan elementos naturales relevantes al paisaje y ecosistema local y están ubicados fuera y dentro del límite urbano establecido por ese estudio. El POT vigente reconoce la importancia de esos elementos y establece, en su artículo 102º:

*Se determinan por su importancia ecológica y paisajísticas como suelos de protección en el área urbana los cerros que conforman el límite Norte del área urbana y que comprenden desde el área del puerto (incluido) hasta la cuchilla de Palangana, los estribaciones de los cerros orientales desde el sector 11 de Noviembre hasta el sector del Cisne, la banda de estribaciones paralela a la zona Sur hasta la Quebrada del Doctor y todos los cerros o promontorios que se encuentran al interior del área urbana definida en la presente formulación entre los que se encuentran el cerro de San Fernando, La Llorona, Cundí, las Tres Cruces, La Gloria y los del sector de Ecopetrol. Suelos de Protección: se consideran a los suelos que se encuentran dentro del perímetro urbano y por arriba de la cota de los 40 m.s.n.m.*

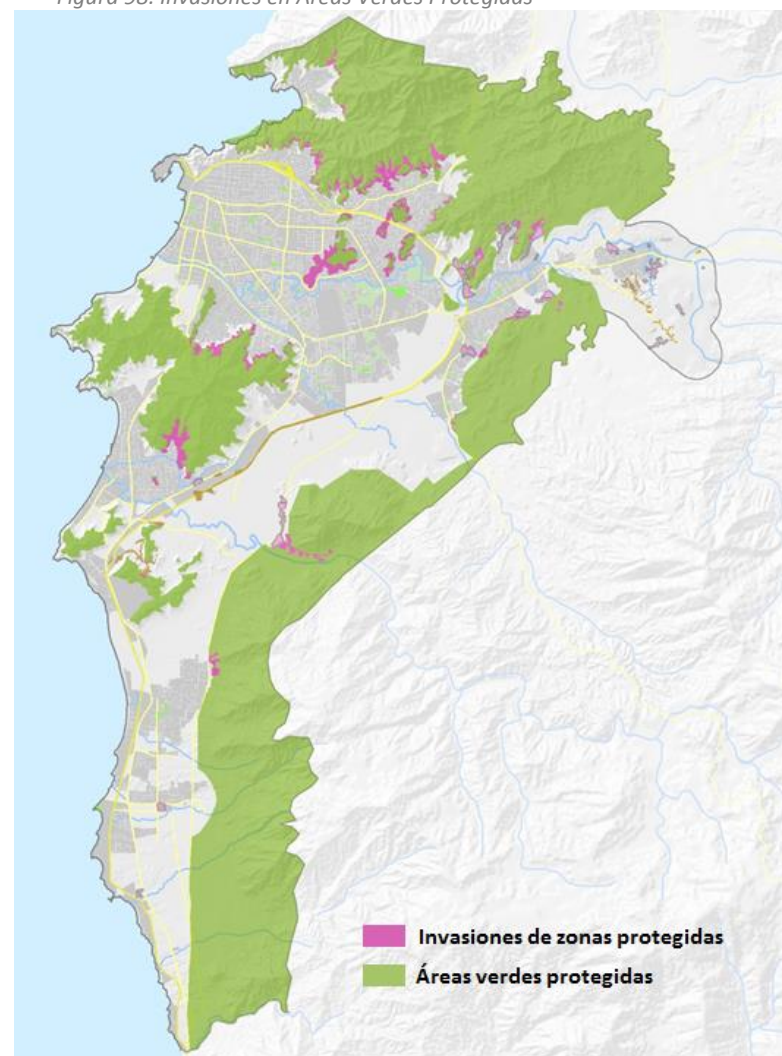
*Son también suelos de protección urbana las rondas de los ríos y quebradas, como la de los ríos Manzanares, Gayra y las quebradas Tamacá, Bureche, Don Diego, del Doctor, otras que bajan del piedemonte de los cerros ubicados al sur-oriental de la ciudad, así como todas las rondas de arroyos y cauces del sistema hídrico, según documentos soportes y planos de Usos del Suelo, Zonas de Alto Riesgo y Espacio Público adoptados mediante el presente Acuerdo.*

*Forman parte de éste sistema el conjunto de playas y playones que se encuentran dentro del perímetro urbano distrital, desde el límite con el corregimiento de Taganga hasta la Quebrada del Doctor y que incluye también los accidentes naturales como el Morro, el Morro del Rodadero, etc., y los cuerpos en formación dentro del mar territorial. De igual manera el Acuífero de Santa Marta hace parte de los suelos de protección.*

Actualmente estos territorios afrontan la persistencia o incremento de presiones que ponen en riesgo los valores objetos de conservación de las áreas protegidas. El avance de la huella urbana de Santa Marta, con construcciones de viviendas precarias y, también, por la presión de la construcción turística y de viviendas secundarias avanza sobre los cerros, ríos y arena de las playas, disminuyendo su calidad ambiental e ecosistémica de los mismos.

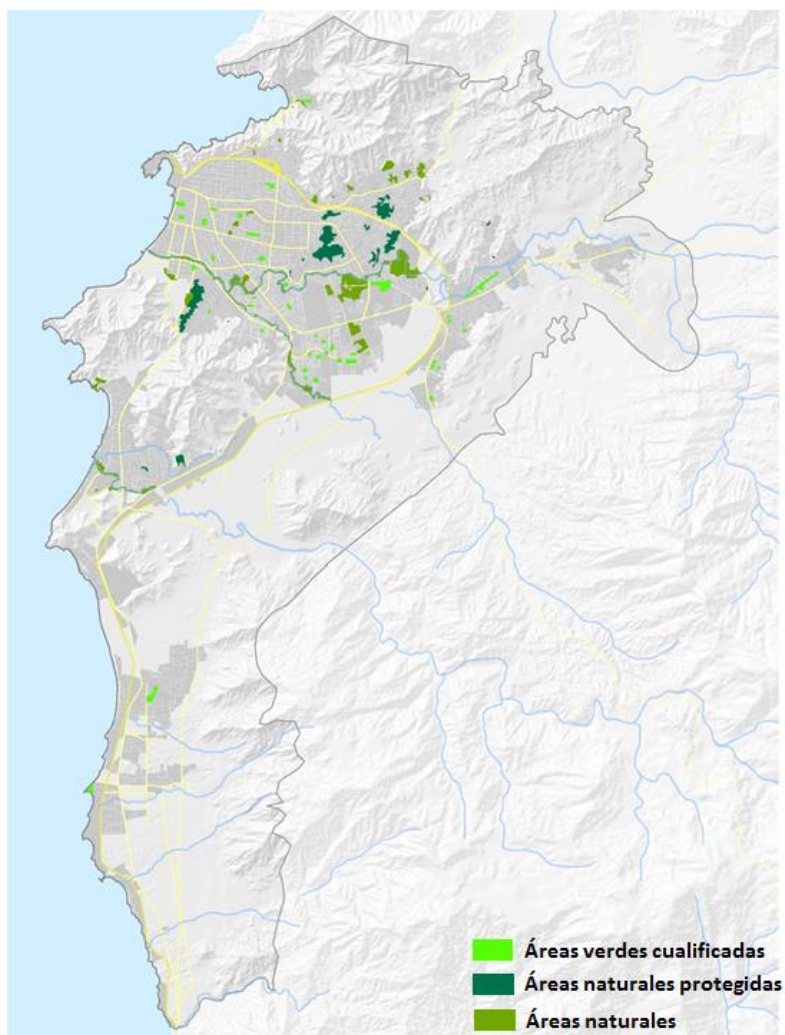
- **Cerro La Estrella, Cerro Fresco y La Loma Tres Cruces – Núcleo Urbano Principal de Santa Marta:** al norte, en la Comuna 5, esos cerros sufren fuerte presión del avance de la huella urbana, principalmente por el uso residencial unifamiliar de estratos sociales 1 y 2, pero de alta consolidación y con altas densidades poblacionales. Falta de control y regulación de la construcción y del avance urbano, que causa pérdidas de la biodiversidad y destrucción de la calidad natural de esos elementos.
- **Cerro Ziruma, Cerro Pequeño y Cerro Gaira – no urbano:** principal frontera natural entre el núcleo urbano principal de Santa Marta y núcleo urbano secundario turístico de Rodadero. Actualmente su entorno y parte de su perímetro es controlado y de gestión de suelos militares, que frenan el avance del crecimiento de la huella urbana, con baja infraestructura vial instalada y difícil acceso a algunas áreas del litoral, protegiendo algunas playas. Sin embargo, la presión turística avanza al norte del Cerro Ziruma y al sur del Cerro Pequeño. En el Cerro Gaira hay cierto crecimiento urbano lineal por la Avenida Hernandez Pardo, principalmente crecimiento informal y al norte, sur y este (por la Troncal del Caribe) de viviendas unifamiliares de estratos 1 y 2 y usos industriales y de grandes equipamientos.
- **Cerro Colorado y Cerro La Gloria:** separan el núcleo urbano secundario turístico de Rodadero de Pozos Colorados y el entorno del Aeropuerto. Actualmente sufren presión de construcciones turísticas (hoteles y viviendas secundarias) de uso esporádico y de baja densidad y consolidación, para atender, principalmente, estratos sociales 5 y 6.

Figura 98. Invasiones en Áreas Verdes Protegidas



Fuente: Alcaldía de Santa Marta (Secretaría de Planeación) y elaboración IDOM.

Figura 99. Tipos de Áreas Verdes Urbanas Remanecientes de Santa Marta



Fuente: Alcaldía de Santa Marta (Secretaría de Planeación) y elaboración IDOM.

### 2.7.1 Áreas Verdes de Santa Marta

Las áreas verdes son espacios en donde predomina la vegetación y elementos naturales que presentan múltiples beneficios para la sociedad: favorecen la actividad física, la integración social y una mejor calidad de vida; también proveen servicios ambientales como el control de la temperatura, captura de carbono, mejora de la calidad del aire, protección de la biodiversidad, reducción de erosión, control de inundaciones, ahorro de energía, control de ruidos, entre otros.

En síntesis, las áreas verdes cumplen un rol importante en la calidad de vida de la población y dentro de la ecología urbana; para la medición se considera la unidad de m<sup>2</sup> por habitante.




No obstante, los términos de área verde son complejos, ya que incluye una gran cantidad de matices y tipologías: plazas, rotondas, parques, áreas verdes naturales, vacíos urbanos con vegetación, canchas deportivas etc.; además tiene una diversidad de características: propiedad, y accesibilidad, equipamientos, entre otros; de tal manera, que se requiere una buena definición de los conceptos y una aplicación exhaustiva de los términos.

En este estudio, se ha considerado los conceptos e indicadores de la metodología ICES y los conceptos de legislación colombiana, definiendo tres tipos de áreas verdes dentro del límite urbano considerado: área verde calificada, área natural protegida y áreas naturales:

- **Área verdes totales:** la suma del total de áreas verdes clasificadas en calificadas y no calificadas.
- **Área verde calificada:** corresponden a los espacios urbanos predominantemente ocupados, con árboles, arbustos y/o plantas y que permitan el esparcimiento y la recreación de personas.
- **Áreas verdes no calificadas:** áreas verdes naturales, y otros elementos arbolados; la diferencia con las anteriores es que son poco accesibles y no cuentan con elementos para la recreación y esparcimiento.



Figura 100. Indicadores ICES de áreas verdes.

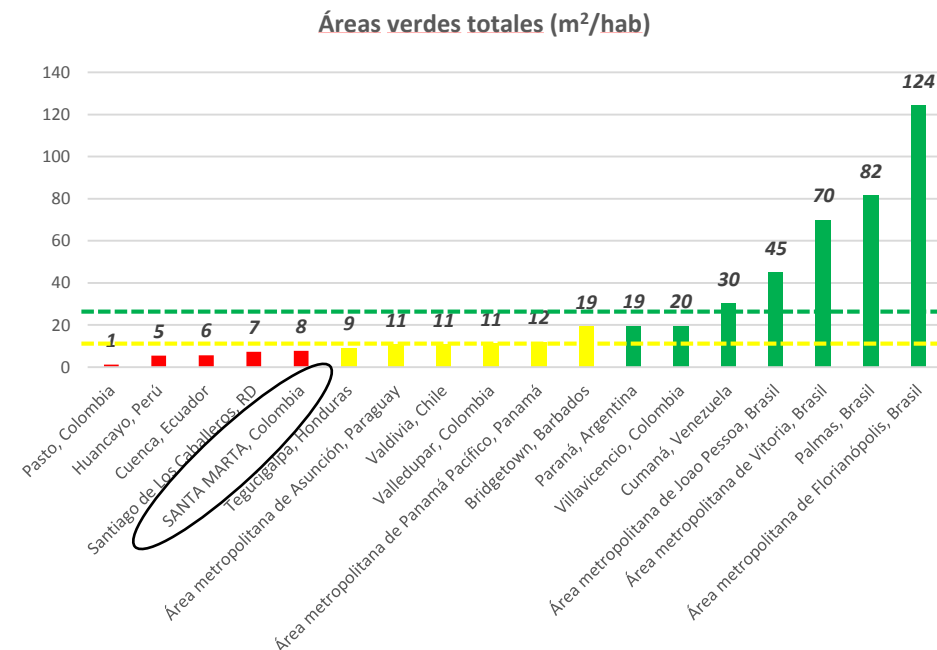
Concepto	Indicador			Valoración		
	Definición	Unidad	Valor			
<b>Las áreas verdes totales</b>	Se consideran todas las áreas verdes	m <sup>2</sup> /hab	7,72	>25	25-10	<10
<b>Las áreas verdes cualificadas</b>	Corresponden a los espacios urbanos predominantemente ocupados, con árboles, arbustos y/o plantas y que permitan el esparcimiento y la recreación de personas.	m <sup>2</sup> /hab	0,45	>10	10-5	<5
<b>Las áreas verdes no cualificadas</b>	Áreas verdes naturales, y otros elementos arbolados; la diferencia con las anteriores es que son poco accesibles y no cuentan con elementos para la recreación y esparcimiento.	m <sup>2</sup> /hab	7,26			

Fuente: Elaboración IDOM.

Los indicadores establecidos por ese estudio, dentro de la metodología ICES, presenta la condición actual de Santa Marta y enseña, claramente, la falta de gestión de sus áreas verdes y de protección, tanto en su entorno, como en el límite urbano. En el cuadro anterior podemos ver que la dotación de áreas verdes totales en Santa Marta es de **7,72 m<sup>2</sup>/hab**, lo que se corresponde con un valor bajo, en comparación con otras ciudades de La ICES. En comparación con la ciudad colombiana de Villavicencio, por ejemplo, el indicador de Santa Marta es 2,3 veces más bajo.

Los valores más elevados de áreas verdes por habitantes se corresponden con las áreas metropolitanas de las ciudades brasileñas (João Pessoa, Vitoria, Palmas y Florianópolis).

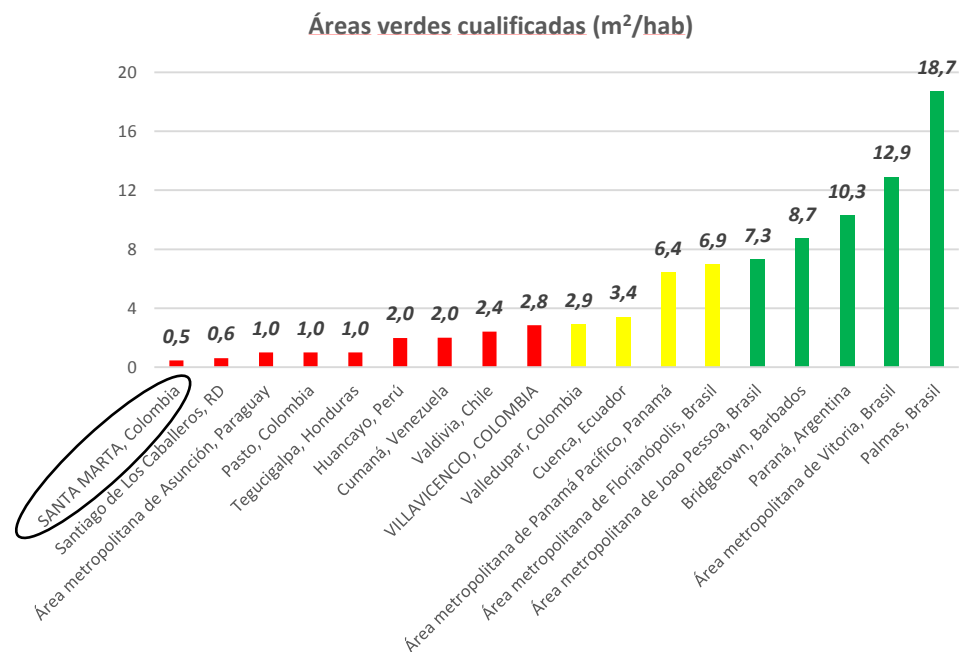
Figura 101. Comparativo de Áreas Verdes Totales en la ICES



Fuente: Elaboración IDOM.

Este valor se divide en una dotación de áreas verdes cualificadas de **0,45 m<sup>2</sup>/hab**, lo que representa un valor muy bajo para los estándares colombianos e internacionales, dejando a Santa Marta con el peor indicador de todas las ciudades ICES. Las áreas verdes no cualificadas de Santa Marta presentan un indicador de 7,26 m<sup>2</sup>/hab; estas áreas no cualificadas se corresponden, principalmente, con áreas vegetadas en las cuencas de los principales ríos, como el Manzanares y el Gaira y algunas áreas desconectadas de la ciudad.

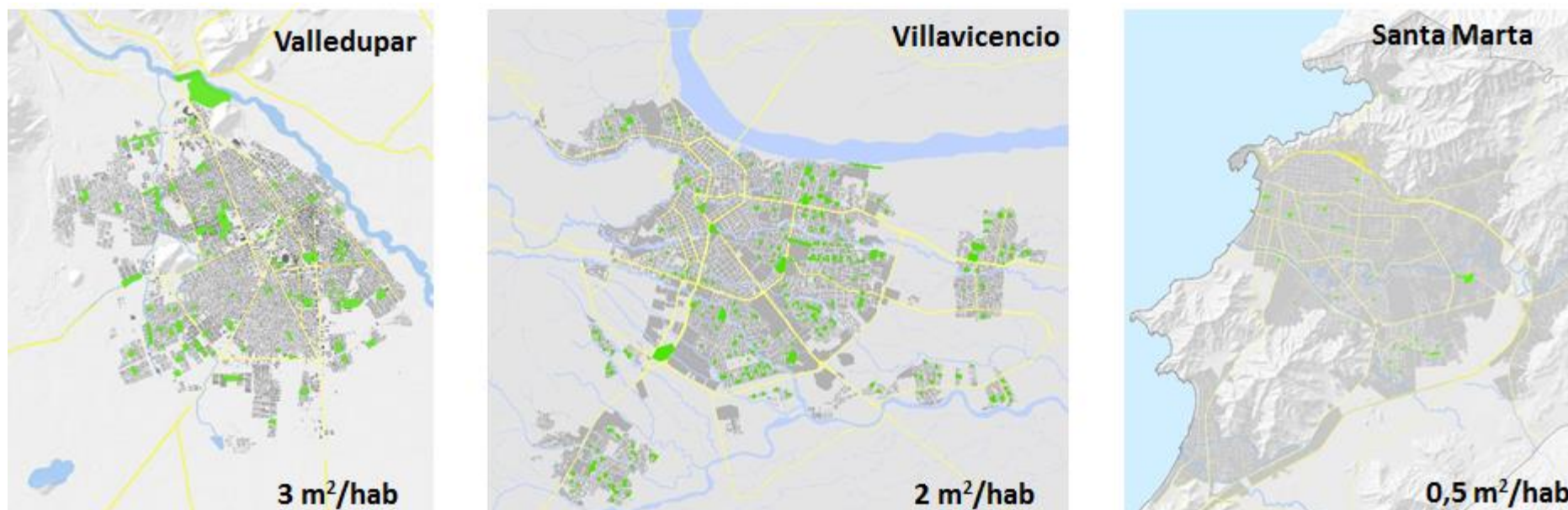
Figura 102. Comparativo de Áreas Verdes Cualificadas en la ICES



Fuente: Elaboración IDOM.

Otros estudios ya presentaban y abordaban la temática de la situación actual de las áreas verdes de Santa Marta, como el expediente municipal para la revisión del POT, realizado por AECOM y Geografía Urbana. También en ese estudio, el índice de zonas verdes por habitante se presenta muy bajo y pobremente distribuido por el territorio, con la ubicación espacios de forma desequilibrada, produciendo un deterioro y falta de mantenimiento de los mismos, lo que afecta su uso y pertinencia dentro del contexto urbano, fomentando su deterioro y falta de identidad.

Figura 103. Áreas Verdes Cualificadas – Ciudades ICES en Colombia



Fuente: Elaboración IDOM.

Si llevamos en cuenta los estándares proyectado por la Organización Mundial de la Salud (OMS – Naciones Unidas) para áreas verdes por habitantes en ciudades, el mínimo que se proyecta como adecuado y sano sería de 10  $\text{m}^2/\text{hab}$ , muy alejado del total de áreas verdes cualificadas de Santa Marta, que no pasa de 0,5  $\text{m}^2/\text{hab}$  (indicador más bajo que de Valledupar y Villavicencio, que también están debajo de lo que propone la OMS).

Las áreas verdes totales, dentro de la huella urbana actual de Santa Marta corresponden, aproximadamente, 320 ha. Ese valor significa 7% del total del área urbana de la ciudad, siendo que menos de 1% del total corresponden a áreas verdes cualificadas.

La proporción queda clara cuando se analizan los mapas anteriores, que, en la misma escala, no trasparecen la cantidad de áreas verdes calificadas de Santa Marta, ya que son muy escasas.

El núcleo urbano principal de Santa Marta concentra 84% del total de áreas verdes de la ciudad, con más de 70% de las áreas verdes cualificadas existentes. Esas están distribuidas de forma muy heterogénea sobre el territorio con poca accesibilidad por gran parte de la población. Los núcleos urbanos secundarios turísticos de Rodadero y Taganga presentan 6% y 1%, respectivamente, de las áreas verdes urbanas totales de Santa Marta y menos de 1% de las áreas verdes cualificadas, evidenciando la carencia de esos espacios.



## ÁREAS VERDES CUALIFICADAS

Las áreas verdes cualificadas de Santa Marta se confunden con espacios públicos cualificados, pues se presentan en morfología más cercana a plazas y pequeños espacios de ocio muy arbolados y no como parques urbanos equipados. Es decir, las áreas verdes cualificadas se presentan mucho más por la presencia de árboles que por configurar unidades de conservación de acceso público a visitantes con diseño y tratamiento paisajístico y gestión pública.

Las áreas verdes cualificadas más relevantes están en el centro histórico de Santa Marta y algunas pequeñas plazas arboladas en algunos barrios residenciales, principalmente de altos y medianos estratos sociales, como en la Comuna 4 – Polideportivo/Jardín.

- **Parque Simón Bolívar:** se encuentra ubicado en la carrera primera, entre las calles 14 y 15 y es considerada como áreas verdes (por la fuerte presencia de vegetación) y espacio público. En el parque Simón Bolívar, se encuentra el monumento al libertador el cual fue un homenaje por parte del Gobierno de Venezuela y de la ciudad de Santa Marta en 1953. En los alrededores de este parque se encuentra la bahía, el Museo del Oro o Casa de la Aduana y cuenta con la fuerte presencia de peatones y turistas en todas las horas del día.
- **Parque de Los Novios o Santander:** ubicado frente al palacio de Justicia, sobre la calle 18, es un espacio donde se reúnen turistas y ciudadanos para disfrutar de los bares y restaurantes que se encuentran a su alrededor. El parque concentra gran parte de la vida nocturna de la ciudad.
- **Parque de barrios:** en algunos barrios del núcleo urbano principal de Santa Marta se encuentran algunas pequeñas plazas arboladas con pocos equipamientos deportivos y de ocio. La presencia de esas áreas es más significativa en barrios de alto y medios estratos sociales, con poco más de 0,5 m<sup>2</sup> de áreas verdes cualificadas por habitantes y 55% del total de áreas verdes cualificadas. En barrios de estratos sociales más bajos la proporción es de 0,01 m<sup>2</sup>/hab y menos de 5% de área verde cualificada.

Figura 104. Parque Simón Bolívar



Figura 105. Parque de los Novios



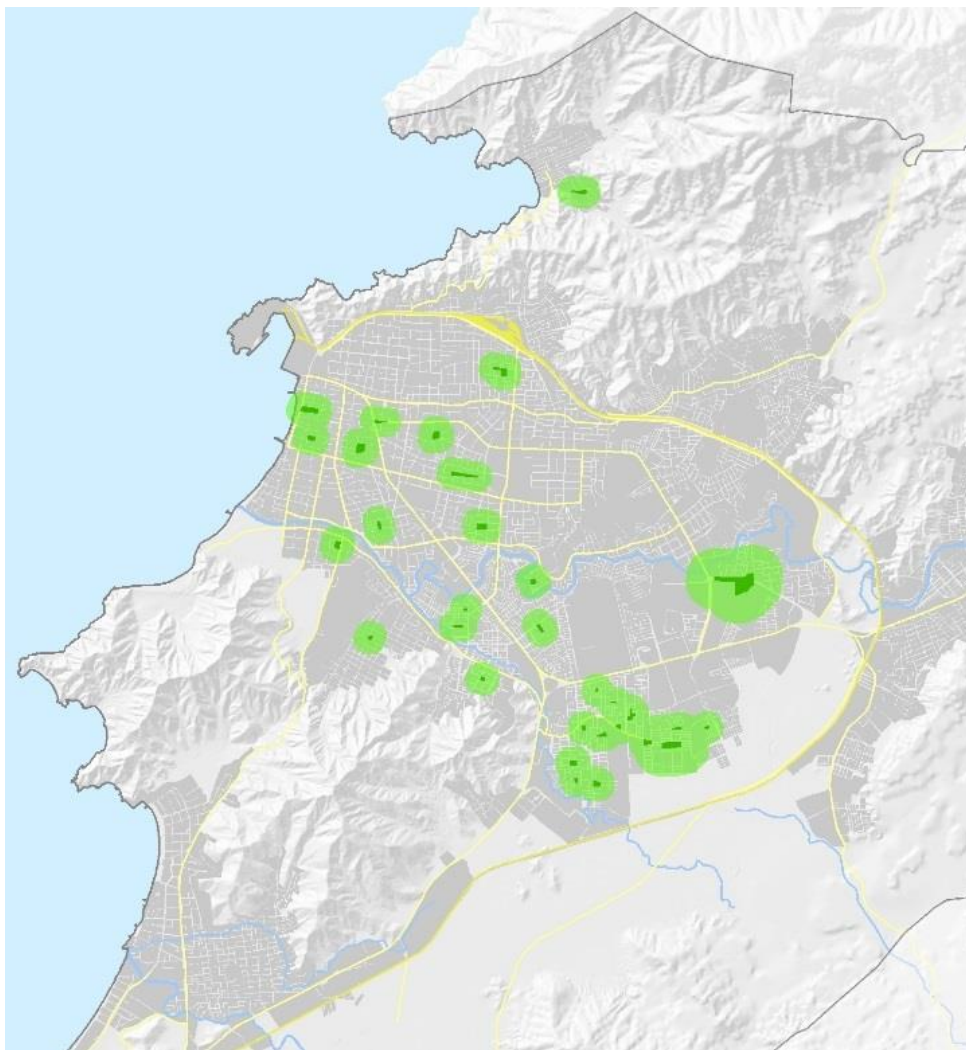
Fuente: Alcaldía de Santa Marta.

Figura 106. Parque de barrio



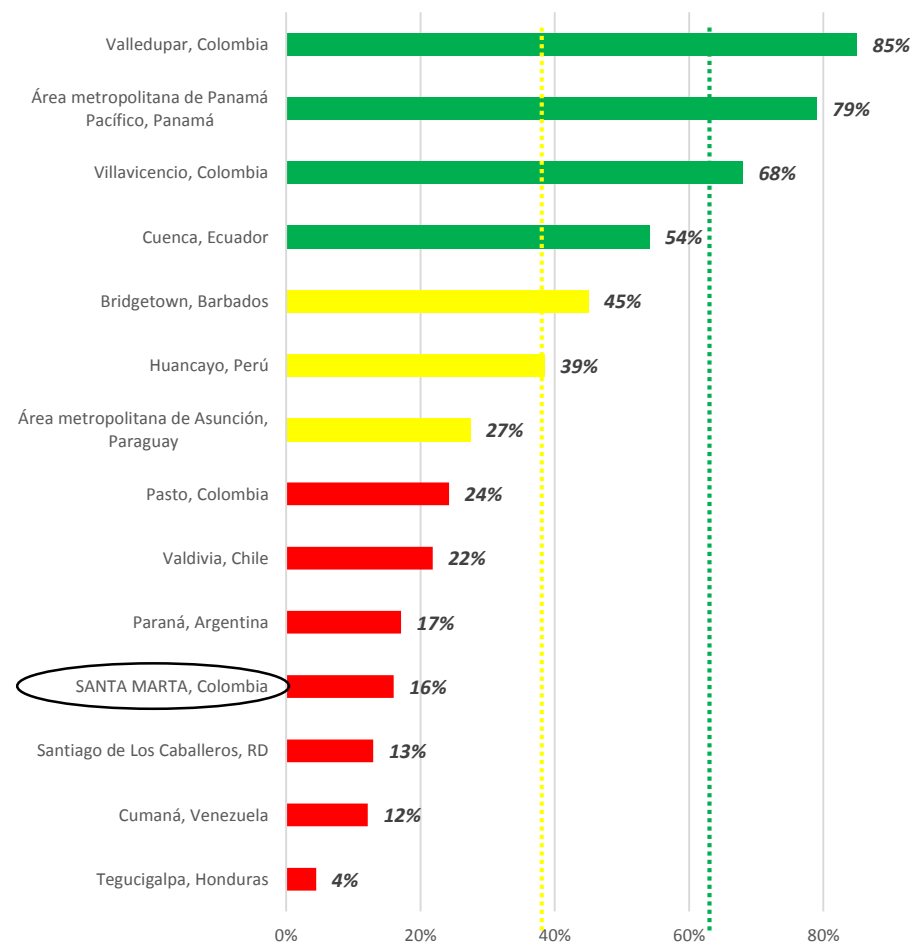
Fuente: IDOM.

Figura 107. Población cercana a Áreas Verdes Cualificadas



Fuente: Elaboración IDOM.

Figura 108. % Población a menos de diez minutos caminando desde área verde cualificada



Fuente: Elaboración IDOM.



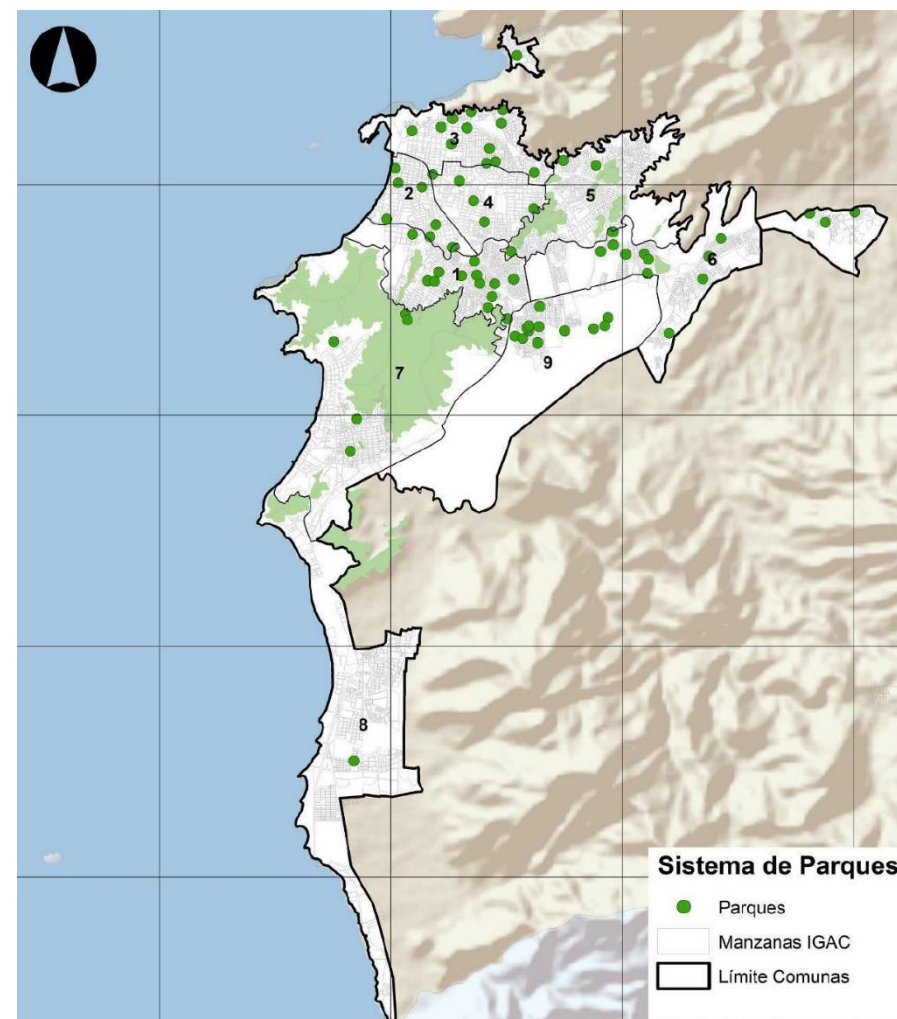
Al igual que la dotación de áreas verdes cualificadas de Santa Marta es muy baja, la distribución de las mismas es poco ordenada y planificada. Así, al calcular la densidad de población que vive cercana a esas áreas, a una distancia caminable de 10 minutos, se llegaría a algo cercano a 70.000 habitantes o 16% del total de población actual. Esto se contrasta con la lucha, que se genera en algunas comunas por la presencia de áreas verdes cualificadas, generando un aumento del conflicto peatonal en la zona y la ocupación de espacios verdes para la recreación y para la producción de viviendas de bajas calidades técnicas y conectadas a infraestructuras urbanas.

Este valor es la mitad del valor medio de las ciudades ICES, que se sitúa en un 34% de la población respecto a la población urbana total. La ciudad de Santa Marta presentaría indicador más bajo de todas las ciudades colombianas, como Pasto, Villavicencio y Valledupar, que presenta uno de los más altos indicadores, con más de 85% de su población a menos de 10 minutos caminando de áreas verdes cualificadas. Solo estaría con indicador mejor que las ciudades de Santiago de los Caballeros (República Dominicana), Cumaná (Venezuela) y Tegucigalpa (Honduras).

Ese indicador contradice un indicador semejante presentado por el estudio de AECOM y Geografía Urbana para soporte técnico en la revisión del POT de Santa Marta. En ese estudio se indica que 68% de la población de Santa Marta estaría a menos de 5 minutos caminando de parques, una vez que toma en cuenta la densidad poblacional, el acceso a la red vial y la ubicación y tamaño de los parques públicos. Sin embargo la contabilización de los parques no queda clara en el documento y se presentan en cantidad muy superior que aquella cartografiada por IDOM y considerada como área verde cualificada (imagen al lado).

Entendemos que los cerros, rotundas y/o cuencas vegetadas de los ríos, por ejemplo, no se configurarían como parques o áreas urbanas cualificadas, una vez que la población no los usa como espacio de ocio y tampoco presentan equipamientos y tratamiento paisajístico que les convierta en ese tipo de equipamiento urbano. Esa definición es importante a la hora de tomar decisiones urbanísticas y proponer alternativas en la revisión del POT y otros instrumentos urbanísticos.

Figura 109. Parques Urbanos definidos por la Alcaldía de Santa Marta



Fuente: AECOM y Geografía Urbana – Expediente Municipal de Santa Marta.

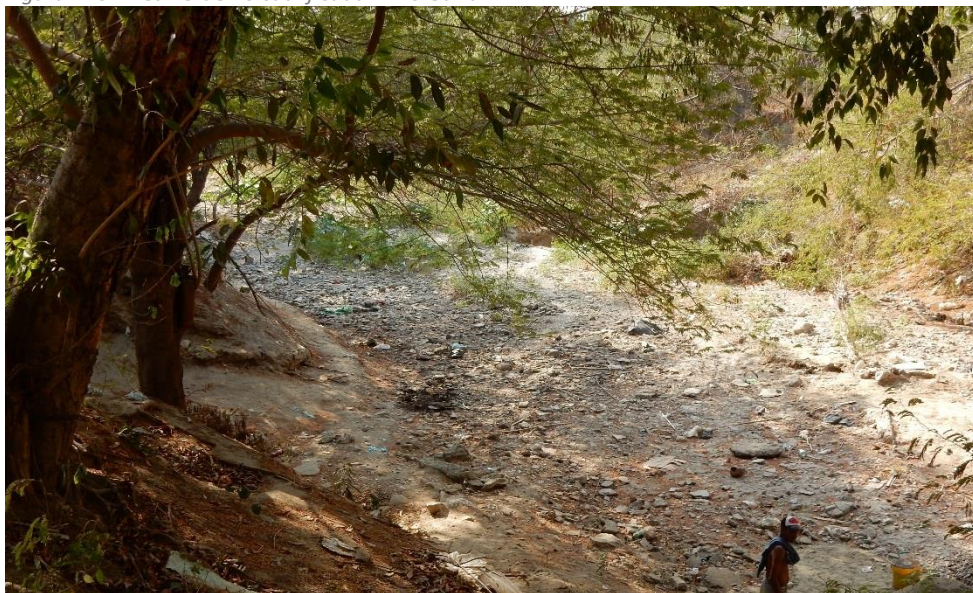


### ÁREAS VERDES NO CUALIFICADAS

Aunque el POT vigente determine que los calces de los ríos de Santa Marta sean áreas de protección ambiental, en avance de la huella urbana ha convertido muchas de esas áreas en una franja residual de vegetación con una gran presencia de viviendas precarias. Son, por lo tanto, áreas verdes no cualificadas, poco accesibles y sin elementos de recreación y esparcimiento.

Esas áreas representan, sin embargo, el 67% del total de áreas verdes de Santa Marta y se concentran, en gran medida, en barrios de estratos sociales más bajos de forma muy heterogénea, con cerca de **7,26 m<sup>2</sup>/hab.** El núcleo urbano principal de Santa Marta abarcaría 82% del total de áreas verdes no cualificadas; los núcleos secundarios del Rodadero y Taganga 8% y 1%, respectivamente y los desarrollos exteriores tendrían 10% del total de áreas verdes no cualificadas de la ciudad.

Figura 110. Área verde no cualificada - Río Gaira



Fuente: IDOM.

Figura 111. Área verde no cualificada - Río Manzanares



Fuente: IDOM.



### 2.7.2 Espacios Públicos de Santa Marta

Los espacios públicos se mezclan con la clasificación de áreas verdes una vez que, como mencionado anteriormente, en Santa Marta muchas plazas son muy arboladas y se configuran como pequeños parques urbanos - "Pocket Parks". No obstante, los términos de área verde y espacio público, son complejos, ya que incluye una gran cantidad de matices y tipologías: plazas, rotondas, parques, áreas verdes naturales, vacíos urbanos con vegetación, canchas deportivas etc.; además tiene una diversidad de características: propiedad, y accesibilidad, equipamientos, entre otros; de tal manera, que se requiere una buena definición de los conceptos y una aplicación exhaustiva de los términos.

En este estudio, se ha considerado los conceptos e indicadores de la metodología ICES, así como la legislación colombiana que establece:

*DECRETO 1504 DE 1998. Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial de Colombia.*

*Artículo 2º. El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.*




*Artículo 3º.- El espacio público comprende, entre otros, los siguientes aspectos:*

1. *Los bienes de uso público, es decir aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes del territorio nacional, destinados al uso o disfrute colectivo;*
2. *Los elementos arquitectónicos, espaciales y naturales de los inmuebles de propiedad privada que por su naturaleza, uso o afectación satisfacen necesidades de uso público;*
3. *Las áreas requeridas para la conformación del sistema de espacio público en los términos establecidos en este Decreto.*

*Artículo 14º : Se considera como índice mínimo de espacio público efectivo, para ser obtenido por las áreas urbanas de los municipios y distritos dentro de las metas y programa de largo plazo establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial, un mínimo de quince (15 m2) metros cuadrados y por habitante, para ser alcanzado durante la vigencia del plan respectivo.*

Considerando la legislación existente, en este estudio, se han considerado los elementos constitutivos naturales para determinar las áreas verdes y algunos elementos constitutivos artificiales o contruidos para calcular el espacio público, no habiéndose podido determinar algunos elementos de los perfiles viales al no contar con datos específicos, como por ej. Andenes, puentes peatonales, bulevares, cunetas etc., ni algunos elementos arquitectónicos (no se han considerado los elementos a, c, d y e de la ley).

Figura 112. Indicadores ICES de áreas verdes.

Concepto	Indicador			Valoración		
	Definición	Unidad	Valor			
<b>Espacio público (incluye las áreas verdes cualificadas y otros espacios públicos)</b>	Es el lugar donde cualquier persona tiene el derecho a circular, donde el paso no puede ser restringido por criterios de propiedad privada, y excepcionalmente por reserva gubernamental, incluyendo además de áreas verdes, vías de circulación, edificios públicos etc.	m²/hab	2,90	>10	10-5	<5

Fuente: Elaboración IDOM.

Así, se ha definido espacio público como el lugar donde cualquier persona tiene el derecho a circular, donde el paso no puede ser restringido por criterios de propiedad privada, y

excepcionalmente por reserva gubernamental, incluyendo además de áreas verdes, vías de circulación, edificios públicos etc. Se incluyen, por lo tanto, las áreas verdes cualificadas.

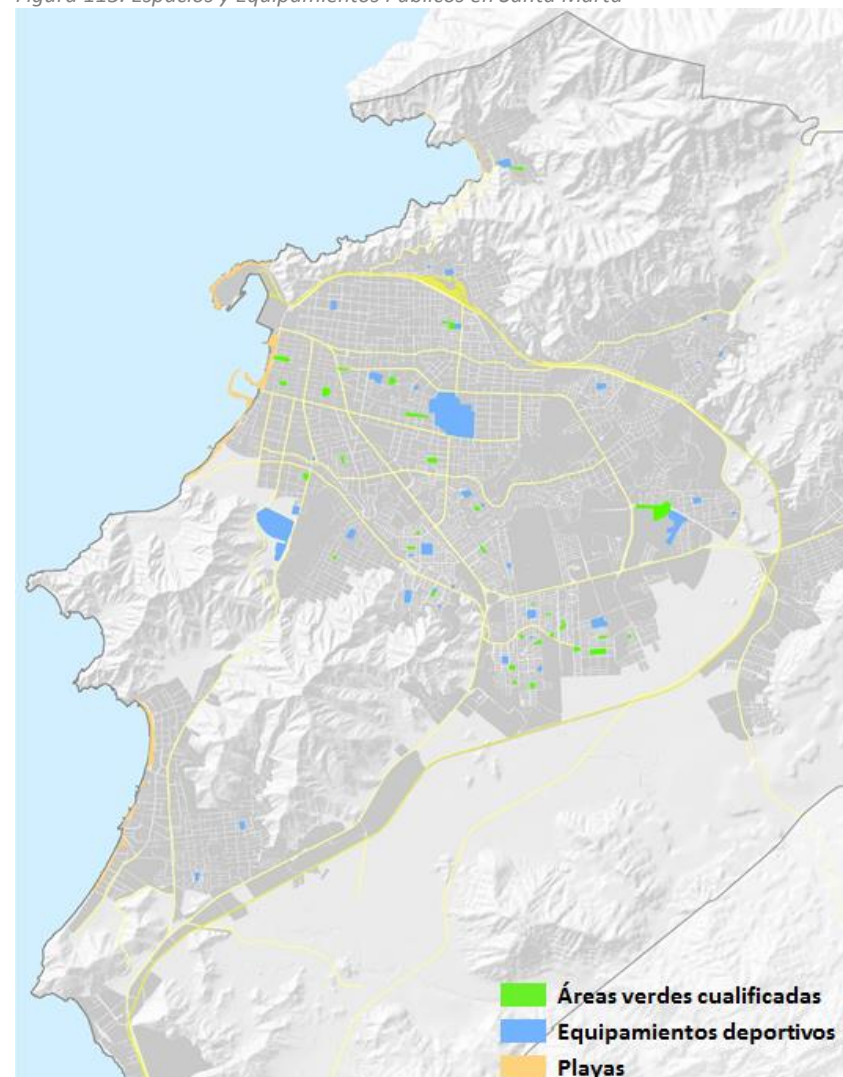
Los indicadores establecidos por ese estudio, dentro de la metodología ICES, presenta la condición actual de Santa Marta, con la presencia heterogenia de diversos espacios y equipamientos de uso público por la ciudad. En el cuadro anterior podemos ver que la dotación de espacios públicos en Santa Marta es de **2,90 m<sup>2</sup>/hab**, lo que se corresponde con un valor muy bajo, en comparación con otras ciudades de La ICES. En comparación con la ciudad colombiana de Villavicencio, por ejemplo, el indicador de Santa Marta es 1,1 veces más bajo.

La concentración de espacios y equipamientos públicos se da, en mayor medida, en el núcleo urbano principal de Santa Marta, con 90% del área destinada a ese uso. En seguida estaría el núcleo urbano secundario turístico del Rodadero con 6% y Taganga y Pozos Colorados y entorno del Aeropuerto con 1% cada. En el núcleo urbano principal de Santa Marta también se nota una más fuerte concentración de espacios y equipamientos públicos en barrios de estratos sociales más altos, principalmente de equipamientos culturales y de ocio.

Se clasificó los espacios y equipamientos públicos de la siguiente forma:

- **Playas:** son áreas naturales y de gran importancia paisajística de uso libre y público – gestión y propiedad pública. Cerca de 29% del área clasificada como espacios públicos son de playas en Santa Marta.
- **Plazas y Espacios Públicos:** como comentado anteriormente, serían las plazas y espacios de uso público libre, confundiendo con las áreas verdes cualificadas. O sea, representan 16% de los espacios públicos de Santa Marta.
- **Equipamientos Públicos:** son edificios públicos con cierta libertad de circulación, con varias funciones, desde deportivos a administrativos.

Figura 113. Espacios y Equipamientos Públicos en Santa Marta



Fuente: Elaboración IDOM.



## ESPACIOS PÚBLICOS RELEVANTES: PLAYAS

Los espacios públicos más relevantes de Santa Marta son las playas, una vez que su economía está fuertemente basada en el turismo de sol y mar. Ellas también son responsables por generar uno de los únicos espacios de convivio, recreación y ocio para parte de la población de Santa Marta en áreas donde no hay otra alternativa u opción de espacio/equipamiento público, como los núcleos secundarios turísticos del Rodadero y Taganga y los desarrollos exteriores de Pozos Colorados y el entorno del Aeropuerto.

Algunas playas poseen infraestructura instalada, que proporciona fluidez en el cambio del urbano al natural, como el caso del Camellón del núcleo urbano principal de Santa Marta, con grande acera con bancos, árboles y algunos otros mobiliarios urbanos. En su entorno se encuentran restaurantes y usos terciarios que generan vida a todas las horas del día, con fuerte presencia de turísticas, pero también de habitantes locales.

Otras playas no tienen equipamientos y mobiliarios urbanos y se encuentran de forma más natural y, muchas veces, con acceso bastante estricto (solamente por barcos, por ejemplo). Son playas que reciben, principalmente, turísticas y sufren presión ambiental por la falta de infraestructura adecuada. Ya la playa del Rodadero, en algunas áreas se encuentra instalado un malecón equipado, pero que no recorre toda su extensión. Por su gran demanda turística, la Alcaldía de Santa Marta ha prohibido la presencia de personas en la playa a partir de las 22:00, buscando que disminuyera el ruido e incómodo a los vecinos.

A pesar de la importancia de esos espacios públicos, los mismos son los que más sufren presión del crecimiento urbano y turístico. Por la falta de gestión y aplicación de las normativas urbanas, muchos edificios son construidos sobre áreas frágiles, muy cercanos a la arena, sin conformar una frente costera adecuada y publica. Esa condición se ve empeorada por las condiciones de conservación de los cauces de los ríos de Santa Marta, áreas verdes naturales (explicadas anteriormente), que están fuertemente urbanizados y ya no aportan arena a las playas (falta de agua y caudales), como el caso de la playa Salguero, que actualmente sufre con fuerte erosión costera (a ser mejor comentada y diagnostica en el Estudio 2: Riesgos Naturales de Santa Marta).

Figura 114. Camellón – Santa Marta



Figura 115. Playa del Rodadero



Figura 116. Playa Salguero – erosión costera



Fuente: IDOM.

## EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS RELEVANTES

Los equipamientos públicos están ubicados, principalmente, en el núcleo urbano principal de Santa Marta y con más intensidad en el Centro Histórico. En los otros barrios también se encuentran algunos equipamientos, pero de actuación más local, principalmente relacionados a salud y educación.

Santa Marta cuenta con diversos edificios históricos que a lo largo de los años han recibido otras funciones y usos, como es el caso del edificio de la Alcaldía de Santa Marta o de la Gobernación del Magdalena, que, actualmente, sirven para fines de administración pública. En la comuna 4 se encuentra el Estadio Eduardo Santos y un conjunto de edificios deportivos – Polideportivo Villa Olímpica. También existen algunos equipamientos de cultura e religión, como la Iglesia de San Francisco de Asís y la Biblioteca del Banco de la República (Centro Histórico) y el Museo Bolivariano y una nueva biblioteca pública en su entorno.

A pesar de la presencia de esos equipamientos públicos, los mismos no están conectados en una red de fácil accesibilidad y ni tampoco hacen parte del fuerte circuito turístico de la ciudad, que aún es mucho más intenso para las ofertas de sol y playa o de turismo a los parques nacionales del entorno de la ciudad.

*Figura 117. Equipamientos Administrativos Públicos Históricos: Alcaldía de Santa Marta y Palacio Tayorna –Gobernación de Magdalena*



Fuente: IDOM y Alcaldía de Santa Marta.

*Figura 118. Equipamientos Deportivos – Coliseo Menor y Estadio Eduardo Santos*



Fuente: IDOM y Alcaldía de Santa Marta.

*Figura 119. Equipamientos Históricos y Culturales - Quinta de San Pedro Alejandrino Iglesia de San Francisco de Asís*



Fuente: IDOM y Museo Bolivariano.

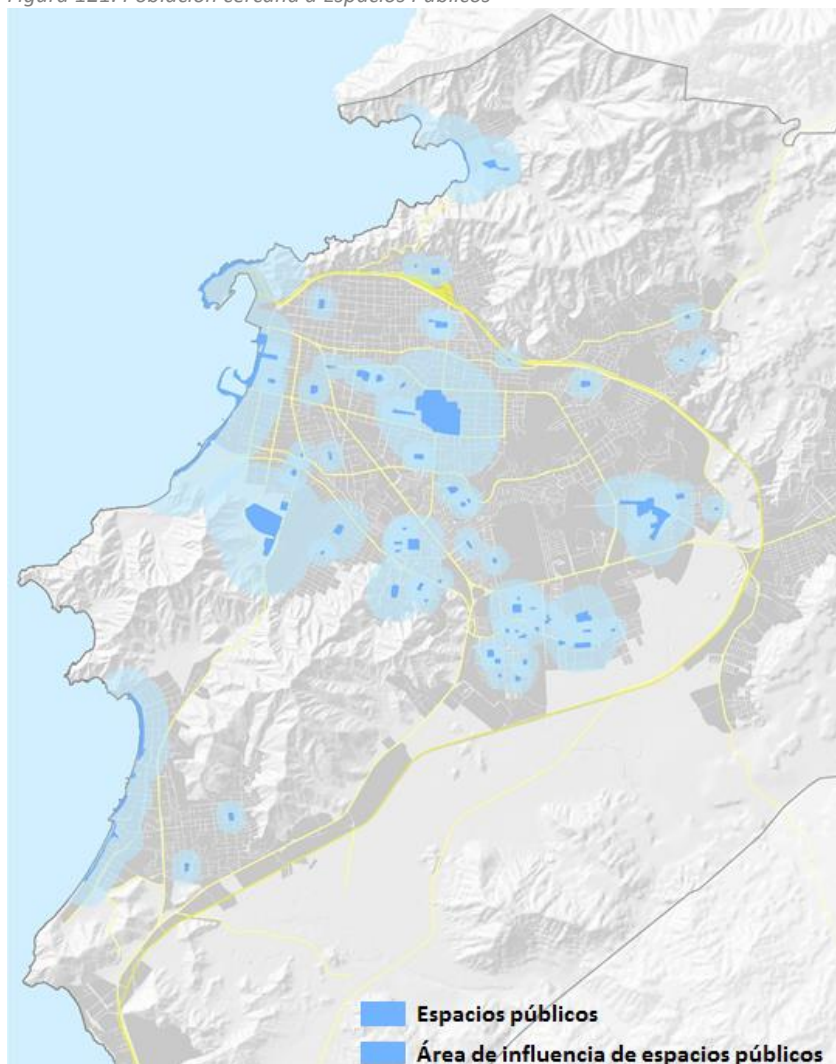
*Figura 120. Equipamientos Culturales – Bibliotecas: Biblioteca del Banco de la República y Nueva Biblioteca de Santa Marta*



Fuente: IDOM.



Figura 121. Población cercana a Espacios Públicos



Fuente: Elaboración IDOM.













































































































El número de espacios y equipamientos públicos de Santa Marta es superior al de áreas verdes cualificadas, una vez que esas se suman a los primeros, como explicado anteriormente. Por eso, aunque se encuentren poco distribuido por el territorio, la cantidad de personas que viven a 10 minutos caminando de los mismos es más alta. Su zona de influencia atendería, aproximadamente, 51% de la población de Santa Marta, sin embargo, las conexiones viales (por los distintos modos) no son claras ni tampoco bien conectadas, no estableciendo una red de espacios y equipamientos públicos.

Eso se refleja en los indicadores combinados de áreas verdes y espacios públicos de la tabla a seguir. Santa Marta presenta indicadores muy bajos (rojo) para todos ellos, lo que significa que presenta graves problemas en la cantidad, calidad y distribución de áreas verdes y espacios públicos, estando por detrás de las ciudades colombianas de Valledupar y Villavicencio.

Para ampliar la calidad de vida, la calidad urbana y la oferta de turismo de Santa Marta, es necesario que se invierta en mejoras y ampliación de áreas verdes (naturales, protegidas y cualificadas) y de espacios y equipamientos públicos, atendiendo a un número más grandes de habitantes de todos los barrios, disminuyendo la presión sobre las playas y sobre algunas áreas y creando oportunidades de turismo urbano, histórico y cultural.



Figura 122. Indicadores ICES de áreas verdes y espacios públicos (combinado)

Ciudad	1. Las áreas verdes cualificadas	2. Las áreas verdes generales	3. Distribución de las áreas verdes cualificadas	4. Espacio público	5. Arborización	Indicador combinado de áreas verdes y espacio público	
Santiago de Los Caballeros, República Dominicana						2,00	
Tegucigalpa, Honduras						2,00	
Huancayo, Perú						2,00	
Pasto, Colombia						2,00	
Valdivia, Chile						2,00	
<b>SANTA MARTA, COLOMBIA</b>						2,00	
Cumaná, Venezuela						1,60	
Cuenca, Ecuador						1,50	
Área metropolitana de Asunción, Paraguay						1,25	
Villavicencio, Colombia						1,25	
Valledupar, Colombia						1,20	
Paraná, Argentina						1,00	
Área metropolitana de Panamá-Pacífico, Panamá						0,80	
Área metropolitana de Florianópolis, Brasil						0,67	
Área metropolitana de João Pessoa, Brasil						0,67	
Bridgetown, Barbados						0,50	
Palmas, Brasil						0,25	
Área metropolitana de Vitória, Brasil						0,25	

Ciudades con graves problemas de áreas verdes y espacio público  
 $>1$

Ciudades con problemas de áreas verdes y espacio público  
 $0,75-1$

Ciudades con menos problemas de densidad  
 $<0,75$

### 3 DIAGNÓSTICO MULTISECTORIAL

#### 3.1 DIAGNÓSTICO DEMOGRAFICO EN LA CIUDAD DE SANTA MARTA

La población como objeto, sujeto y recurso territorial, ocupa un lugar clave en el análisis del crecimiento y diseño de los escenarios de la huella urbana, que condiciona el desarrollo de las políticas sectoriales: agua y saneamiento, desechos sólidos, movilidad y transporte, entre otras.

La población se configura como un recurso esencial del territorio, debido a que sus características, tanto cuantitativas como cualitativas, interactúan en la configuración y dinamismo de los distintos procesos que definen la huella urbana, tanto en cantidad, como en calidad: forma, ocupación, usos, densidades y actividades económicas, entre otras; de esta manera el modelo de huella urbana y usos del suelo, está determinado por la cantidad de población y por su comportamiento.

En su aspecto cuantitativo, la dinámica de la población condiciona de forma importante el crecimiento urbano. De este modo, el crecimiento o disminución de la población – determinado por los nacimientos, defunciones, flujos migratorios y desplazamientos forzosos– es un elemento a tener en cuenta en el cálculo de la huella.

En lo que respecta al análisis cualitativo, el conocimiento de las características sociodemográficas de la población, permite establecer una serie de conclusiones y recomendaciones útiles en cuanto a la ocupación, densidad y usos.

El presente capítulo analizará las dinámicas observadas en la demografía del municipio de Santa Marta en el último siglo, haciendo énfasis en los procesos desarrollados en las últimas décadas.

También se realizarán análisis diferenciando los procesos urbanos y rurales a nivel del Municipio de Santa Marta, interpretando la información recopilada a nivel cartográfico y sobre datos del DANE. Las fuentes que se utilizan para este análisis fueron:

- DANE: Se analizan los datos provenientes de los Censos y las proyecciones demográficas (hasta el año 2020).
- Expediente Municipal: documento realizado por Geografía Urbana LTDA para la revisión del POT de Santa Marta
- Metroagua: Plan Director de Acueducto y Alcantarillado Sanitario de Santa Marta D.T.C.H.
- Universidad de los Andes: Estudio para el Fortalecimiento de la Infraestructura Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos Proyectados en los Próximos 50 Años

Respecto a los datos Censales, el último Censo realizado fue durante el año 2005 (en rigor fue terminado en el año 2006). Por lo tanto, para determinar la población actual y las proyecciones para los Escenarios 2030 y 2050, que serán los horizontes temporales con que se trabajará en este Estudio, se utilizarán datos de estas 4 fuentes mencionadas, buscando obtener una proyección lo más real posible.

##### 3.1.1 Crecimiento Demográfico de Santa Marta

El Anuario Estadístico de Colombia presenta informaciones sobre la población de Santa Marta desde 1857 hasta 1938 y completa lagunas de información de las bases censales del DANE. Con dicha información se ha establecido la población estimada para el estudio de huella urbana histórica de apartados anteriores:

*Tabla 14. Datos Poblacionales de Santa Marta (total y tasas de crecimiento interanuales) – Anuario Estadístico de Colombia*

1787	1835	1843	1851	1871	1905	1912	1918	1938
3.607	5.929	4.411	4.340	5.742	9.568	8.348	18.040	33.245

	1,04%	-3,63%	-0,20%	1,41%	1,51%	-1,93%	13,70%	3,10%
--	-------	--------	--------	-------	-------	--------	--------	-------

Fuente: Datos Anuario Estadístico de Colombia y elaboración IDOM.

Partiendo de la base censal del DANE de 2005, con informaciones más recientes y fiables, una vez que es la fuente estadística oficial de Colombia. Los datos obtenidos del DANE provienen tanto de los CENSOS como de otros Estudios realizados por esta Institución y presentan la población fija de Santa Marta en 2005 y una proyección de la misma hasta 2020. El POT vigente en Santa Marta las informaciones del DANE, como mencionado en el artículo 920 – Proyección Poblacional.

Tabla 15. Datos de los Censos de Población del Municipio de Santa Marta. - DANE

POBLACIÓN SANTA MARTA - DANE		
1985	233.267	CENSO DANE
1986	244.540	PROYECCIÓN DANE
1987	255.805	
1988	267.057	
1989	278.280	
1990	289.477	
1991	300.634	
1992	311.761	
1993	322.785	CENSO DANE
1994	333.665	PROYECCIÓN DANE
1995	344.250	
1996	354.368	
1997	363.827	
1998	372.415	
1999	379.982	
2000	386.566	
2001	392.368	

POBLACIÓN SANTA MARTA - DANE		
2002	397.950	CENSO DANE
2003	403.567	
2004	409.374	
2005	415.404	
2006	421.603	PROYECCIÓN DANE
2007	428.018	
2008	434.539	
2009	441.198	
2010	447.963	
2011	454.860	
2012	461.900	
2013	469.066	
2014	476.385	
2015	483.865	
2016	491.535	
2017	499.391	
2018	507.455	
2019	515.717	
2020	524.202	

Fuente: Datos DANE y elaboración IDOM.

Las proyecciones desarrolladas por el DANE siguen tasas de crecimiento anuales modestas y crecientes, generando una estimativa de población actual en 2016 de 491.387 habitantes, o sea, 120% más grandes que 2005. Según entrevistas con distintos *stakeholders* de Santa Marta, esa información resulta verdadera y cercana a la realidad de la ciudad de hoy.

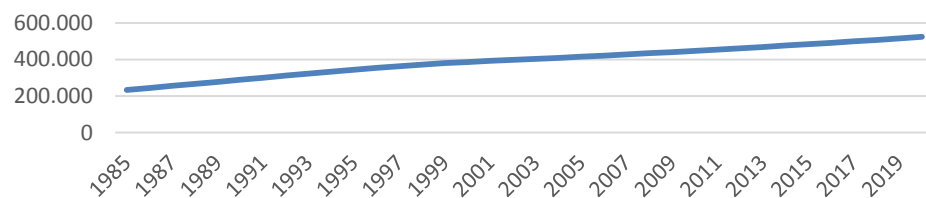
Si se compara con las tasas de crecimiento interanual de Colombia, Santa Marta crecía con índices mucho más altos hasta los años 2000 (con tasas de 5% en 1985). A partir del siglo



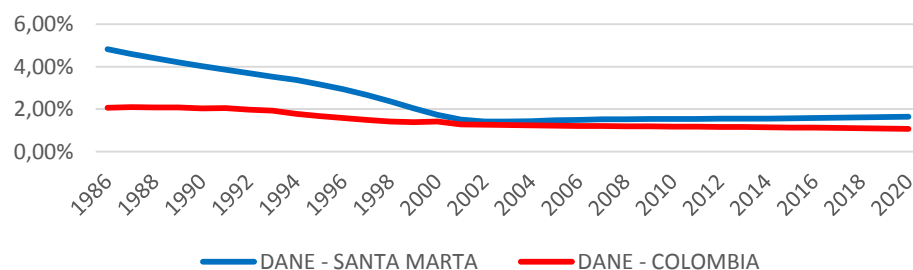
XXI la ciudad pasa a crecer con tasas semejantes a la nacional, aunque poco por encima y creciente, la principal causa se podría encontrar en el fenómeno migratorio del campo a la ciudad que se ha presentado en todo el país.

En comparación con otras ciudades ICES, las tasas de crecimiento población aplicadas por el DANE son similares a las ciudades de Valdivia (Chile) y João Pessoa (Brasil) con 1,2% y 1,7%, respectivamente. Es decir, son tasas consideradas intermedias si comparadas con Palmas (Brasil) o Asunción (Paraguay) con 4,2% y 5,7% respectivamente y con Paraná (Argentina) con una tasa menor que 0,8% anual. Sin embargo, a 2020 las proyecciones del DANE estiman que la ciudad de Santa Marta alcanzará 524.031 habitantes o 32.664 nuevos habitantes si se compara con los días de hoy.

Figura 123. Crecimiento de la Población del Municipio de Santa Marta. - DANE



Tasa de crecimiento de la Población del Municipio de Santa Marta. - DANE



Fuente: Datos DANE y elaboración IDOM.

El DANE también presenta otro importante dato sobre la población fija: la población urbana (cabecera) y rural (resto), por municipio, departamento y nacional. En ese caso, desde 1985, la mayor parte de la población de Santa Marta ya era urbana (83%), frente al departamento de Magdalena y Colombia con 51% y 67%, respectivamente.

Ya en el Censo de 2005, la migración campo-ciudad y los límites urbanos se amplían en Santa Marta y convierte la población en 93% urbana (un crecimiento de 0,57% anual), mientras que en el departamento de Magdalena y en Colombia la proporción entre población urbana y rural seguía más equilibrada, pero ya más urbana que en años anteriores. Según las proyecciones a 2020, la tendencia del DANE pone que Santa Marta tendrá 97% de población urbana, frente a 3% de población rural. Eso significa que los habitantes de poblados rurales como Bonda y Taganga podrían considerarse urbanos a futuro dada la tendencia de crecimiento de los últimos años, por ejemplo.

Tabla 16. Datos de los Censos (Cabecera y Resto) del Municipio de Santa Marta. - DANE

	SANTA MARTA		MAGDALENA		COLOMBIA	
	CABECERA	RESTO	CABECERA	RESTO	CABECERA	RESTO
<b>1985</b>	83%	17%	51%	49%	67%	33%
<b>1986</b>	83%	17%	52%	48%	67%	33%
<b>1987</b>	83%	17%	52%	48%	67%	33%
<b>1988</b>	83%	17%	53%	47%	67%	33%
<b>1989</b>	83%	17%	53%	47%	68%	32%
<b>1990</b>	84%	16%	54%	46%	68%	32%
<b>1991</b>	84%	16%	54%	46%	68%	32%
<b>1992</b>	84%	16%	55%	45%	69%	31%
<b>1993</b>	85%	15%	56%	44%	69%	31%
<b>1994</b>	85%	15%	56%	44%	70%	30%
<b>1995</b>	86%	14%	57%	43%	70%	30%
<b>1996</b>	87%	13%	59%	41%	71%	29%

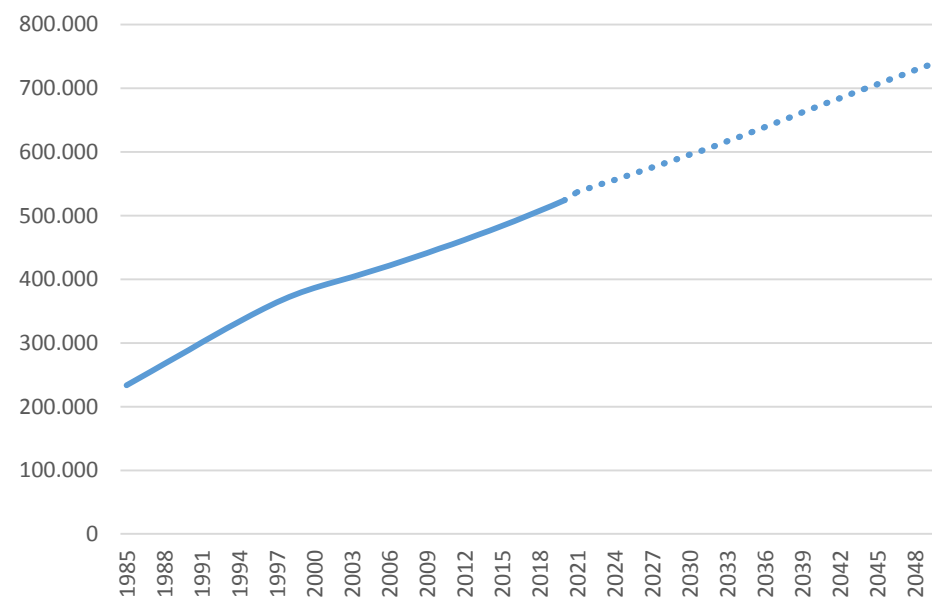
	SANTA MARTA		MAGDALENA		COLOMBIA	
	CABECERA	RESTO	CABECERA	RESTO	CABECERA	RESTO
1997	87%	13%	60%	40%	71%	29%
1998	88%	12%	62%	38%	72%	28%
1999	89%	11%	64%	36%	72%	28%
2000	90%	10%	65%	35%	73%	27%
2001	90%	10%	66%	34%	73%	27%
2002	91%	9%	67%	33%	73%	27%
2003	92%	8%	67%	33%	74%	26%
2004	92%	8%	68%	32%	74%	26%
2005	93%	7%	69%	31%	74%	26%
2006	93%	7%	69%	31%	75%	25%
2007	94%	6%	70%	30%	75%	25%
2008	94%	6%	70%	30%	75%	25%
2009	95%	5%	71%	29%	75%	25%
2010	95%	5%	71%	29%	76%	24%
2011	95%	5%	72%	28%	76%	24%
2012	96%	4%	72%	28%	76%	24%
2013	96%	4%	73%	27%	76%	24%
2014	96%	4%	73%	27%	76%	24%
2015	96%	4%	74%	26%	76%	24%
2016	97%	3%	74%	26%	77%	23%
2017	97%	3%	74%	26%	77%	23%
2018	97%	3%	75%	25%	77%	23%
2019	97%	3%	75%	25%	77%	23%

	SANTA MARTA		MAGDALENA		COLOMBIA	
	CABECERA	RESTO	CABECERA	RESTO	CABECERA	RESTO
2020	97%	3%	75%	25%	77%	23%

Fuente: Datos DANE y elaboración IDOM.

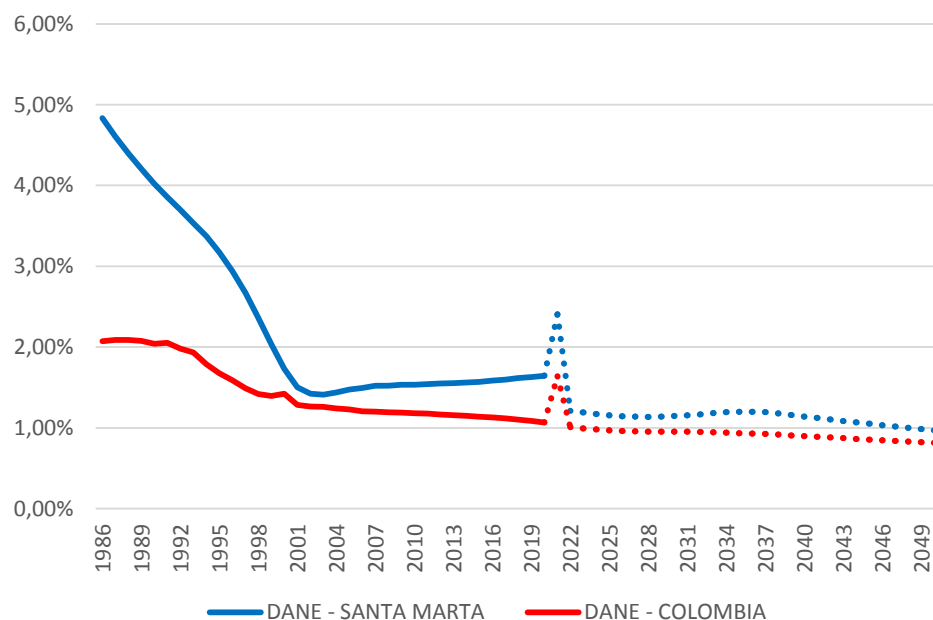
Si seguimos las tendencias y tasas aplicadas por el DANE para calcular la población fija en un horizonte de 2030 y 2050, tendríamos lo siguiente:

Figura 124. Proyección de la Población de Santa Marta. – 2030 y 2050



Fuente: Datos DANE y elaboración IDOM.

Figura 125. Tasa de crecimiento de la Población del Municipio de Santa Marta. - Proyección



Fuente: Datos DANE y elaboración IDOM.

Tabla 17. Proyección de la Población de Santa Marta. – 2030 y 2050

PROYECCIÓN POBLACIÓN SANTA MARTA COM TENDENCIAS USADAS POR EL DANE		
2021	536.827	PROYECCIÓN REALIZADA POR IDOM CON LAS TENDENCIAS UTILIZADAS PARA LA PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN DEL DANE A 2020
2022	543.331	
2023	549.791	
2024	556.225	
2025	562.653	
2026	569.096	

PROYECCIÓN POBLACIÓN SANTA MARTA COM TENDENCIAS USADAS POR EL DANE		
2027	575.575	
2028	582.116	
2029	588.746	
2030	595.490	
2031	602.372	
2032	609.412	
2033	616.614	
2034	623.973	
2035	631.464	
2036	639.045	
2037	646.669	
2038	654.287	
2039	661.878	
2040	669.430	
2041	676.941	
2042	684.412	
2043	691.842	
2044	699.233	
2045	706.583	
2046	713.890	
2047	721.153	
2048	728.373	
2049	735.552	
2050	742.691	

Fuente: Elaboración IDOM.



Así, utilizando las proyecciones y tendencias establecidas por el DANE para la ciudad de Santa Marta, a 2030 habría 595.490 habitantes, o sea, 111.625 nuevos habitantes o sería 123% mayor que 2015. A más largo plazo las proyecciones llevarían a 742.691 habitantes en Santa Marta o 285.826 nuevos habitantes (153% más grande que 2015), aproximadamente 9.000 nuevos habitantes por año.

Algunos otros estudios también proyectan la población de Santa Marta a futuro. Aunque son varias las alternativas que existen para realizar una estimación de población, hay consenso en la literatura que no existe un método universalmente superior a otro. La elección de la metodología, por tanto, se basa principalmente en la información disponible y cada estudio llevó a cabo una forma de calcularla.

El documento “Memoria Justificativa del Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta, producido en 2015 por Geografía Urbana LTDA para ONU HABITAT, Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta y la Alcaldía de Santa Marta tiene como reto *acompañar el proyecto de revisión de un plan de ordenamiento territorial, de acuerdo con el Decreto 4002 de 2004 “Por el cual se reglamentan los artículos 15 y 28 de la Ley 388 de 1997” en el cual se señala que este documento debe indicar “con precisión, la necesidad, la conveniencia y el propósito de las modificaciones que se pretenden efectuar. Adicionalmente, se anexará la descripción técnica y la evaluación de sus impactos sobre el Plan de Ordenamiento vigente”*. En ese documento se encuentra información adicional sobre las proyecciones de población fija del DANE para Santa Marta y, también, proyección propia.

Tabla 18. Proyección de la Población de Santa Marta. – Expediente Municipal 2015

PROYECCIÓN POBLACIÓN – EXPEDIENTE MUNICIPAL		
	DANE	GEOGRAFÍA URBANA
2021	536.827	534.397
2022	544.651	
2023	552.475	
2024	560.299	

PROYECCIÓN POBLACIÓN – EXPEDIENTE MUNICIPAL		
	DANE	GEOGRAFÍA URBANA
2025	568.123	
2034		624.714
2044		685.074

Fuente: Datos Expediente Municipal, 2015 y elaboración IDOM.

La previsión de población entre 2020 y 2050 presentada por ese documento, con base en los datos del DANE es muy similar a la realizada anteriormente por IDOM, con una diferencia de poco menos de 6.000 personas en 2025.

Tabla 19. Comparación entre proyecciones poblacionales de Santa Marta

	DANE + PROYECCIÓN IDOM	DANE - EXPEDIENTE MUNICIPAL	PROYECCIÓN EXPEDIENTE MUNICIPAL
2014	476.385	476.385	456.931
2020	524.202	524.202	534.397
2021	536.827	536.827	
2022	543.331	544.651	
2023	549.791	552.475	
2024	556.225	560.299	534.397
2025	562.653	568.123	
2030	595.490		583.026
2034	623.973		624.714
2044	699.233		685.074
2050	742.691		735.270

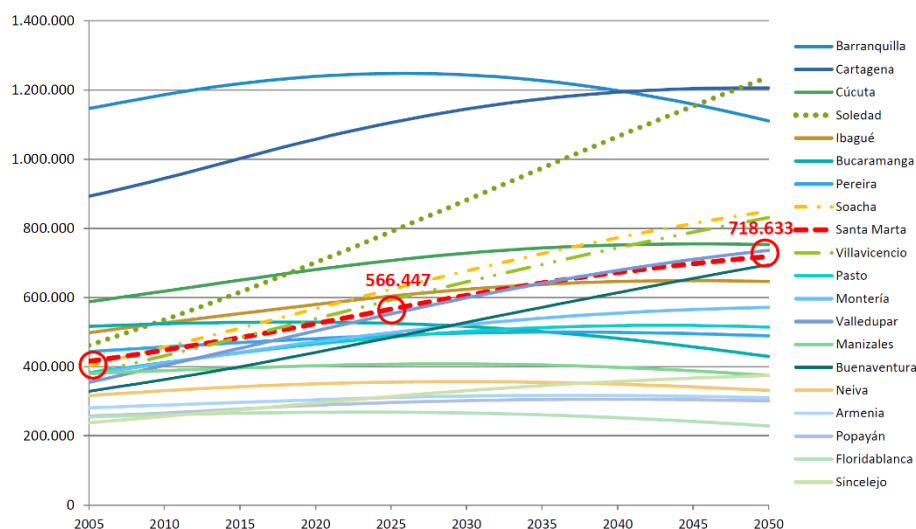
Fuente: Datos DANE y Expediente Municipal, 2015 y elaboración IDOM.

Para los años de 2030 y 2050, escenarios temporales de los Estudios de Base de la Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles, se ha realizado una extrapolación de la tendencia

prevista por Geografía Urbana a 2014, 2024, 2034 y 2044, para que fueran comparables con la tendencia de las proyecciones de DANE. Los resultados fueron muy similares, con un incremento población un poco más acentuado en las previsiones sobre los datos del DANE; 12.000 y 7421 habitante a 2030 y 2050, respectivamente.

Otra información de interés es la proyección poblacional no oficial para Santa Marta, realizada por el Departamento Nacional de Planeación de Colombia (DNP), representado en la imagen de abajo:

Figura 126. Proyección de la población por municipios – No oficial DNP



Fuente: Datos DNP y elaboración Geografía Urbana, 2015.

Esta también sigue parámetros y tendencias similares a las proyecciones del DANE, de Geografía Urbana para el documento base de revisión del POT de Santa Marta, y por IDOM (siguiendo sus datos y tendencias).

Otros dos documentos presentan proyecciones poblacionales para Santa Marta. Metroagua desarrollo en 2009 el Plan Director de Acueducto y Alcantarillado Sanitario de Santa Marta D.T.C.H., donde presenta distintas metodologías de proyección de la población fija de Santa Marta y la Universidad de los Andes desarrolló para Findeter y Metroagua el Estudio para el Fortalecimiento de la Infraestructura Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos Proyectados en los Próximos 50 Años, donde también presenta proyecciones poblacionales a futuro.

En el estudio de Metroagua, se realiza el cálculo del crecimiento de la población año por año hasta el máximo de horizonte definido (50 años), se basó teniendo en cuenta la información estadística del DANE. A partir de los censos existentes, y de las proyecciones de población realizadas por este organismo para el periodo 2006-2009, se aplicaron varios métodos de proyección. La tabla abajo enseña un resumen de la población calculada por ese estudio para el periodo 2005-2009 y luego en intervalos de 10 años, incluyendo los valores hallados con las distintas metodologías utilizadas.

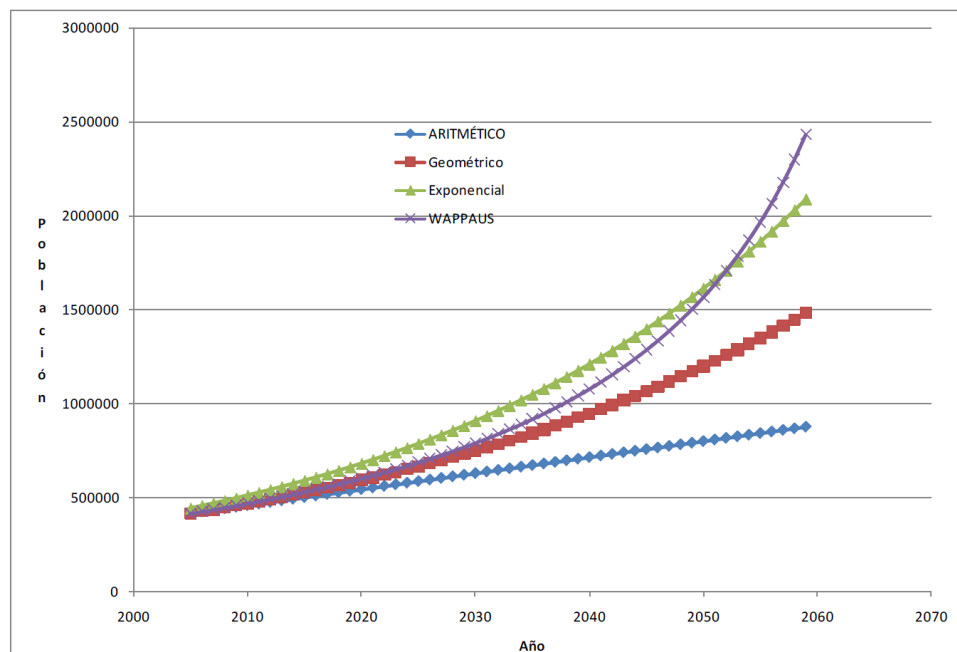
Tabla 20. Resultados de los distintos modelos de proyección de la población de Santa Marta

	METROAGUA - PROMEDIO PROYECCIONES DANE	METROAGUA - PROYECCIÓN CUADRÁTICA	METROAGUA - PROYECCIÓN ARITIMÉTICA
<b>2005</b>	415.256	160.869	415.270
<b>2006</b>	421.753	240.811	423.787
<b>2007</b>	428.351	303.466	432.303
<b>2008</b>	435.052	411.489	440.820
<b>2009</b>	441.856	451.242	449.336
<b>2019</b>	606.462	678.084	619.666
<b>2029</b>	515.991	558.812	534.501

	METROAGUA - PROMEDIO PROYECCIONES DANE	METROAGUA - PROYECCIÓN CUADRÁTICA	METROAGUA - PROYECCIÓN ARITIMETICA
2039	703.307	809.056	704.831
2049	820.898	951.729	789.996
2059	957.997	1.106.103	875.161

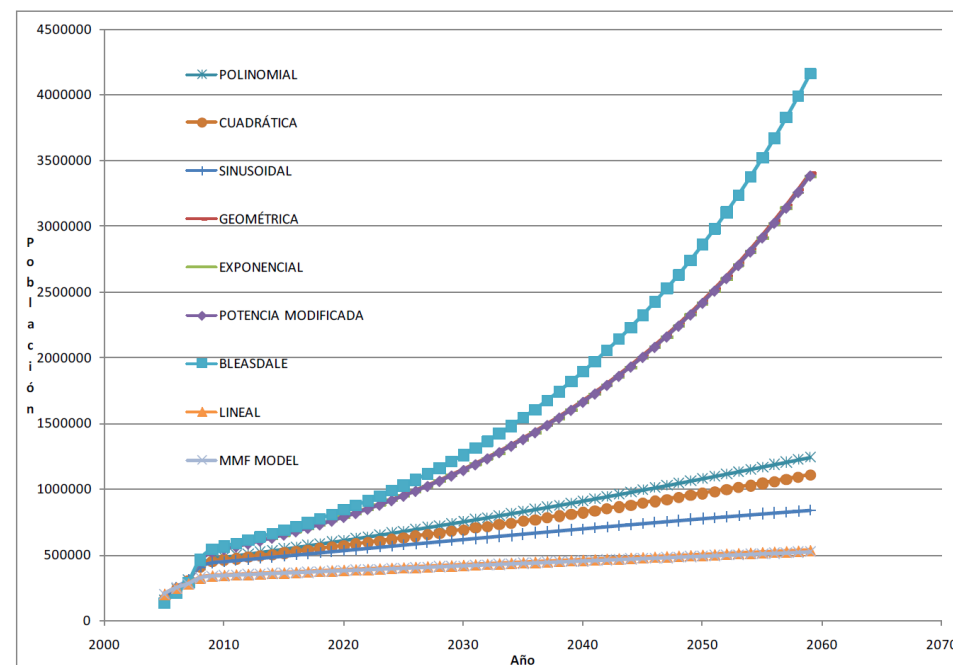
Fuente: Metroagua, 2009.

Figura 127. Distintos modelos de proyección de la población de Santa Marta -con base en los 3 últimos censos.



Fuente: Metroagua, 2009.

Figura 128. Distintos modelos de proyección de la población de Santa Marta -con base en los todos los censos disponibles.



Fuente: Metroagua, 2009.

Después del análisis de los resultados de las distintas metodologías, se realizó un ajuste de la población proyectada para los sistemas, dada la separación geográfica determinada por los cerros nacionales y condiciones distintas entre el norte y sur de la ciudad. Por un lado, en el Norte, se encuentra la propia ciudad como tal, donde actualmente se concentra más del 70% de la población, y donde se encuentra el centro histórico y comercial, y por el otro lado, en el Sur, se encuentra el corregimiento de Gaira, y los sectores turísticos de El Rodadero, Rodadero Sur y el aeropuerto, entre otros.



Con esos ajustes, la proyección de población fija a futuro de Metroagua prevé un incremento poblacional un poco más intenso, pero todavía cercano a las previsiones realizadas por IDOM sobre los censos y las tendencias del DANE, con diferencia cercana a 35.000 habitantes en 2049.

Tabla 21. Población fija ajustada por Metroagua en comparación con la proyección del DANE+IDOM

POBLACIÓN FIJA	2009	2029	2034	2039	2049
<b>METROAGUA</b>	415.256	566.269	611.863	661.100	771.685
<b>DANE + IDOM</b>	441.198	588.746	623.973	661.878	735.552

Fuente: DANE y Metroagua con elaboración de IDOM.

Por último, el estudio realizado por la Universidad de los Andes proyectó la población de Santa Marta a través de una de las metodologías propuestas por Swanson y Tayman (2012) basado en unidades de vivienda. El método de unidades de vivienda se basa en que la mayor parte de la población vive en algún tipo de estructura de vivienda. La metodología es sensible a la calidad de los datos y por ello se hace un esfuerzo importante en validar los mismos durante el proceso de estimación. Por eso, el estudio también propone correcciones y ajustes con estimación de la población de 2014 del DANE y con base en informaciones de la empresa de energía eléctrica (Electricaribe).

Tabla 22. Número de viviendas de la población permanente. Estimaciones ajustadas.

Zona	Viviendas
Santa Marta	101,485
Bonda	1,589
Taganga	1,641
Resto rural	11,132
Total	115,847

Fuente: Universidad de los Andes, 2015.

Sobre la información ajustada, se realiza una proyección geométrica de la población definida como “permanente” (fija). Ese estudio, si se compara con los anteriores, acaba por presentar resultados mucho más altos e intensos que los otros, ya que aplica tasas de crecimiento interanual de la población de 2,82%, mientras que los otros estudios utilizan índices cercanos a 1,55%. Por eso, la previsión de población fija de Santa Marta para ese estudio a 2049 ultrapasaría 1 millón de habitantes, cerca de 250.000 – 300.000 habitantes más que lo que prevén los otros estudios.

Tabla 23. Proyección de la Población Fija – Universidad de los Andes

Proyección Población y Tasas de Crecimiento Interanual		
<b>2014</b>	476.207	
<b>2015</b>	489.619	2,82%
<b>2016</b>	503.408	2,82%
<b>2017</b>	517.586	2,82%
<b>2018</b>	532.163	2,82%
<b>2019</b>	547.150	2,82%
<b>2020</b>	562.559	2,82%
<b>2021</b>	578.403	2,82%
<b>2022</b>	594.692	2,82%
<b>2023</b>	611.441	2,82%
<b>2024</b>	628.661	2,82%
<b>2025</b>	646.366	2,82%
<b>2026</b>	664.570	2,82%
<b>2027</b>	683.286	2,82%
<b>2028</b>	702.529	2,82%
<b>2029</b>	722.315	2,82%
<b>2030</b>	742.658	2,82%
<b>2031</b>	763.573	2,82%

Proyección Población y Tasas de Crecimiento Interanual		
2032	785.078	2,82%
2033	807.188	2,82%
2034	829.921	2,82%
2035	853.294	2,82%
2036	877.326	2,82%
2037	902.034	2,82%
2038	927.438	2,82%
2039	953.557	2,82%
2040	980.413	2,82%
2041	1.008.024	2,82%
2042	1.036.413	2,82%
2043	1.065.602	2,82%
2044	1.095.612	2,82%
2045	1.126.468	2,82%
2046	1.158.193	2,82%
2047	1.190.812	2,82%
2048	1.224.348	2,82%
2049	1.258.830	2,82%

Fuente: Universidad de los Andes y elaboración IDOM.

Figura 129. Proyecciones de la población fija de Santa Marta por distintos estudios



Fuente:

DANE, Expediente Urbano, Metroagua, Universidad de los Andes y elaboración IDOM.



### 3.1.2 Población Flotante de Santa Marta

La población flotante es una característica importante de la ciudad de Santa Marta que debe incorporarse al análisis demográfico y en las proyecciones poblacionales. Esta se compone esencialmente de individuos no residentes que se alojan en hoteles, hostales, viviendas secundarias o en apartamentos de temporada. El DANE no presenta informaciones y proyecciones de población flotante en Santa Marta y tampoco el estudio realizado por Geografía Urbana para el Expediente Urbano de la revisión del POT.

Sin embargo, los estudios de Metroagua y de la Universidad de los Andes, debidos sus demandas técnica, lo presentan y, como forma de contrastarlos también nos apropiamos de indicadores de turismo de la Secretaría de Turismo de Santa Marta.

Para el cálculo de la población flotante se manejan dos conceptos:

- Población flotante de Santa Marta (Pf)
- Visitantes medios en un periodo t (Vt) y tiempo de estancia medio (E).  
Normalmente t es un año o un mes determinado.

Según la Secretaría de Turismo, actualmente llegan al año en Santa Marta aproximadamente 180.000 turistas internacionales y 1.425.000 turistas nacionales, o sea, un total de 1.613.386 turistas al año. O sea, la población flotante (Pf) casi 4 veces la población fija actual de Santa Marta.

Para un cálculo de los visitantes medios en un periodo (Vt) con base en la información de la Secretaría de Turismo para 2015, adoptamos la siguiente formula:

$$Pf = Vt / (t/E)$$

Si partimos que el tiempo de estancia medio (E) es de 2 semanas (14 días) en un periodo de 1 año (365 días), tendríamos:

$$Pf = \frac{1.613.386}{\left(\frac{365}{14}\right)}$$

Así, el número de visitantes medios en 2015 en Santa Marta sería de 61.883 turistas, en 2015.

Para comprobar si el valor de visitantes medios es fiable, usamos datos de la oferta turística en Santa Marta para el mismo año. De la Secretaría de Turismo sabemos que llegaron en Santa Marta cerca de 15.000 cruceristas y que existen, actualmente, aproximadamente 20.000 camas en hoteles y hostales. Uno de los datos más difíciles de detectar serían las viviendas secundarias y apartamentos de temporadas. Esa información estaba disponible en el estudio de la Universidad de los Andes y fue calculada a través de registros de consumo de agua fornecidos por Metroagua: *aquellos usuarios residenciales que registran consumos anormalmente altos en temporada alta y bajos o casi cero el resto del año*. Según este estudio, la ocupación media de las viviendas secundarias sería de 7 personas/vivienda, generando un total de casi 25.000 plazas.

Tabla 24. Proyección de la Población Fija – Universidad de los Andes

Población Flotante – Visitantes Medios	2015
Cruceistas - Secretaria de Turismo	15.091
Hoteles (camas) - Secretaria de Turismo	20.018
Viviendas Secundarias - Universidad de los Andes	24.724
<b>TOTAL</b>	<b>59.833</b>

Fuente: Secretaría de Turismo de Santa Marta, Universidad de los Andes y elaboración IDOM.

En total sería 59.833 plazas para turistas en Santa Marta. La diferencia entre las dos formas de cálculo presentadas sería cercana a 2000 turistas, es decir, que son cifras muy próximas y que los supuestos asumidos en el cálculo de visitantes medios son realistas.

Siguiendo la misma metodología, se calcula el total de población flotante y de visitantes medios según las metas de la Secretaría de Turismo de Santa Marta a futuro. Las metas están definidas entre 2016 y 2019, con la previsión que Santa Marta reciba 7 millones de turistas y 1 millón de turistas internacionales, en total.

Eso significa tasas de crecimiento interanual de 9,61%, un incremento de 715.000 turistas al año y 28.000 turistas medios entre 2015 y 2019.

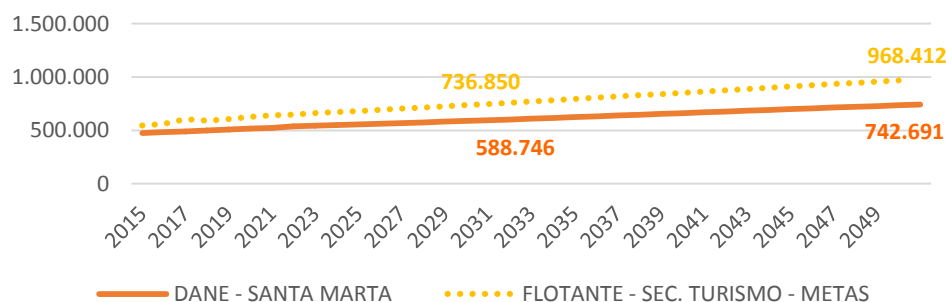
Siguiendo las tendencias propuestas por la Secretaria de Turismo, a 2030 serían más de 3 millones de turistas y a 2050 casi 6 millones anuales, o 141.360 y 225.721 visitantes medios, respectivamente.

Tabla 25. Proyección de la Población Flotante según metas de la Secretaria de Turismo de Santa Marta

	TURISTAS - SEC. TURISMO - METAS TURISTAS (Pf)	TURISTAS - SEC. TURISMO - METAS TURISTAS (Vt)
2015	1.613.386	61.883
2016	1.817.084	69.696
2017	2.756.049	105.711
2018	2.191.408	84.054
2019	2.328.501	89.312
2030	<b>3.685.460</b>	<b>141.360</b>
2050	<b>5.884.871</b>	<b>225.721</b>

Fuente: Secretaria de Turismo de Santa Marta y elaboración IDOM.

Figura 130. Proyección de la población total (fija+flotante) según metas de la Secretaria de Turismo



Fuente: DANE, Secretaria de Turismo de Santa Marta y elaboración IDOM.

La población total de la ciudad a futuro, sumando la población fija del DANE con los resultados de la proyección de visitantes medios anuales sobre las metas de la Secretaria de Turismo, llevaría a 736.850 personas a 2030 y 968.412 personas a 2050.

El Plan Director de Acueducto y Alcantarillado Sanitario de Santa Marta realizado por Metroagua asume la fuerte presión sobre los sistemas causada por la población flotante de la ciudad. Entiende que esa población se ubica, con más intensidad, en la zona sur de la ciudad: *“el sistema Sur, por el contrario, debido a su vocación turística y a encontrarse en ella grandes zonas de expansión definidas por el POT de Santa Marta, se hace claro que la población (fija) calculada está sub-valorada; más aún cuando recientemente se han venido ejecutado obras importantes de acueducto y alcantarillado sanitario que mejoraran la oferta y calidad del servicio para el primer caso, y que representan la solución de evacuación de aguas residuales para zonas como el Rodadero-Sur, Salguero y Gaira Mar, que por carecer de tal servicio, veían frenado su desarrollo, principalmente destinado a proyectos turísticos. Por consiguiente es de prever, y de hecho actualmente ya se está presentado un aumento en la oferta de proyectos urbanísticos enfocados hacia la explotación turística de la región, que tanto la población fija como la flotante se incrementarán a un ritmo más acelerado, modificando la proporción actual de la población entre los dos sistemas. En este orden de ideas, y ajustándose a unos parámetros muy generales dados por el POT, pero también a densidades reales de zonas ya casi totalmente urbanizadas, como El Rodadero y Gaira, se realizó un análisis para estimar el crecimiento poblacional dentro del Sistema Sur, más ajustado a la realidad antes descrita.”*

Por eso, se realiza un ajuste en las proyecciones de población fija, añadiendo el incremento de lo que serían los visitantes medios, actuales y a futuro. Con esa información llegaríamos a las previsiones de población flotante anual a Santa Marta, según el estudio, que no pasaría de los 2 millones a 2049 (un crecimiento mucho menos intenso de las previsiones de la Secretaria de Turismo, que llega a los 2 millones de turistas en 2019).

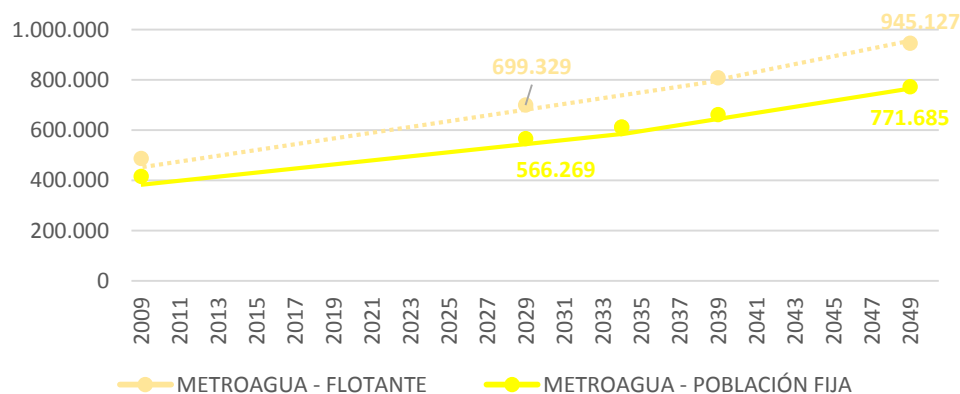
Tabla 26. Proyección de la Población Flotante según Metroagua

	Población Flotante (Pf)	Visitantes Medios (Vt)	Tasa de Crecimiento
<b>2009</b>	861.312	71.776	
<b>2029</b>	1.596.720	133.060	3,13%
<b>2039</b>	1.753.764	146.147	0,94%
<b>2049</b>	2.081.304	173.442	1,73%

Fuente: Metroagua con elaboración de IDOM.

Siguiendo los resultados y previsiones de ese estudio, la población total (fija + flotante) de Santa Marta a futuro sería de 699.329 personas a 2029 y 945.127 personas a 2049, valores similares a las previsiones de la Secretaria de Turismo sumadas con las del DANE. Eso porque se compensa un mayor incremento en la población fija del estudio de Metroagua con metas osadas de la Secretaria de Turismo para la población flotante y no porque las tendencias proyectadas para la población flotante sean tan altas como las metas de la Secretaria de Turismo.

Figura 131. Proyección de la población total (fija + flotante) según Metroagua



Fuente: Metroagua con elaboración de IDOM.

Por último, el estudio realizado por la Universidad de los Andes, Estudio para el Fortalecimiento de la Infraestructura Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos Proyectados en los Próximos 50 Años, calculó la población flotante tanto el número de camas de hotel como la tasa de ocupación. La tasa de ocupación se basó en los datos facilitados por COTELCO, mientras que los del número de camas se basan en el Registro Nacional de Turismo. Para estimar la tasa de ocupación la metodología se basó en los datos disponibles de enero 2012 a junio de 2014.

Tabla 27. Proyección de la Población Flotante según Universidad de los Andes

	Población Flotante (Pf)	Visitantes Medios (Vt)	Tasa de Crecimiento
<b>2014</b>	570.744	47.562	
<b>2015</b>	594.036	49.503	4,08%
<b>2020</b>	724.152	60.346	4,04%
<b>2030</b>	1.066.776	88.898	3,95%
<b>2040</b>	1.556.208	129.684	3,85%
<b>2050</b>	2.251.872	187.656	3,76%

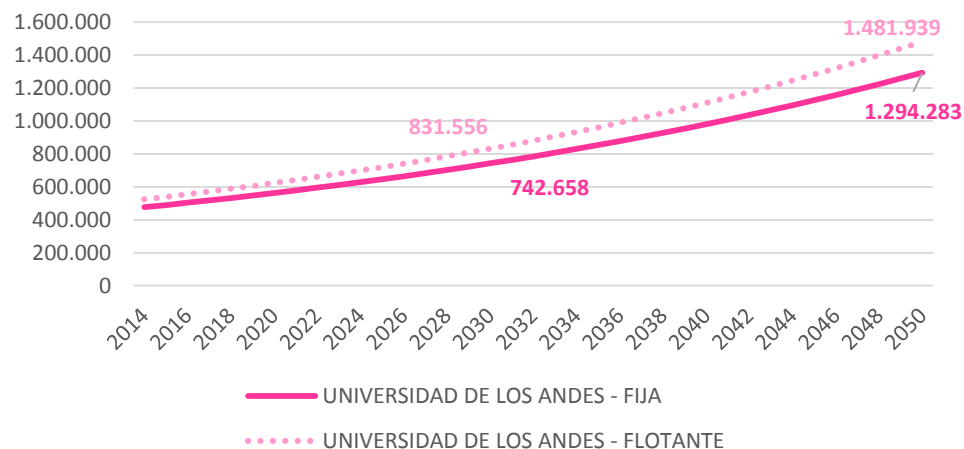
Fuente: Universidad de los Andes con elaboración de IDOM.

Los resultados de población flotante anual y de visitantes medios anuales a 2030 y 2050 presentan una tendencia de incremento en el número de turistas muy similar al del estudio de Metroagua, pero aún inferior a la tendencia de las metas de la Secretaria de Turismo de Santa Marta. Serían más de 1 millones de turistas anuales a 2030 y 2,2 millones de turistas anuales a 2050, con visitantes medios anuales de 88.898 personas a 2030 y 187.656 personas a 2050, que representan índices superiores a 3% de crecimiento interanual.

Sin embargo, sobre la proyección de la población fija realizada por ese estudio, que adoptó índices de crecimiento muy altos (proyección geométrica), la población total (la suma entre la población fija y flotante) incrementa bastante los resultados, con 831.566 personas a 2030 y 1.481.939 personas a 2050, cerca de 150% mayor que las dos otras proyecciones de población total presentadas hasta aquí.



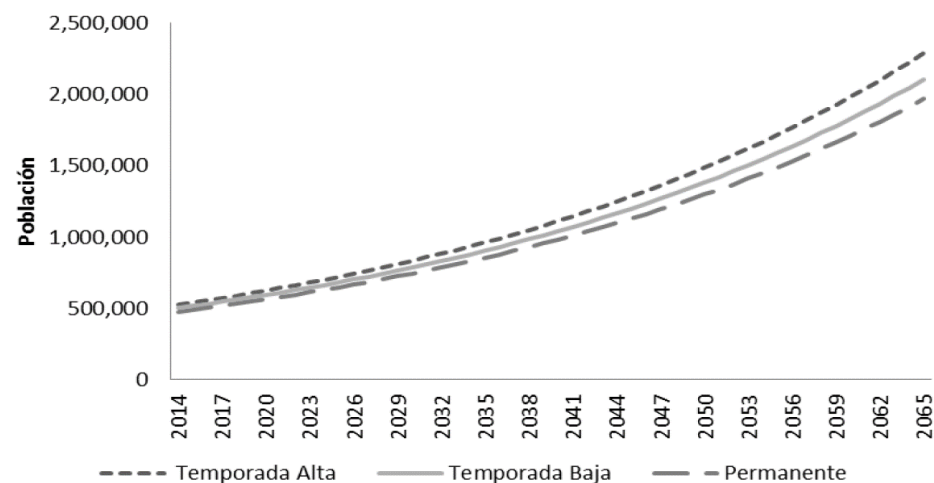
Figura 132. Proyección de la población total (fija + flotante) según Universidad de los Andes



Fuente: Universidad de los Andes con elaboración de IDOM.

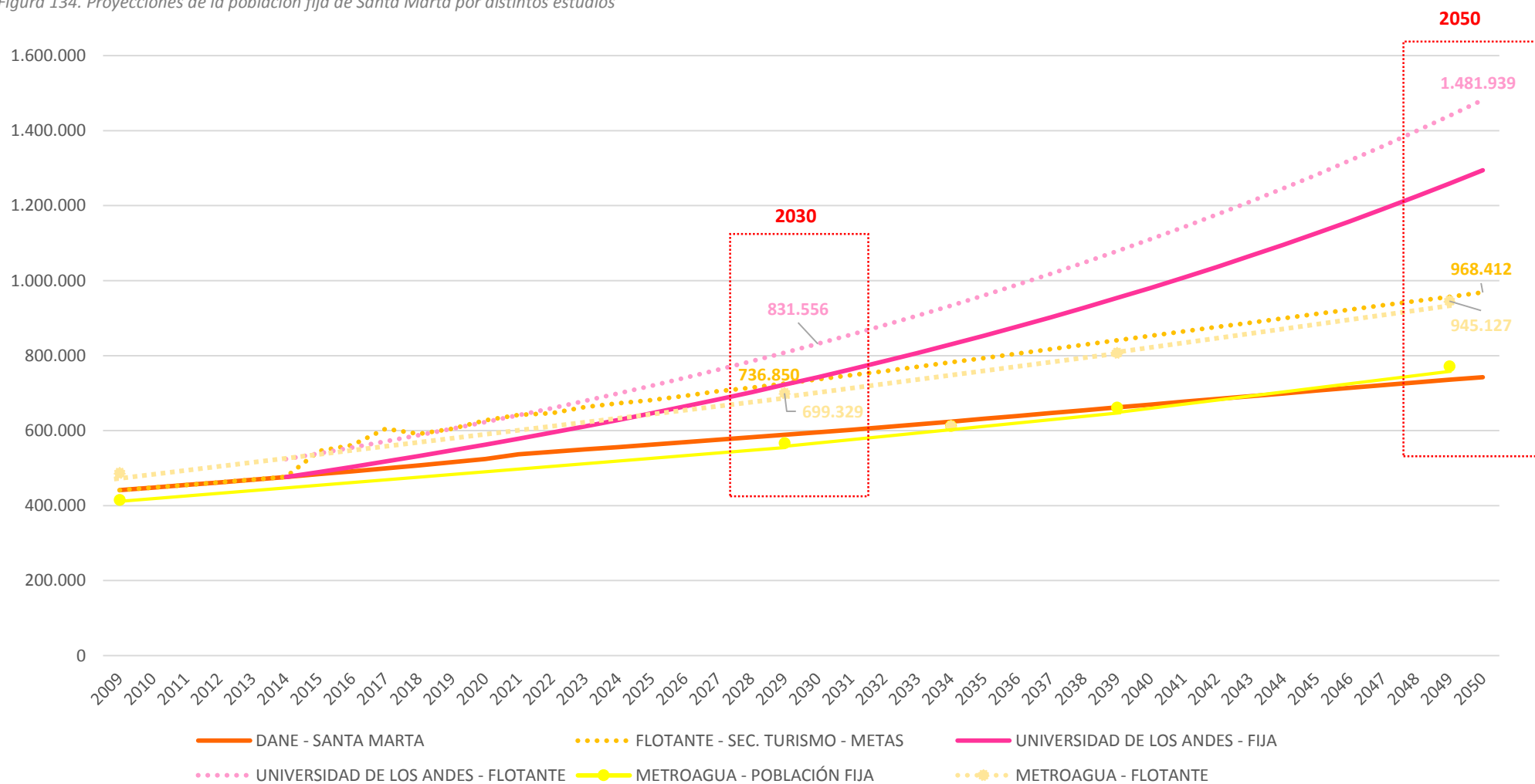
Ese estudio también definió las temporadas de turismo: alta y baja. La temporada alta se define como la tasa de ocupación reportada en temporada alta (78,6%). La temporada baja como la reportada en temporada baja (46,4%), representando una variación de población total (fija + flotante) para los distintos años, como ilustra la figura.

Figura 133. Proyección de la población permanente, en alta y baja temporada



Fuente: Universidad de los Andes con elaboración de IDOM.

Figura 134. Proyecciones de la población fija de Santa Marta por distintos estudios



Fuente: DANE, Expediente Urbano, Metroagua, Universidad de los Andes y elaboración IDOM.

### 3.1.3 Datos Demográficos incluidos en el POT

Respecto a los datos de población para Santa Marta el POT referencia según los datos del DANE, en el documento aprobado para el POT 2000 Jate Matuna.

Para el documento realizado por AECOM para el soporte al POT Quinto Centenario, se menciona la distribución de la población en el área urbana del Distrito de Santa Marta, de la siguiente forma:

Tabla 28. Población Comunas

COMUNA	POBLACION
Comuna 1	62.853
Comuna 2	27.130
Comuna 3	66.346
Comuna 4	33.432
Comuna 5	61.598
Comuna 6	38.786
Comuna 7	37.691
Comuna 8	16.084
Comuna 9	21.566
Total Población Área Urbana	365.486

Fuente: AECOM

Para la población total dan un aproximado de 450.000 habitantes.

Para el año 2035 dan una proyección de 681.000 habitantes



## 3.2 ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO

Dentro del Estudio de Crecimiento Urbano es fundamental conocer el marco normativo que rige a la ciudad de Santa Marta en términos de desarrollo urbano, el cual es una herramienta para determinar la visión sobre las directrices de los principales elementos estructuradores de la ciudad. El objetivo es hacer una revisión de la normativa existente y aprobada e igualmente conocer en detalle cuál es la que se tiene prevista para regir la ciudad en los próximos años. De otra parte es relevante estudiar las infraestructuras existentes y las que se tienen planificadas para mejorar las condiciones de la ciudad.

### 3.2.1 Marco Normativo a nivel Municipal: POT Jate Matuna 2000-2009 vigente

La herramienta jurídica clave para el desarrollo de una ciudad en Colombia está basada en el Plan de Ordenamiento (POT) que surge a partir de la ley 388 de 1997, en la cual los POT serán elaborados y adoptados por las respectivas autoridades de los distritos y municipios que cuenten con una población superior a los 100.000 habitantes.

Para el caso de la ciudad de Santa Marta rige actualmente:

- **POT “Jate Matuna” 2000-2009** por medio del acuerdo N. 005 del 2000

Es relevante mencionar que en etapas posteriores dentro del año 2016, se hará la aprobación del denominado **POT Quinto Centenario**, para este estudio de Crecimiento Urbano se tendrá en cuenta los documentos del proyecto de acuerdo y sus correspondientes documentos técnicos, que han sido resultado de los estudios previos contratados por la Fundación Pro-Sierra y ejecutados por la firma AECOM y Geografía Urbana.

Para mejor comprensión del lector, se comentarán los principales puntos del POT Jate Matuna 2000-2009 e igualmente se incluirá la visión estratégica del que será el nuevo POT Quinto Centenario.

### 3.2.1.1 Plan de Ordenamiento Territorial “Jate Matuna” 2000-2009

El POT Jate Matuna aprobado el 28 de junio del 2000, fue orientado bajo los criterios de:

- Identidad Cultural
- Sostenibilidad
- Competitividad
- Participación Ciudadana

El POT 2000 propone un modelo de desarrollo para el sector urbano y el sector rural que actuarán como una unidad territorial que estará articulada, será sistemática y funcional:

Modelo de Desarrollo Urbano:

Se busca el equilibrio del territorio urbano por medio de áreas de actividades existentes y por consolidar, relacionadas con usos y funciones urbanas donde el espacio público sea parte de la identidad de la ciudad y potencializador de su imagen urbana. Igualmente se busca lograr una mejor redistribución de las infraestructuras de servicios básicos en áreas desarrolladas y en áreas en proceso de desarrollo; en general se busca la compensación de cargas para la ciudad para lograr el equilibrio adecuado en el ordenamiento del territorio.

Modelo de Ordenamiento Rural:

Para lograr dinamizar el área rural de Santa Marta, el objetivo a perseguir era garantizar la sostenibilidad de las poblaciones que habitan estas zonas, estimulando la producción agrícola como parte de la base alimentaria para la ciudad al igual que la disponibilidad del agua. También se buscaba la dinamización de la economía local para generar ingresos no sólo del mercado interno sino también del mercado externo (exportaciones). El turismo es elemento clave dentro de las zonas rurales por la presencia de patrimonio natural y arqueológico que atrae poblaciones nacionales e internacionales. Se hace especial énfasis en los Parques Naturales Tayrona y Sierra Nevada, los cuales deberían ser protegidos por procesos legales y la respectiva norma ambiental. El fortalecimiento de los núcleos poblacionales rurales es considerado como punto estratégico para construir nodos que estén articulados con el área de influencia respectiva y con la Cabecera Distrital.

Los habitantes de las áreas rurales requieren de la oferta de equipamientos y servicios con el fin de lograr el bienestar de las diferentes comunidades, así mismo es fundamental un proceso de concertación con los actores del conflicto armado con el apoyo del gobierno de la Ciudad de Santa Marta

Ahora, más de 15 años después, se podría decir que aún queda mucho por hacer, las leyes urbanas y los principios de la organización de la ciudad quedaron cortos por los siguientes motivos:

- La población desplazada que se asentó en lugares de la periferia de la ciudad
- La falta de seguimiento y el debilitamiento de la gestión urbana para controlar los desarrollos de segunda vivienda en la ciudad
- La especulación sobre el valor del suelo
- La falta de integración del núcleo urbano principal con el área urbana
- La sobrecarga que afecta la ciudad por el turismo en época de gran afluencia en donde colapsan los servicios
- La insuficiencia y escasez del recurso hídrico
- Las barreras urbanas que ha generado el puerto y los barrios cercanos; ej: Barrio Pescaito
- Los plazos de ejecución del POT 2000 se han vencido, sólo se han hecho modificaciones por medio de resoluciones, se espera que con el nuevo POT Quinto Centenario se puedan mejorar aspectos relevantes para la ciudad

Importante también mencionar que el POT 2000 proyectaba a Santa Marta como una ciudad de “Cuatro Vocaciones”:

- Ciudad Patrimonial
- Ciudad Ambiental
- Ciudad Turística
- Ciudad Portuaria

En esta proyección de ciudad el POT acertó debido a que le dio una vocación a la ciudad que es fácil de identificar y que sigue vigente aún.

### FUNDAMENTACIÓN DEL MODELO

Para lograr la articulación del modelo el POT se buscaba estructurar los siguientes elementos:

- Integración de la Zona del litoral y tejido verde urbano que existe con el área rural, involucrando Parques Naturales dentro de la oferta a nivel ambiental, estabilidad social y económica de los asentamientos que ya están establecidos en la zona
- Conservación del recurso hídrico, recuperación del cauce de los ríos con el manejo adecuado de las rondas y quebradas que conforman el territorio
- Recuperación del espacio público como parte fundamental de la ciudad y punto de encuentro e interacción, además del espacio público que es necesario construir
- Movilidad como estructurante de los orígenes y destinos dentro del área urbana y rural y la eficiencia en comunicación en todo el territorio
- Distribución de los suelos en las diferentes actividades que sean compatibles para el uso racional del territorio
- Dinamización de actividades productivas e innovación tecnológica, además del impulso de actividades productivas, turísticas, portuarias, agroindustriales y agrícolas
- Infraestructura adecuada para el apoyo a la producción local
- Fortalecimiento de núcleos urbanos del sector rural con servicios sociales y saneamiento básico, equipamientos, y mejoramiento del hábitat
- Ordenamiento en materia de seguridad social y convivencia
- Diálogo entre el ciudadano y el territorio

Figura 135. Plano Estructural POT 2000



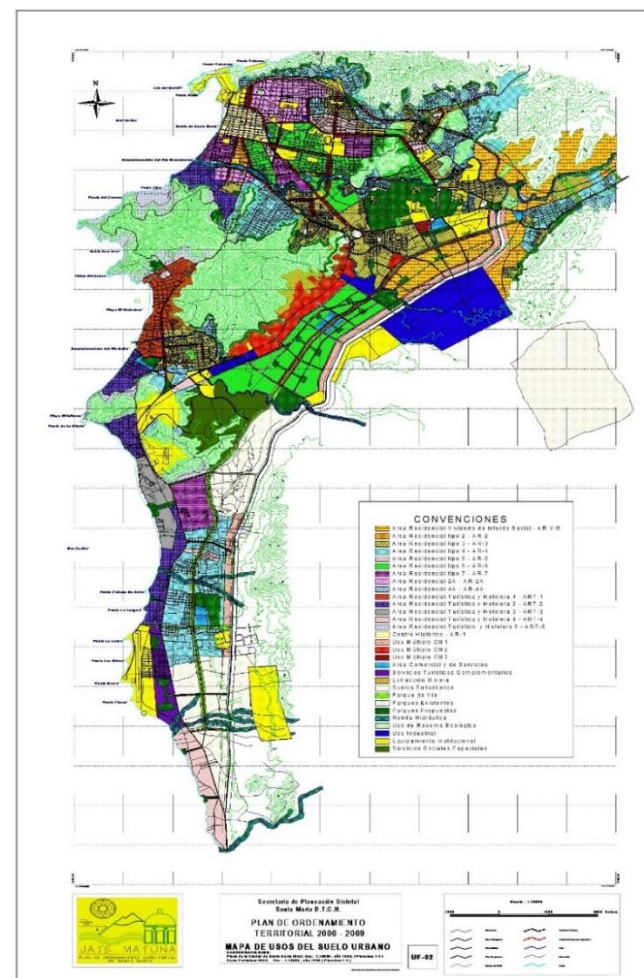
- Definición de estructura y zonificación óptima de usos del suelo (ocupación, explotación y compatibilidad con modelo propuesto)
- Utilización de vacíos urbanos significativos

Actualmente estas ideas siguen en términos de propuestas más no en ejecución, el Documento Técnico del POT Quinto Centenario que reemplazará al POT 2000, retoma las mismas propuestas; igualmente varios de los puntos son relevantes para la ciudad pero requieren no sólo el acuerdo de la Municipalidad sino también del acuerdo con Entidades Privadas.

Como se mencionaba anteriormente sólo se realizó un trabajo importante sobre la Rehabilitación del Centro Histórico.

#### 3.2.1.1.1 Suelo Urbano

Este tipo de suelo se ha caracterizó en el POT 2000 como resultado de la consolidación de infraestructuras de habitabilidad, de los servicios requeridos y de las densidades de población. La actividad económica era relevante para generar el valor agregado en la ciudad, además de las condiciones culturales y sociales. El ámbito urbano está delimitado por el perímetro urbano que no es un límite cerrado sino es un punto de transición hacia la ordenación del resto de territorio de menor escala pero de igual importancia. Incluido en Anexo I



Fuente: POT JATE MATUNA 2000

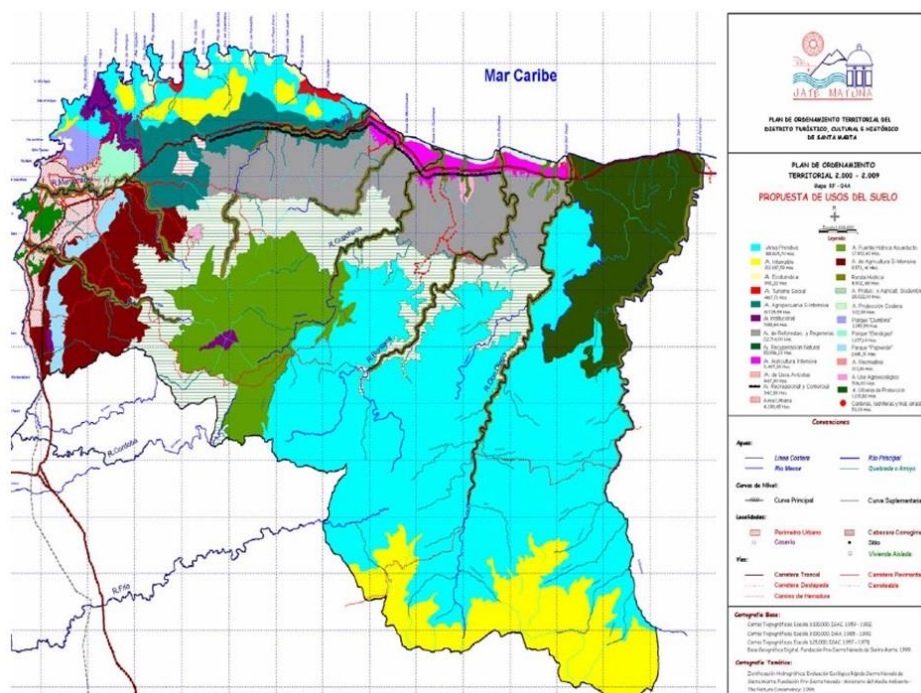
Figura 136. Mapa de usos de suelo Urbano.



### 3.2.1.1.2 Suelo Rural

Según el documento del POT 2000, este suelo es la suma del conjunto de asentamientos asociados a actividades primarias o extractivas de carácter natural. Para el caso de área rural de Santa Marta se hace evidente la alta biodiversidad y su potencial a nivel ambiental, por ello es importante la gestión de este territorio por medio de la normativa que generan las diferentes Entidades a nivel de ciudad, departamental y Gobierno Nacional. Incluido en Anexo I

Figura 137. Propuesta de Usos de Suelo Rural



Fuente: POT JATE MATUNA 2000

### Tratamiento de Desarrollo

El tratamiento de desarrollo está destinado a ordenar por medio del POT los suelos urbanos de expansión que aún no han sido urbanizados para ser desarrollados por medio de la incorporación de servicios básicos de infraestructura y redes de servicios a los asentamientos que serán aptos para vivir. Para el caso de Santa Marta, las áreas destinadas para el tratamiento de desarrollo son las que contienen inmuebles vacantes localizados al interior del área urbanizada actual con más de 2000 metros cuadrados.

Para el año 2016 existen serios problemas respecto a los suelos de expansión que si bien en su mayoría están dispuestos para cubrir necesidades de vivienda, es cierto también que existen otras actividades que también deben ser incluidas como: usos para equipamientos educativos, comerciales, zonas recreativas y parques metropolitanos, entre otros. Lo que ocurre aquí es que en muchos casos se está haciendo la norma urbana “a la medida”, y sin ningún control se han dado licencias urbanas en zonas de expansión, se han hecho desarrollos concertados que al final no benefician a la ciudad porque son terrenos que se están agotando y que ya no son recuperables.

Los proyectos no ofrecen espacio público y existe especulación sobre el suelo, además los mismos propietarios van haciendo extensiones de sus viviendas cuando tienen lotes contiguos sin construir y en consecuencia como no existe un control, severo por parte de las autoridades muchas veces los propietarios terminan siendo dueños de dos predios.

Figura 138. Proyectos de vivienda en suelo de expansión bajo la modalidad de “desarrollos concertados” que afectan el suelo disponible



Fuente: IDOM

### Tratamiento de Conservación

Las áreas de tratamiento de conservación están definidas para mantener el equilibrio ecológico, el buen estado de edificaciones, monumentos, plazas públicas, parques, playas y cada elemento que hace parte del patrimonio histórico, cultural y social dentro del territorio que es objeto de la ordenación urbana, para el caso de Santa Marta, las áreas destinadas para este tipo de tratamiento según el POT, se encuentran localizadas en el área urbana:

- Centro Histórico
- Barrio El Prado
- Avenida El Libertador
- Cerros
- Rondas de Ríos y Quebradas
- Áreas puntuales como el Morro, San Fernando, edificaciones religiosas e históricas

Respecto al Tratamiento de Conservación el POT 2000 ha cumplido con los objetivos en su mayoría, el gran tema por resolver corresponde a la conservación de ríos y quebradas que aún está pendiente.

### Tratamiento de Renovación Urbana

Las áreas de Renovación Urbana generan procesos de cambio en usos del suelo para recuperar y transformar áreas de la ciudad que ya están desarrolladas que presentan deterioro físico y social y que a su vez tienen grandes potenciales de desarrollo. El proceso de Renovación Urbana implica inversiones a nivel económico e implicaciones físicas, pueden desarrollarse a escala del edificio, conjunto o barrio.

Las áreas de Renovación Urbana para Santa Marta, establecidas en el POT 2000 son:

- Zona del Mercado Público (Avenida del Ferrocarril, carrera 16 y calles 11 y 12)
- Sector del Boro, Carrera 5 y Áreas periféricas al Centro Histórico

A pesar de los esfuerzos de las administraciones en el pasado, para el año 2016 sólo se han hecho tratamientos a escala arquitectónica (Edificio del Mercado Público), la Avenida del

Ferrocarril sigue sin resolver los problemas de conectividad con el Barrio Norte y el Puerto. En el caso de la carrera 5, no se han intervenido las fachadas y hoy en día es un punto de alto tráfico y congestión vehicular.

*Figura 139. Dificultad en áreas periféricas al Centro Histórico (Puerto y Zona Pescaíto)*



Fuente: IDOM

### Tratamiento de Consolidación

El tratamiento de consolidación propuesto por el POT 2000 buscaba frenar el deterioro de los componentes estructurales en las áreas urbanas.

El POT, define como áreas de tratamiento de consolidación las áreas urbanas de:

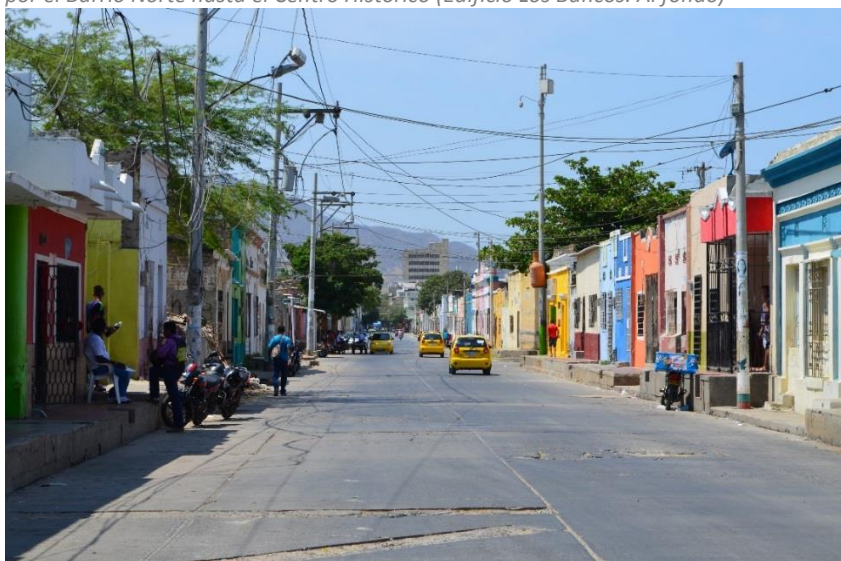
- Casco Urbano Tradicional (Con Barrio Norte)
- Puerto Marítimo de Santa Marta

- Zona Barrio el Prado
- Ciudadela 29 de Julio
- Área urbana Rodadero-Gayra
- Área urbana Bello Horizonte
- Área Urbana costera general

Desafortunadamente en la actualidad, las áreas dispuestas para Tratamiento de Consolidación no han sido intervenidas como planteaba el POT 2000, existen áreas importantes para consolidar con el Centro Histórico como los barrios Norte y Pescaíto, además de su relación por estar en proximidad con el puerto de Santa Marta

Esta zona es clave para que se definan nuevos usos y espacios públicos que mejoren la percepción de inseguridad y generen un diálogo con los ejes que ya están definidos pero que no se han intervenido. El Centro Histórico de Santa Marta guarda mejor relación con el sur (Calle 22) que con su fachada norte.

Figura 140. Carrera 5ª. Zona sin Tratamiento de Consolidación desde El Barrio Pescaíto siguiendo por el Barrio Norte hasta el Centro Histórico (Edificio Los Bancos. Al fondo)



Fuente: IDOM

### Tratamiento de Mejoramiento Integral

El tratamiento por mejoramiento integral busca mejorar los barrios populares e informales que tienen serias deficiencias en términos de infraestructuras y equipamientos; el objetivo es mejorar la calidad de las áreas mencionadas por medio de proyectos de vialidad y conectividad, equipamientos urbanos a nivel de salud y educación, áreas de recreación que están definidas para las zonas de:

- Sector Santa Fé (Pantano); Fundadores (Ondas del Caribe); Murallas (Colinas y San José del Pando)
- Zona Nororiental: Ensenadas (Villa Aurora, Alto Delicias, Luis R Calvo y Divino Niño)
- Zona Urbana 11 de Noviembre: El Yucal, Nueva Colombia y Nueva Mansión
- Zona Río Manzanares: Malvinas, 8 de Febrero, Villa del Carmen, Simón Bolívar y banda sur del río hasta Urbanización San Pedro Alejandrino
- Zona sur: Cristo Rey y La Paz

El POT reconoció cuales eran los barrios que requerían mejoramiento integral, no obstante, en la actualidad y haciendo los recorridos durante las misiones de la consultoría, se pudo ver que no hay avances en el tema, los barrios mencionados tienen serios problemas de conectividad con el núcleo urbano principal, al interior de ellos el tejido vial está degradado.

De la misma forma no existen equipamientos que ofrezcan alternativas de recreación, a pesar de que la vida social está en la calle, no hay espacios públicos que generen apropiación por parte de la comunidad, así mismo la presencia de pandillas y grupos ilegales hace que haya una sensación de inseguridad y ausencia de autoridades policiales. Muchos de estos barrios han sido el lugar de llegada de la población desplazada, por tanto en muchos de los casos las rondas de ríos están ocupadas al igual que la servidumbre del ferrocarril.



Figura 141. Barrios de la Zona Nororiental que requieren Tratamiento Integral



Fuente: IDOM

#### 3.2.1.1.3 Suelo de Expansión

Los proyectos de zonas de expansión serán aplicados para:

- Sector La Concepción
- Sector Curinca
- Sector Bureche

Los suelos de expansión como se comentaba anteriormente están siendo ocupados por construcciones que no cumplen las normas en cuanto uso de viviendas y las sesiones que se deben respetar para espacio público. Igualmente no existen proyectos para

equipamientos de soporte a la escala de barrio o incluso a la escala de ciudad. El uso industrial está afectando la convivencia con el uso residencial en la zona de Bureche, donde aprovechando la conectividad por medio de la Vía Alternativa al Puerto se están ubicando allí zonas francas y de bodegaje.

#### 3.2.1.1.4 Suelo de Protección

El POT Jate Matuna determina como suelos de protección:

En Área Urbana

- Cerros del límite norte de la ciudad (Importancia ecológica y paisajística), desde el área del puerto hasta la cuchilla de Palangana
- Cerros sector 11 de Noviembre hasta sector del Cisne
- Banda de estribaciones paralelas a la zona de la Quebrada el Doctor
- Cerros San Fernando, La Llorona, Cundí, Las Tres Cruces, La Gloria y Sector Ecopetrol
- Ronda de los ríos Manzanares y Gayra; ronda de quebradas Tamacá, Bureche, Don Diego, del Doctor
- Todas las rondas y cauces del sistema hídrico
- Accidentes naturales como El Morro, Morro Moradero, además de cuerpos en formación dentro del mar
- Acuífero de Santa Marta

En Área Rural

- Parque Dumbirá
- Parque Bondigua
- Parque Pazverde
- Complejo Ambiental SUHAGUA

A pesar de que el POT reconoció las zonas mencionadas como suelo de protección, en la actualidad los cerros del área urbana (Cerros 11 de Noviembre, Las tres Cruces) sufren por la llegada de población desplazada que se ubica en ellos, en la mayoría de los casos en



zonas de riesgo por deslizamiento e igualmente en zonas inundables (Río Manzanares y Río Gaira).

Todas las áreas de protección se recogen en el punto correspondiente al ANÁLISIS DE CONDICIONANTES Y LIMITANTES AL CRECIMIENTO URBANO

### 3.2.2 Visión Estratégica del Futuro POT Quinto Centenario

El Documento Técnico de Soporte (DTS) del POT Quinto Centenario, ha basado su estructura en los principales lineamientos del POT 200 Jate Matuna como fuente para desarrollar lo que será el modelo para la ciudad de Santa Marta a partir de la aprobación del documento en el transcurso del año 2016.

Los ámbitos de desarrollo tienen como punto inicial el territorio indígena y su cosmovisión, así mismo la idea de planificar una ciudad amable, incluyente y sostenible, por último hacen hincapié en la relación del municipio con su región.

Dentro de los objetivos para la ciudad de Santa Marta, se prioriza:

- La construcción de la ciudad basada en la protección del patrimonio histórico, cultural y natural
- Adecuada integración del área urbana y rural
- Ser una ciudad incluyente de oportunidades
- Impulsar el desarrollo económico
- Fortalecimiento de las instituciones

Ante la importancia de generar un territorio ambientalmente sostenible se busca estructurar la provisión de recursos naturales como el agua y a su vez los cerros que están representados por la cadena montañosa de la Sierra Nevada de Santa Marta.

La movilidad es también una de las prioridades en donde se propone un modelo de transporte colectivo que articule las áreas urbanas y rurales, se incita a los habitantes a usar medios de transporte más limpios. Muchos de los proyectos de transporte de la ciudad buscan articular grandes equipamientos como el aeropuerto internacional.

También es importante la cobertura de servicios públicos para todos los habitantes por medio de las redes convencionales pero también de sistemas alternativos con menor impacto sobre el medio ambiente; a su vez la papel esencial de los equipamientos para dar alternativas de recreación y conocimiento a los habitantes. El espacio público de calidad es relevante dentro del POT Quinto Centenario.

El POT busca regular por medio de la norma urbana los espacios que está en proceso de degradación, la relación de los suelos urbanos y rurales además de consolidar un modelo que haga ahorro sobre el suelo urbano.

Santa Marta competitiva y productiva es también el lema de ordenamiento en donde la vocación turística es tenida en cuenta para lograr mayores ingresos económicos frente a las ciudades vecinas y fuertes de la costa. La relocalización de equipamientos actuales es también un medio para liberar suelo urbano que tiene un gran potencial para generar proyectos que cubran el déficit de viviendas.

## 3.3 ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES Y PLANIFICADAS

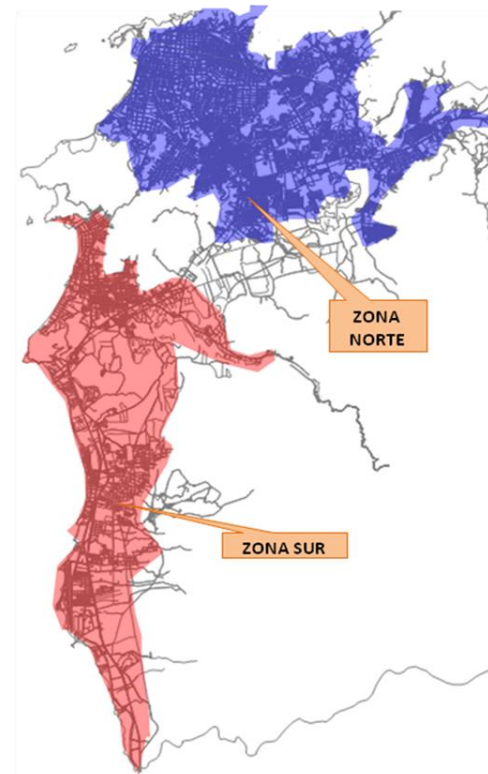
En conjunto con el marco normativo vigente, es de vital importancia comprender el sistema de infraestructuras, equipamientos y espacios públicos. Estos sistemas deben ser estudiados en la línea de tiempo actual y en la proyección a futuro.

### 3.3.1 Cobertura de provisión y Proyectos de Infraestructura de Servicios Públicos Domiciliarios

Se requiere identificar la cobertura de servicios públicos con el fin de poder hacer la proyección a futuro de la capacidad de crecimiento y la densificación de la ciudad.

- **Cobertura de Acueducto:** El servicio está a cargo de la empresa METROAGUA, el sistema de acueducto de Santa Marta se divide en dos zonas: Norte y Sur, cada zona cuenta con un sistema independiente. La configuración del sistema de acueducto debe a la conformación natural del territorio por la presencia del Cerro El Ziruma, que divide a la ciudad de Santa Marta del sector turístico de El Rodadero.

- La zona Norte está constituida por: Ciudad de Santa Marta, Corregimientos de Taganga, y Bonda
- La zona Sur está constituida por: sector turístico que inicia en El Rodadero, Gaira, Salguero, Bello Horizonte; el Aeropuerto Simón Bolívar y se extiende hasta el límite sur con la quebrada El Doctor, área conocida como Los Alcatraces
- Las principales fuentes de abastecimiento son: Río Piedras y Río Manzanares (abastecen la zona norte); Río Gaira (abastece la zona sur)
- El sistema de acueducto cuenta también con un sistema de acuíferos en la Ciudad de Santa Marta y en Gaira, las fuentes de recarga para estos acuíferos son el Río Manzanares, Quebrada Tamacá y el Río Gaira
- El agua subterránea es captada mediante 19 pozos profundos (15 localizados en la zona norte y 4 localizados en la zona sur)
- Los pozos abastecen el 50% de la ciudad, especialmente en temporada de verano
- En la zona Norte se encuentra la Planta de Tratamiento de Namatoco, posee dos módulos con capacidad de 400 lps por cada uno, para completar 800 lps. El tratamiento es de tipo convencional, floculación, sedimentación, filtración y desinfección. Desde la Planta de Namatoco, se hace la distribución directa a algunos barrios e igualmente la distribución a tanques y estaciones de bombeo que llevan el agua al resto de sistemas
- En la zona Sur opera la Planta de Tratamiento El Roble, recientemente la planta fue ampliada a una capacidad de tratar hasta 520 lps; el tratamiento es de tipo convencional, floculación, sedimentación, filtración y desinfección, de esta planta sale una tubería de 600 mm que es encargada de abastecer por gravedad a la zona turística del El Rodadero y Gaira, y a su vez da agua al rebombeo de Gaira que abastece la zona turística sur

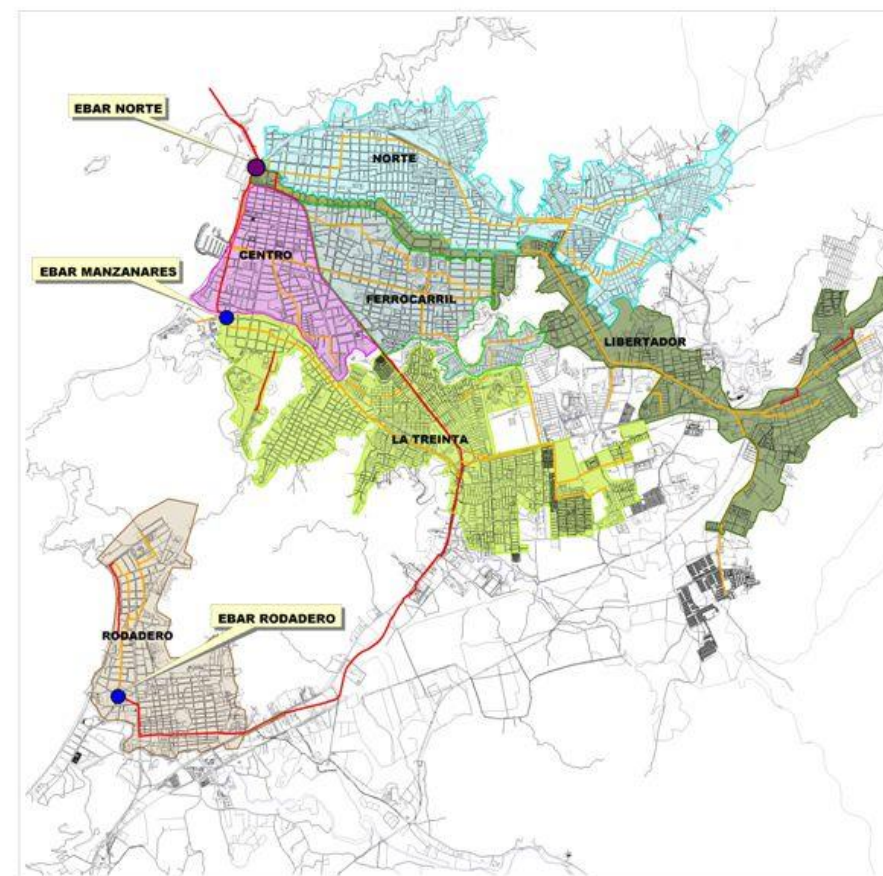


Fuente: METROAGUA

- **Cobertura de Alcantarillado:** El sistema de alcantarillado está dividido por la zona Norte y zona Sur al igual que en el sistema de acueducto por la presencia del cerro El Ziruma.
  - El sistema de acueducto de la zona Norte está conformado por la ciudad de Santa Marta y el corregimiento de Bonda

Figura 142. Zonas Cobertura del Acueducto de Santa Marta

- El sistema de acueducto de la zona Sur está conformado por el sector turístico desde El Rodadero, Gaira, Salguero, hasta la zona cercana al hotel Estelar Santamar
- Dentro del sistema existen colectores principales o interceptores que llegan a colectores secundarios, que son los encargados del drenaje de las aguas servidas en las grandes áreas que abarcan los barrios de la ciudad
- En la zona Norte existen cinco colectores (diámetros entre 250mm hasta 900mm) en la entrada de la Estación de Bombeo de Aguas Residuales (EBAR) Norte
- En la zona Sur sólo hay un colector principal (diámetros entre 250mm hasta 500mm) en la entrada de la EBAR Rodadero
- La recolección de las aguas residuales se hace en sentido oriente-occidente y de sur a norte; es decir, se transporta desde la generación en la ciudad en dirección la Estación Norte; allí mismo es bombeada hasta el emisario submarino por el método de disolución que ha sido pionero en Colombia. Igualmente existen las estaciones de bombeo de EBAR Manzanares y Rodadero



Fuente: METROAGUA

- **Servicio Energía Eléctrica:** es suministrado en su mayoría por la Empresa Electricaribe (existen otras empresas de servicios con menor porcentaje de cobertura). La cobertura a nivel urbano es del 93% y rural está en el rango de 50% al 60%. El servicio también llega a barrios de invasión; es importante mencionar que la operación por parte de la Empresa Electricaribe se efectúa para toda la

Figura 143. Plano de Alcantarillado y principales Estaciones de Bombeo de Aguas Residuales (EBAR)

Costa Caribe. Existe una línea de transmisión que llega a las subestaciones de Fundación y Santa Marta que abastecen al Departamento del Magdalena. Al ser un sistema que cubre a la Costa Atlántica es necesario tener varias líneas de transmisión, en 2007 se construyó la tercera línea de transmisión que inicia en la subestación primavera en Antioquia, sigue hacia Cerromatoso hasta llegar a la subestación Bolívar en la Ciudad de Cartagena para generar un nuevo punto de interconexión a 500 kv, para mejorar la calidad del servicio en el norte de Colombia.

La principal amenaza para la ciudad de Santa Marta son los apagones de luz, lo cual es generado por la recarga en el sistema e igualmente por las deficiencias técnicas en el mismo, esta situación se genera especialmente en época de vacaciones donde la ciudad recibe un gran número de turistas.

- **Servicios Públicos de Aseo:** el servicio de aseo está a cargo de la Empresa de Servicios Públicos de Aseo (ESPA), cuentan con un relleno sanitario de Palangana (operador del relleno es Interaseo S.A.) que estará operando hasta 2027. Recientemente se expidió la Resolución 720 en donde se manifiesta que el usuario que recicle los desechos tendrá un descuento en su factura de servicio de aseo. En Santa Marta se generan 470 toneladas al día de residuos sólidos en temporada baja de turismo; a su vez en términos de reciclaje el sector que hace mayor reciclaje es 11 de Noviembre con 4 toneladas de reciclaje. La empresa encargada de hacer el recaudo por pago de aseo es Electricaribe. Actualmente se cuenta con una Cooperativa de Recicladores conformada por 50 recicladores. El relleno de Palangana cuenta con 50 hectáreas de las cuáles son utilizadas 19 hectáreas. Para la Ciudad de Santa Marta es importante poner en marcha un programa sólido de desechos urbanos en el cuál las principales materias sean recicladas, ya que hasta el momento sólo se recicla el 5% según los datos suministrados en entrevista con la Directora del ESPA.

### 3.3.2 Proyectos de Infraestructura Vial y Transporte

Los proyectos en términos de infraestructura vial y conectividad buscan mejorar la estructura existente, en la escala urbana por medio de la intervención en términos de

accesibilidad y movilización, y para el área rural con una red de carreteras que conecten para que el intercambio de productos sea rápido y eficiente. Los principales proyectos son:

A nivel rural-urbano:

- Pavimentación y ampliación de la carretera a Minca; desde la Troncal del Caribe hasta La Tagua
- Adecuación vía Santa Marta-Taganga
- Construcción carretera Bonda-San Isidro-El Boquerón, del anillo Vial Troncal del Caribe-El Mamey
- Sistema de Cable Ziruma Minca. EL Cable Ziruma Minca es un proyecto a largo plazo para conectar la parte media de la Sierra con el área urbana, a su vez ofrecerá un circuito turístico

A nivel Litoral Costero:

- Implementación de Vías Marítimas o Acuáticas (estarán configuradas sobre el litoral costero, a su vez funcionarán como sistema de transporte público y privado de pasajeros y carga)
- Red de marina y muelles turísticos, que se complementa con la existente y será punto de conexión entre las playas del área urbana y Taganga

A nivel de Urbano:

- Mejoramiento y puesta en marcha de la Red Peatonal (La Alcaldía de Santa Marta ha contratado un Estudio de movilidad que incluye el componente peatonal), se estima que los barrios deben tener acceso por medio de las redes peatonales a servicios y actividades en un radio de 1km
- Implementación de un sistema de ciclovías articuladas con los sistemas peatonales y vehiculares
- Creación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)
  - Busca integrar diferentes modos de transporte público colectivo en la ciudad
  - Como componente está el Bus de Tránsito Rápido (BRT) que funcionará como anillo que articulará la Centralidad Este con el área Central de Santa Marta, ya



que en esta zona se encuentra el mayor número de servicios y habitantes de la ciudad

Nota: A nivel de Ciudad es importante mencionar el proyecto actual de Ampliación del Aeropuerto Simón Bolívar e igualmente a largo plazo la necesidad de construir una pista capaz de recibir vuelos internacionales

Figura 144. Maqueta Nuevo Aeropuerto Simón Bolívar



Fuente: Informe de Gestión de Turismo 2012-2015



Fuente: Cartografía POT 5. Centenario. Documento Técnico de Soporte. AECOM-GEOGRAFIA URBANA

Figura 145. Plano de Red de Transporte Público para Santa Marta

### 3.3.3 Proyectos de Equipamiento y Espacios Públicos

El documento de soporte para el POT 5. Centenario menciona que los equipamientos poseen variables que están dadas por:

- Escala: definida por el nivel de la prestación de los servicios
  - Escala Regional y/o Distrital: equipamientos que atienden la demanda a nivel de ciudad y de los municipios que hacen parte de la Sierra Nevada de Santa Marta
  - Escala Zona y/o Local: equipamientos que están diseñados para recibir la demanda de un barrio
- Complementariedad: se da por la correcta relación entre las diferentes escalas de equipamientos para hacer un mejor aprovechamiento del suelo
- Versatilidad: Espacios “multiusos” para albergar diferentes actividades en la misma estructura construida, adaptados a la demanda que sea requerida
- Localización: en lo posible los equipamientos deben ubicarse en áreas de fácil accesibilidad y conexión con las principales infraestructuras de servicios públicos, biciusuarios y peatonales.

**El índice del sistema de equipamientos está definidos por 1m2 construido por cada 4 habitantes según el Documento Técnico de Soporte para el nuevo POT Quinto Centenario**

#### Componentes de equipamientos

Componentes del Sistema de Equipamientos	Descripción
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsistema Educativo</li> </ul>	Servicios educativos desde grado de formación cero hasta la educación superior incluyendo bibliotecas al igual que las Instituciones Públicas o Privadas
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsistema de Salud</li> </ul>	Conformado por hospitales, clínicas y servicios de salud públicos y privados
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsistema de Bienestar</li> </ul>	Servicios para la infancia y el adulto mayor

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsistema de Entidades Públicas</li> </ul>	Servicios administrativos, seguridad y emergencias
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsistema de Recreación, Deporte y Cultura</li> </ul>	Espacios deportivos, recreativos, y escenarios culturales
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsistema de generación y transferencia de conocimiento</li> </ul>	Espacios dedicados a innovación, por ejemplo: parques tecnológicos, espacios de transferencia de generación y transferencia de conocimiento.

#### Normas aplicables a equipamientos:

Las normas aplicables para las cesiones en términos de suelos para equipamientos y cesiones en m2 construidos deben ser:

**Para nuevos desarrollos se debe aportar el equivalente al 8% del área neta urbanizable o el correspondiente a 1m2 construido por cada 4 habitantes para equipamientos zonales.** Esta norma también aplica para predios que superen los 3000m2 o que se desarrollen por medio de planes parciales

Los m2 construidos para equipamientos pueden ser parte de propiedades de tipo horizontal, es necesario contar con acceso desde la calle y su vez tener un espacio público adecuado para hacer la transición (calle y edificio)

#### Traslado de Equipamientos:

En el suelo urbano o de expansión de Santa Marta es necesario trasladar equipamientos que generen un impacto negativo o inadecuado, para el caso el POT 5. Centenario específica que se deben trasladar los siguientes equipamientos:

- La Cárcel del Distrito Judicial de Santa Marta
- El Batallón “José María Córdoba”
- Las actividades de la industria extractiva
- Depósito de Contenedores “Dolle”

- Parqueaderos y talleres de tractomulas, bodegas en la troncal, sector entre la quebrada Doctor y El Rodadero
- Parqueaderos y talleres de tractomulas, bodegas en la troncal, en el sector de Namatoco
- Terminal de transportes
- Base antinarcóticos
- La estación de bombeo del emisario submarino
- La estación de descarga de aguas residuales en la tenería
- Las canteras dentro del área urbana
- Las área de acopio y almacenamiento de carbón diferentes a las que existen en el puerto de Santa Marta y que están presentes en el área urbana de la ciudad
- Cementerios que se encuentran dentro del área urbana

Todos los equipamientos de impacto negativo tendrán un plazo de 2 años (a excepción de El Batallón José María Córdoba) a partir de la aprobación y vigencia del Acuerdo del POT 5. Centenario para iniciar el proceso de reubicación de los equipamientos. El Departamento Administrativo Distrital de Medio Ambiente (DADMA) se encargará de la revisión de los Planes de Manejo Ambiental para la reversión de los efectos negativos de los equipamientos que han estado presentes en el suelo urbano.

La relocalización de los equipamientos implica disponibilidad de suelos dentro del área urbana pero a su vez genera la necesidad de buscar nuevos terrenos para ubicar los antiguos equipamientos, este proceso requiere de la participación de todos los actores (Públicos y Privados) para lograr hacer el proceso de forma adecuada y sin afectar a la ciudadanía.

Figura 146. Plano de Sistema de Equipamientos para Santa Marta



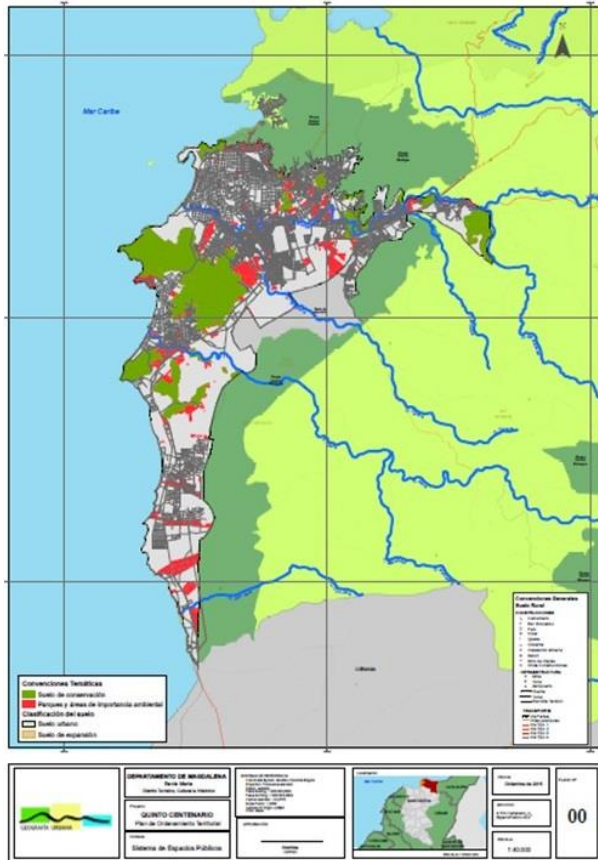
Fuente: Cartografía POT 5. Centenario. Documento Técnico de Soporte. AECOM-GEOGRAFIA URBANA

### Sistema de Espacios Públicos

Se da prioridad a los espacios públicos para que estén articulados e insertados a la estructura morfológica de Santa Marta Incluido en Anexo I

El Índice de espacio público para Santa Marta es de 6m<sup>2</sup> por habitante según el Documento Técnico de Soporte del POT 5. Centenario

Figura 147. Plano de Sistema de Espacios Públicos para Santa Marta



Fuente: Cartografía POT 5. Centenario. Documento Técnico de Soporte. AECOM-GEOGRAFIA URBANA

<sup>1</sup> Horacio Landa, *Terminología de urbanismo*, México, CIDIV-INDECO; 1976.

### 3.4 SECTOR INMOBILIARIO Y ANÁLISIS DE MERCADO EN SANTA MARTA

En el presente capítulo se pretende analizar el mercado del suelo y la situación inmobiliaria en la ciudad de Santa Marta y su área de influencia; estos son factores determinantes para entender la realidad urbana del territorio y así abordar de forma pertinente las actuaciones respecto al desarrollo urbano de la ciudad, este entendido como “el proceso de adecuación y ordenamiento, a través de la planeación del medio urbano, en sus aspectos físicos, económicos y sociales; implicando además de la expansión física y demográfica, el incremento de las actividades productivas, la elevación de las condiciones socioeconómicas de la población, la conservación y mejoramiento del medio ambiente y el mantenimiento de las ciudades en buenas condiciones de funcionamiento.”<sup>1</sup>

### 3.4.1 Desarrollo Inmobiliario en Santa Marta

El análisis se fundamenta principalmente en fuentes de datos de elaboración propia, que parten de la investigación de valor del suelo. Esta información es utilizada para acometer dos procesos fundamentales del presente estudio: Determinar las Clases de Análisis, así como identificar las tendencias de demanda de suelo, en las distintas zonas de la ciudad. Este dato será utilizado para la construcción de los escenarios, principalmente el tendencial.

Por último el estudio se apoya en la información que publican las entidades como Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el instituto Geográfico Agustín Codazzi, La Cámara Colombiana de la Construcción (CAMACOL), así como datos tomados del Ministerio de Vivienda, la Gobernación del Magdalena y la Alcaldía de Santa Marta.

## Contexto Nacional

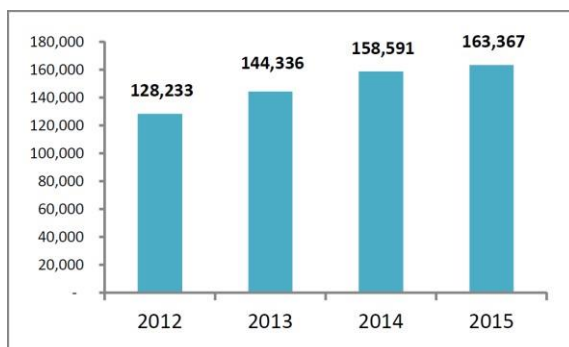


Otro factor determinante para comprender el comportamiento del mercado inmobiliario de Santa Marta, es la situación actual que vive el país en el sector de la construcción, puesto que hay tendencias nacionales que impactan directamente la condición propia de Santa Marta.

De acuerdo con Balance del mercado de vivienda nueva del año 2015, que publica Camacol, donde se expone la dinámica de los principales indicadores en el 2015 y panorama de política pública para el 2016, se indica que el año anterior determinó un momento fundamental para las decisiones de política económica del país.

Figura 148. Unidades de vivienda nueva vendida

El comportamiento del mercado de vivienda nueva en el 2015, mantuvo una tendencia positiva logrando la comercialización de 163,367 unidades de viviendas nuevas, 4,776 más que el año anterior, lo cual significó un crecimiento del 3.0% anual. Sin embargo, este resultado es inferior en 7 puntos al incremento presentado en el 2014.



Fuente: DEET CAMACOL

Para el año 2016 se prevén cambios sustanciales, producto de factores político-económicos que influyen directamente el sector de la construcción y en especial el de la vivienda. De otra parte existen factores macroeconómicos como las modificaciones de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) que permitirán habilitar nuevas áreas de expansión urbana para el desarrollo de vivienda, dinamizan la demanda y generan nuevas oportunidades para fortalecer el sector.

Dentro del marco de las políticas de vivienda del gobierno nacional, se ha venido anunciando que finalizando el año 2016 se habrán concedido alrededor de 132.000 subsidios repartidos de la siguiente manera:

- 30.000 viviendas gratis.
- 6.000 VIPA- Casa Ahorro (Bogotá y alrededores)
- 37.500 Mi Casa Ya
- 33.500 Subsidios a la tasa de interés (VIS: 25.000 + VIP 8.500)
- 25.000 Subsidios a la tasa de interés (NO VIS – Contracíclico PIPE 2.0 (12.500 + 12.500))

Existen también otros factores políticos del orden nacional que impactan directamente los mercados de vivienda en todo el país; en años anteriores se ha evidenciado un gran crecimiento del sector de la vivienda en ciudades intermedias, producto de la escasez del suelo y las restricciones del Plan de Ordenamiento territorial de la capital. Los grandes inversionistas del país salieron de Bogotá en busca de nuevos mercados emergentes, dinamizando la construcción de vivienda en nuevos polos de desarrollo y trayendo consigo incrementos importantes en el valor del metro cuadrado en las principales ciudades de Colombia. Según estudios realizados por el DANE, en los últimos 10 años el precio del metro cuadrado ha tenido un incremento cercano al 160%.

Ahora bien, el año 2016 empieza con nuevos retos para las ciudades beneficiadas por este fenómeno, puesto que se prevé la reactivación de los mercados inmobiliarios de Bogotá, restando participación e inversión en ciudades como Santa Marta.

### Contexto Local

Otro ámbito fundamental que se analizará en este capítulo, es el comportamiento del sector enmarcado en el contexto departamental; para el caso de El Magdalena, se predice que será uno de los departamentos con mayor desarrollo de inversión en megacontrucciones, puesto que tiene una ubicación geográfica estratégica, destacando la cercanía con cuerpos acuíferos de notable importancia como son el Mar Caribe, la Ciénaga Grande y por supuesto el río Magdalena. Todo esto se traduce en políticas de desarrollo urbano y ordenamiento territorial que trae consigo importantes iniciativas que atraen el progreso en todo el departamento.

Si se estudia en detalle el número de metros cuadrados licenciados en el año 2015 en el departamento, es evidente el peso que supone la construcción de vivienda. Así mismo se

destaca la importancia del incremento de la vivienda no VIS, aun cuando los programas y políticas nacionales aportan una cuota no marginal en el número de metros cuadrados.

Tabla 29. Área (m2) licenciada para construcción según destino

	Total área	Vivienda		Industria	Oficina	Bodega	Comercio	Hotel	Educación	Hospital	Administración Pública	Religioso	Social	Otro no residencial
		VIS	No VIS											
ene-15	18.161	0	16.471	0	41	330	735	584	0	0	0	0	0	0
feb-15	71.545	0	45.853	0	0	15.185	916	9.591	0	0	0	0	0	0
mar-15	13.904	0	1.973	0	0	0	408	0	9.522	0	1.751	0	250	0
abr-15	13.912	9.940	3.846	0	0	0	79	47	0	0	0	0	0	0
may-15	5.676	0	3.440	0	0	2.236	0	0	0	0	0	0	0	0
jun-15	61.520	0	57.720	0	0	0	2.386	1.004	0	0	12	398	0	0
jul-15	13.799	0	8.910	2.417	0	0	2.472	0	0	0	0	0	0	0
ago-15	10.541	0	8.980	0	0	0	1.561	0	0	0	0	0	0	0
sep-15	224	0	224	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
oct-15	2.248	0	2.079	0	7	0	1	161	0	0	0	0	0	0
nov-15	5.889	52	1.616	2.084	0	0	2.137	0	0	0	0	0	0	0
dic-15	15.837	0	9.033	0	0	0	6.804	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Magdalena (2015)/DANE

El caso particular de la ciudad de Santa Marta presenta una condición bastante particular. Según cifras publicadas por el DANE, el Municipio tiene un déficit habitacional cuantitativo del orden del 13,4% de los hogares, es decir 12.831 hogares. Por otro lado el déficit cualitativo asciende al 30,5% que representa 29.143 hogares. Estas cifras demuestran que la ciudad debe y puede fortalecer la construcción de vivienda, como lo ratifico CAMACOL al abrir su nueva Seccional Santa Marta, asegurando que “la región representa una gran oportunidad para promover un sector privado organizado y más competitivo, en el marco de una actividad que está creciendo, con el propósito de generar una mayor inversión en proyectos de vivienda e impulsar el desarrollo urbano”.

El segmento de la vivienda de interés social (VIS) impulso las ventas y construcción de vivienda nueva, generando un incremento en el valor cercano a al 40%. De acuerdo con Coordinada Urbana, la inversión de los hogares en Santa Marta durante el 2015 superó

los 500 mil millones de pesos, representando un incremento del 20% respecto al anterior. CAMACOL afirma que el incremento de la inversión en vivienda de los hogares en la ciudad, obedece en gran medida a los programas del gobierno Nacional promovidos en todo el país, los cuales han dinamizado el segmento de la vivienda VIS”

De igual forma el notable crecimiento e impulso de la actividad edificatoria en la ciudad, es asociable al incremento y fortalecimiento de la clase media del país. Según el DANE, en los últimos 5 años los hogares con ingresos entre 2 - 6 salarios mínimos mensuales, aumentó 4,3 puntos porcentuales, representando este segmento un 34% de los hogares. Estos datos reafirman que la inversión per-cápita en la construcción asciende más rápidamente que el ingreso de la región: la inversión promedio durante el periodo 2000 – 2014 mostró un incremento del 253%, mientras el ingreso promedio de los habitantes llegó al 57%.

De acuerdo con la Presidente de CAMACOL “El diagnóstico de 2015 pone en evidencia la importancia del sector edificador como “detonante” de la dinámica económica del departamento. El pronóstico en Santa Marta es positivo si se tiene en cuenta que las oportunidades para que los hogares adquieran vivienda propia están dadas con 132.000 subsidios dispuestos a nivel nacional en programas dirigidos a los diferentes segmentos de la población”

### 3.4.2 Desarrollos de Segunda Vivienda en Santa Marta

Un tema que para el caso del desarrollo inmobiliario en Santa Marta ha impactado es la oferta de proyectos de segunda vivienda o conocida también como vivienda turística que debe analizarse desde varios puntos:

- El atractivo de Santa Marta como destino de playas y montaña (Playas de Rodadero, Playa Salguero, Playa Pozos Colorados, Parque Tayrona, Ciudad Perdida)
- La idea de los ciudadanos que viven en el centro del país de tener un lugar de descanso en el Mar Caribe
- Las comodidades que pregonan por medio del diseño de los proyectos
- Buscar privacidad y exclusividad
- Hacer una inversión de tipo inmobiliario como forma de inversión económica

- Atraer la inversión extranjera que a futuro puede ser incitada por medio de una ley de segunda vivienda en donde se ofrecerían exenciones tributarias

Figura 149. Proyectos de Segunda Vivienda Pozos Colorados



Fuente: IDOM

De otra parte, es importante también hacer una reflexión sobre la forma en que los proyectos de segunda vivienda se están implantando en el suelo urbano de Santa Marta.

Las principales características que se observaron durante las correspondientes visitas a los proyectos de segunda vivienda y las principales opiniones de los asistentes a los talleres son:

1. Los proyectos están alejados del núcleo urbano principal de Santa Marta, donde se encuentran los principales servicios y Entidades Públicas

2. Se han desarrollado en las playas del sur, en zonas de desarrollo exterior, con el fin de alejarse de las zonas concurridas
3. No hay desarrollo de equipamientos de soporte, sólo existe una predialización cuyo uso principal es vivienda para población no residente
4. El porcentaje de habitantes locales es bajo con relación a otras zonas de la ciudad
5. No existe el espacio público
6. No hay transporte público que conecte con otras zonas de la ciudad, existe dependencia del vehículo privado
7. Al no existir espacio público no hay vida de calle o sentido de peatonalidad
8. Zonas vacías de la ciudad en baja temporada de turismo
9. Desarrollos en altura muy cerca de las playas, lo cual va modificando el borde costero
10. Carácter de privacidad, aislamiento y poca interacción social

En los últimos años la aparición de estos proyectos ha configurado el territorio de Santa Marta, lo importante aquí es ver hasta qué punto esta situación trae beneficios y consecuencias para el desarrollo urbano; no se puede olvidar que actualmente la ciudad enfrenta grandes retos respecto a la escasez de agua que ligado a la construcción de nuevos proyectos trae complicaciones.

De otra parte, se siente la ausencia de interacción social que es fundamental en el desarrollo de la ciudad sumado a la segregación espacial y a “las barreras” que se van imponiendo en el acceso a muchas zonas que antes eran públicas.

Hay que tener en cuenta que en las áreas donde se están desarrollando los principales proyectos de segunda vivienda, existe población residente de estrato 1 y 2 que llegaron a estos lugares porque eran antiguos trabajadores de las grandes haciendas que existían y que como parte de pago de sus servicios recibieron estas parcelas en las que construyeron sus casas.

Figura 150. Viviendas estrato 1 y proyectos de segunda vivienda la fondo





Fuente: IDOM

Es fundamental hacer seguimiento a lo que será el futuro de las viviendas de estos antiguos residentes debido a la presión inmobiliaria que existe en estos suelos. Los grandes vacíos urbanos están llenándose poco a poco por medio de los desarrollos exteriores en el sur de la ciudad

Actualmente está en trámite la Ley de Segunda Vivienda en el Congreso de la República, de aprobarse esta ley, se darían incentivos a la inversión extranjera como se ha mencionado al inicio de este apartado, no obstante, el debate debe estar abierto para buscar la forma de articular estos desarrollos de forma lógica como piezas urbanas que contengan los espacios requeridos en términos de equipamientos, espacio público, conectividad e interacción social y para el caso específico de Santa Marta aplica la protección a la zona de playas.

### 3.4.3 Desarrollos en Grandes Manzanas en Santa Marta

Para el caso de Santa Marta una de las principales características a nivel urbano está representada por los desarrollos de vivienda en grandes manzanas que se dio en la ciudad como testimonio de los proyectos que promovía el Gobierno Nacional en la década de los 70'y 80'.

Uno de los casos más relevantes corresponde a la Urbanización El Parque, que hacía parte del programa Casa Sin Cuota Inicial de la administración del Expresidente Belisario Betancur. Para la época el Gobierno Nacional adquirió los terrenos que estaban distantes del Centro Histórico, era la receta que en ese momento se imponía: comprar grandes terrenos para urbanizar a precios bajos.

La tendencia en las ciudades colombianas ha sido desarrollar proyectos de vivienda de interés social lejos de los principales servicios, el valor del metro cuadrado ha incidido en el destino de miles de habitantes, no obstante para el caso de Urbanización El Parque se diseñaron elementos que dieron un carácter más “humano” por medio de un sistema de equipamientos y de senderos peatonales al interior de la gran manzana.



Figura 151. Fotografía Aérea Urbanización El Parque



Fuente: Google Earth

El barrio está conformado por:

- Viviendas para estrato 1 y 2, diseñadas en uno o dos pisos
- Parque principal
- Puesto de salud
- Iglesia
- Colegio
- Cancha de fútbol y baloncesto

Más allá de la descripción física de los espacios al interior del proyecto, el mayor valor se da porque ha sido un lugar que ha sobrevivido en el tiempo, a pesar de la difícil situación social y de seguridad que ha generado problemas al interior de la comunidad; igualmente existen cambios en cuanto a las fachadas que han tenido que protegerse por medio de rejas y cerramientos en las viviendas.

No obstante, los senderos peatonales se han mantenido intactos, en algunos casos con abundante vegetación que contribuye a mejorar las fuertes condiciones climáticas; los habitantes tienen sentido de apropiación de los espacios públicos, lo cual hace más amable vivir el día a día.

Curiosamente la Urbanización El Parque fue un detonante para el desarrollo de vivienda en estratos bajos, en algunos de los terrenos de zonas de expansión que definía el POT 2000 se ha hecho especulación de terrenos y como consecuencia se han construido proyectos de vivienda social de baja calidad.

Actualmente los proyectos desarrollados para vivienda social dependen de los altos costos en términos de valor del suelo, precios de metro construido lo cual genera que haya una menor calidad en términos de creación de espacios públicos para estas viviendas, ya no se piensa en dar un carácter más amable, es por ello que muchas veces estos desarrollos que buscan soluciones para favorecer a la gente necesitada por medio de un techo termina en el detrimento de los servicios que deben acompañar a la escala de barrio sumado a la lejanía con el centro de la ciudad y la mala conectividad.

Razón por la cual la Urbanización El Parque es un caso que merece la pena retomar para el diseño de los nuevos barrios estrato 1 y 2.

Figura 152. Urbanización El Parque



Fuente: IDOM

### 3.4.4 Análisis del Mercado Inmobiliario en Santa Marta (rural y urbano)

En estudios realizados por el IGAC, sobre las dinámicas inmobiliarias y comportamiento catastral del país, ubican a Santa Marta como una de las ciudades con mayor crecimiento durante el último año; en el período de 2014, el Municipio ocupó el décimo lugar, en la lista de suelo más costoso del país, con un avalúo catastral \$9.804.076.350.700. Las afirmaciones del director del IGAC, “el alto valor samario se debe al crecimiento de los predios y al aumento en metros cuadrados de área construida, en especial en la zona urbana de la capital del Magdalena. Esto evidencia que es una ciudad en construcción, que ha aprovechado su potencial turístico para nuevas construcciones residenciales y comerciales”.

Estudios realizados por el IGAC y el DANE, se determinó que la ciudad cuenta con 169.855 predios (144.033 urbanos y 25.822 rurales) y 13.165.061 metros cuadrados de área

construida. Entre tanto, de los 9,8 billones de su valor catastral, el 91,8 por ciento corresponde al avalúo urbano (un poco más de 9 billones) y tan solo el 8,1 por ciento al rural (\$796 mil millones); sin embargo, la mayoría de la tierra samaria es rural, ya que de los 2.098.337.653 metros cuadrados el 97,4 por ciento corresponde al “campo” (2.044.221.733 metros cuadrados), y el 2,5 por ciento restante a la zona urbana (54.115.920 metros cuadrados).

En este mismo estudio se establecieron los Índices de Valoración Predial (IVP) de 22 ciudades capitales. Santa Marta ocupó el segundo lugar de las ciudades con mayor dinámica inmobiliaria del país (IVC 8.94). Dicha condición fue atribuida a la creciente actividad comercial y de servicios, derivadas del movimiento portuario y turístico.

Adicional al incremento generalizado del valor del suelo, hay otros fenómenos en la ciudad donde los grandes proyectos de infraestructura, comercio y multifamiliares valorizan puntualmente los inmuebles ubicados en las áreas de influencia, como se observó en sectores como la vía alterna al puerto, el Plan Centro, Pozos Colorados, Bello Horizonte, Bellavista, Rodadero, Concepción y la urbanización El Parque.

### 3.4.5 Análisis del valor del suelo en proyectos de vivienda en Santa Marta

A continuación se presenta una selección de proyectos de vivienda nuevos en la ciudad, con el fin de analizar el valor del metro cuadrado y las variables que lo condicionan, como la localización, el estrato, los acabados y la dotación de las edificaciones. El estudio se enfocó en hacer la búsqueda de proyectos en venta en los diferentes sectores de la ciudad, identificando el estrato socio-económico en el que se desarrolla y sus principales características.

El objetivo de este análisis es identificar las tendencias del mercado de vivienda nueva, reconociendo los sectores de mayor desarrollo y determinar los valores inmobiliarios promedio de cada zona. Ver Anexo II

Para entender la estructura socio-económica del municipio de Santa Marta, e identificar los escenarios tendenciales de su desarrollo urbano, es fundamental estudiar los criterios para la definición de los estratos. De acuerdo con las definiciones del DANE la estratificación socioeconómica es una clasificación en estratos de los inmuebles residenciales que deben recibir servicios públicos. Se realiza principalmente para cobrar



de manera diferencial por estratos los servicios públicos domiciliarios permitiendo asignar subsidios y cobrar contribuciones en esta área.

De esta manera, quienes tienen más capacidad económica pagan más por los servicios públicos y contribuyen para que los estratos bajos puedan pagar sus facturas.

Es de precisar que la estratificación socio-económica no está inspirada ni enfocada en la necesidad de ordenar el territorio. Atiende a la necesidad de captar de manera indirecta diferentes condiciones socioeconómicas para lo cual considera suficiente clasificar técnica, sencilla y objetivamente los diferentes hábitats (vivienda y entorno). Por su parte son los Planes de Ordenamiento Territorial lo que están orientados a “identificar, definir y potenciar las distintas acciones y actuaciones sobre el suelo del territorio, para encauzar el desarrollo social y económico de la población que reside en un determinado lugar y de esta manera mejorar sus condiciones de vida hacia el futuro” Ministerio de Desarrollo. Esquemas de ordenamiento territorial, 1997.

#### Ejemplos proyectos estratos 5 y 6

Analizando la localización de los proyectos seleccionados (ver mapa de localización de proyectos), es evidente que se encuentran ubicados en las zonas más valorizadas de Santa Marta. Sectores como el Rodadero, Pozos Colorados, Bello Horizonte y Salguero, Se han venido consolidando con proyectos vivienda y turismo de “alto nivel”. Los nuevos proyectos que se ubican en estos sectores cuentan con “equipamiento” exclusivo como lujosos lobbys, piscinas, amplias zonas sociales, salones comunales, zonas verdes, y en muchos casos acceso directo a la playa. En el estudio de mercado de los proyecto de este segmento, se determinó que el valor promedio del metro cuadrado esta entorno a los 4.500.000 COP, aunque se encontraron proyectos donde el metro cuadro asciende a los 7.000.000 COP.

Figura 153. Proyecto Two Towers



Fuente: <http://www.edificio2towers.com/>

Two 2 Towers es un proyecto que además de su privilegiada localización, fue diseñado por una de las firmas de arquitectos más prestigiosas. Cuenta con Piscina panorámica

localizada en el último piso, exclusiva para miembros/residentes con vista al mar, Cancha de Squash, Pool deck Solárium, Solarium Húmedo, Zona de Jacuzzis, Indoor Playground, Duchas Vestier, Lounge de propietarios con bar, cocina, dispensador de hielo y cava para vino, Piscina para niños, BBQ, Gimnasio dotado climatizado con sistema para audio y T.V flat screen, Saunas seco y húmedo - Finlandesa y hamam

### Ejemplos proyectos estratos 3 y 4

Los proyectos de esta “categoría” se ubican en su gran mayoría al norte de la ciudad, en las comunas 1, 2, 3, 4, sectores de alta consolidación y muy buena accesibilidad a los servicios de la ciudad (equipamientos culturales, deportivos, comercios, administración.) Al igual que los proyectos de los estratos 5-6, cuentan con altas comodidades en cuanto a equipamiento de recreación y áreas comunes.

Los valores promedio del metro cuadrado rondan los 3.000.000 COP.

Figura 154. Proyecto Torres del Sol



Fuente: <http://www.coninsaramonh.com/>

Torres del Sol, es un proyecto de vivienda nueva de estrato 3, ubicado en el sector Ciudad del Sol. Compuesto por apartamentos de 3 alcobas, 2 baños, 1 garaje y un área construida de 60.25 m<sup>2</sup>. Tiene otras áreas construidas disponibles de 64.14 m<sup>2</sup>. Proyecto Nuevo de Apartamentos. Cada torre tiene 4 niveles y cuenta con 4 apartamentos por piso, además de una zona de lavado para cada apto en la cubierta de cada torre. Incluye parqueadero y zona de lavado.

Se encuentra cerca de centros comerciales, buenas vías de acceso y servicios de transporte público.

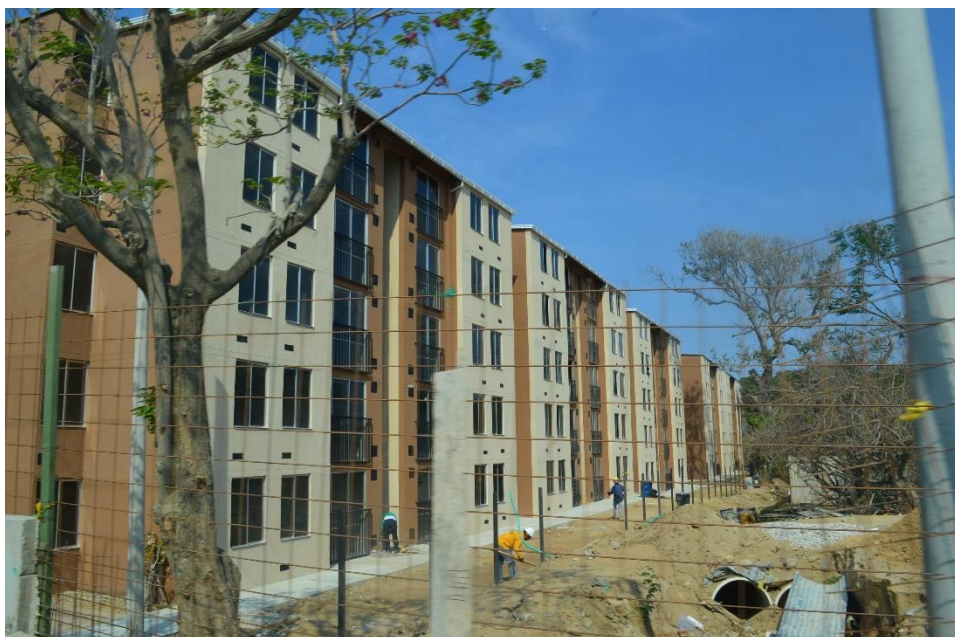
### Ejemplos proyectos estratos 1 y 2

Este grupo de proyectos están enmarcados en su gran mayoría en los programas de vivienda de interés social del gobierno; se ubican al oriente de la ciudad, en sectores poco consolidados, en predios de desarrollo. Estos proyectos se ubican generalmente en la periferia, puesto que el valor del suelo es significativamente más favorable, haciendo que las soluciones de vivienda sean asequibles para la población a la que están dirigidas.



Los valores del metro cuadrado de este tipo de viviendas, tienen beneficios subsidiarios que varían de acuerdo al programa en el que estén acogidas; oscila entre 1.000.000 COP y 1.500.000 COP.

Figura 155. Proyecto Parques de Bolívar



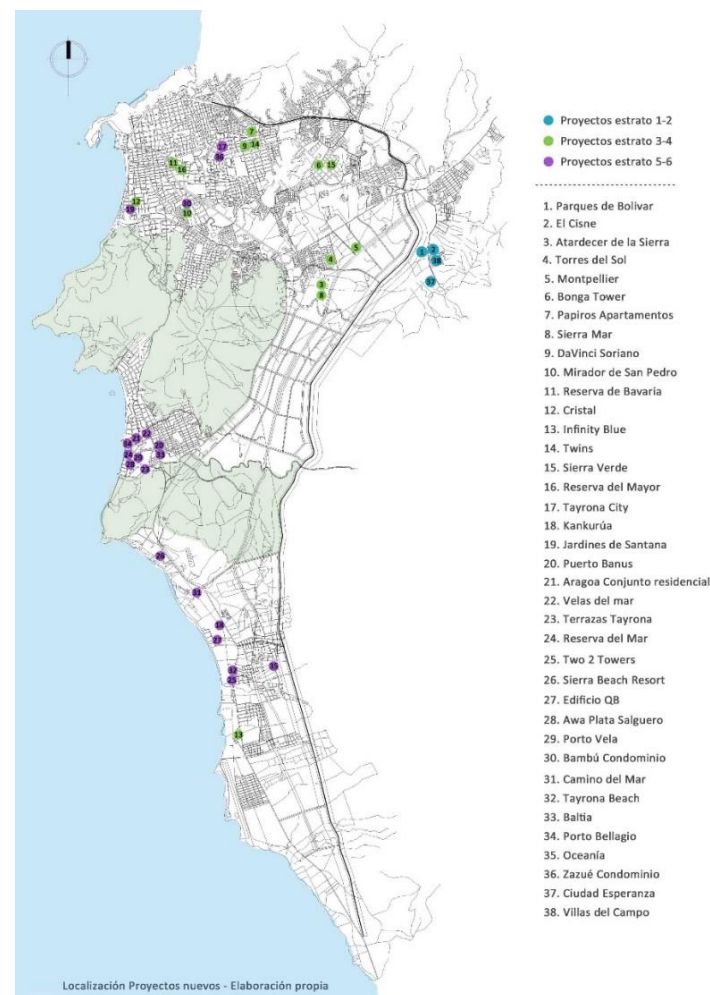
Fuente: IDOM

Parques de Bolívar Santa Marta es un proyecto de Vivienda de Interés Prioritario Para Ahorradores (VIPAS) ubicado por el kilómetro 15 de la ruta del sol, accediendo al proyecto por la vía Minca. Cerca de la zona franca de las Américas y a 1,5 kilómetros de la Rotonda de Mamatoco.

El proyecto consta de 2 conjuntos cerrados de apartamentos en torres de 5 pisos y zonas comunes como: portería, oficina de administración, piscina, salón social abierto, juegos infantiles, zonas verdes y parqueaderos comunales para residentes y visitantes.

Los apartamentos son de 45m<sup>2</sup>, distribuidos de la siguiente manera: Cocina, sala-comedor, dos alcobas, un baño y zona de labores independiente.

Figura 156. Plano Localización Proyectos Nuevos



Fuente: IDOM

### 3.5 SECTOR TURISMO EN LA CIUDAD DE SANTA MARTA

#### 3.5.1 El sector turístico en la historia de Santa Marta

Remontándose a épocas de la Conquista Española, se podría decir que para la Ciudad de Santa Marta el hecho de tener extensas zonas de playa logró definir una vocación encaminada a actividades de descanso y recreación para la población residente en el núcleo urbano principal. Como ejemplo se encuentra la zona de El Rodadero (frente a la Bahía de Gaira) que desde el comienzo de los asentamientos indígenas fue un lugar de visita por su atractivo natural, luego con el paso de los pescadores que llegaban a la zona para construir sus viviendas de paja se fue desarrollando la idea de transformar este solitario lugar en un sitio turístico, curiosamente por medio de una incipiente actividad comercial se dio el cambio con la venta de pescado y refrescos que se ofrecían a los visitantes.

No solamente ha sido interés de la población local el hecho de promover Santa Marta como destino turístico; con el desarrollo de la zona de El Rodadero firmas de arquitectos vieron el gran potencial de la zona e introdujeron la idea de empezar a urbanizar para traer población del centro del país con fines de descanso y recreación.

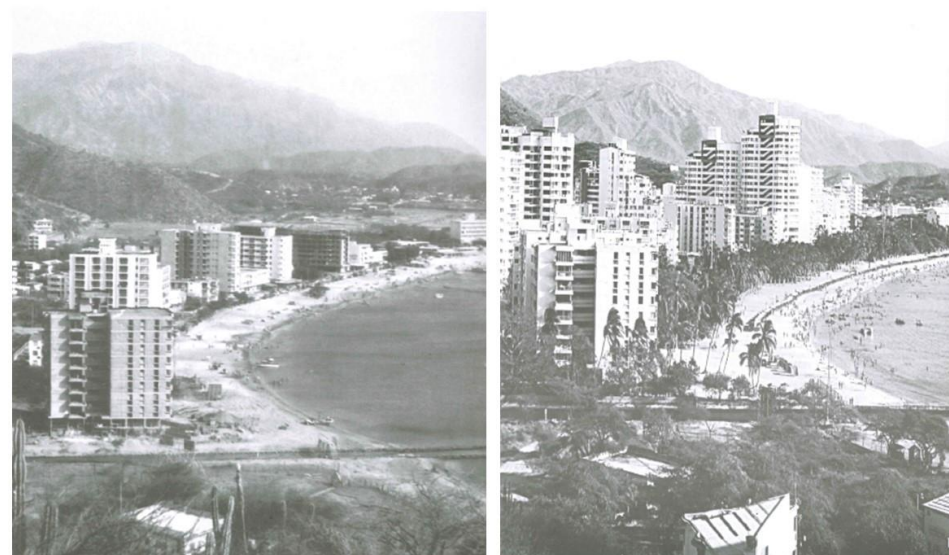
Para mitad del siglo XX se introdujo la idea de crear la zona turística de El Rodadero lo cual traería (según las opiniones de expertos de la época) ingresos permanentes por la venta de los terrenos municipales y a largo plazo los dineros recaudados por impuestos servirían para mejorar infraestructuras y así mismo potencializar actividades económicas como soporte al turismo.

El desarrollo del proyecto turístico en la zona de El Rodadero se dio también por la habilitación de los accesos entre la ciudad y la periferia con lo que hoy es la Avenida Hernández Pardo. En términos de proyectos hoteleros, los primeros fueron:

- Balneario El Rodadero
- Hotel Tamacá
- Motel El Rodadero
- Hotel Florida

En términos de proyectos de vivienda se consolidó la Urbanización El Rodadero de Gaira desarrollada en ocho manzanas frente a la Bahía de Gaira. Así mismo la estabilidad económica de mitad del siglo XX en el país impulsó al rápido desarrollo de la zona con la construcción de edificios de propiedad horizontal de apartamentos enfocados para la renta a turistas. El Rodadero se convirtió en la zona preferida para los turistas colombianos, especialmente en los meses de diciembre, enero, Semana Santa, temporadas de Carnavales y junio.

*Figura 157. Zona Turística de El Rodadero en 1967 y el presente 2016*



Fuente: SANTA MARTA URBANISMO Y ARQUITECTURA 1925-1975. ÁLVARO OSPINO VALIENTE

Desafortunadamente hoy El Rodadero sufre por su incapacidad para recibir la alta carga de turistas que provienen de diferentes puntos, se ha generado colapsos en la prestación de servicio de agua y electricidad, estos problemas no son nuevos; desde la década de los 70' El Rodadero sufre por su ineficiencia y saturación urbanística, aún no se han dado



medidas para contrarrestar los efectos negativos que están dañando la imagen de esta zona que en un principio fue sinónimo de tranquilidad y donde ahora impera el hacinamiento sus playas.

Figura 158. Playa del Rodadero en fin de semana



Fuente: Diario El Herald

No obstante, existen planes por parte de la Gerencia de Proyectos Turísticos de la Alcaldía Distrital de Santa Marta para el mejoramiento de los espacios públicos con el fin de generar cambios graduales que beneficiarán a la comunidad, uno de los proyectos es el Diseño para el Nuevo Malecón en la playa de El Rodadero que consiste en incluir baterías de baños, kioscos de venta, servicios turísticos, plazoletas, un área para una estación náutica, un escenario multifuncional y un mirador que serán distribuidos a lo largo del paseo actual. El proyecto también busca mejorar las redes hidrosanitarias del sector

Figura 159. Playa del Rodadero en fin de semana



Fuente: Gerencia de Proyectos Turísticos de la Alcaldía Distrital de Santa Marta

#### Potenciales del turismo en la actualidad

De otra parte, en los años recientes se ha enfatizado en la idea de promover Santa Marta como destino de las siguientes actividades:

- Destino de Naturaleza
- Destino Cultural
- Destino Histórico
- Destino Gastronómico

Para el caso de Destino de Naturaleza se ha promovido al Parque Tayrona que se encuentra a 34km de la ciudad, sus paisajes naturales con playas y montaña son ideales para practicar ecoturismo, se destaca: Playa Cristal, Playa Arrecifes, La Piscina, Cabo San Juan de Guía, Pueblito Chairama, Playa Nudista.

De igual forma se ha hecho énfasis en La Sierra Nevada de Santa Marta que es reconocida como la montaña tropical más alta del mundo (5.775 metros) con la presencia de un

bosque húmedo tropical con árboles que llegan hasta los 40 metros. Igualmente en 1980 la UNESCO ha declarado a La Sierra (nombrada así por los habitantes de Santa Marta) como Reserva del Hombre y de la Biosfera.

Se ha incorporado el municipio de Minca como antesala de la Sierra Nevada de Santa Marta, destino para viajeros jóvenes en busca de naturaleza y conocimiento por medio de la visita a las fincas cafeteras.

Figura 160. Playas y Parque Tayrona (izq.) y Sierra Nevada de Santa Marta (der.)



Fuente: Gerencia de Proyectos Turísticos de la Alcaldía Distrital de Santa Marta

Como Destino Cultural, las tradiciones a nivel musical de la Costa Caribe Colombiana con la cumbia y el vallenato hacen parte de la riqueza del país, así mismo Santa Marta es capital de las Fiestas del Mar que se celebran en el mes de agosto donde se hacen competiciones de deportes náuticos con la gente local.

El potencial como Destino Histórico se da por la connotación por ser la primera ciudad fundacional de América por parte de los conquistadores españoles, así mismo por ser escenario de las leyendas de la cultura precolombina Tayrona con la ancestral Ciudad Perdida.

Como destino gastronómico, en la ciudad existe una variada oferta de platos típicos, además la ciudad ha sido sede de grandes eventos como: el Congreso Nacional de Restaurantes y el Festival de Cocina Samaria (durante las Fiestas del Mar). De igual importancia reconocer la oferta de restaurantes en el Centro Histórico de la ciudad.

Actualmente la ciudad está desarrollando el Plan de Ordenamiento de Playas, se busca mejorar en los siguientes temas:

- Sistema de Gestión para manejo sostenible
- Zonificación
- Definición de capacidad de carga
- Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos
- Plan de Conservación de ecosistemas marino-costeros
- Diagnóstico Ambiental
- Amoblamiento, señalización y uniformes

Para 2016 se realizará un piloto de ordenamiento en Playa Blanca, Rodadero y en las siguientes fases se realizará en las playas del Aeropuerto, Don Jaca, Bello Horizonte, Playa Salguero, Los Cocos y la Bahía de Santa Marta (sobre el frente del Centro Histórico).

### 3.5.2 Crecimiento del Turismo en Santa Marta

El turismo se ha consolidado como una importante fuente de ingresos para la ciudad, durante la investigación hecha por la consultoría para el estudio de Crecimiento Urbano, se ha revisado las cifras de los últimos años, entre las cuales se destacan:

- Entre 2012 y 2015 se han movilizado 4.644.243 pasajeros vía aérea que han entrado y salido de Santa Marta
- La ocupación promedio de los vuelos entre los meses de enero y septiembre de 2015 llegó al 84.3%



- Por vía terrestre para el año 2013 entraron 3.272.670 automóviles, para el 2014 entraron 3.385.960 automóviles y de enero a agosto de 2015 entraron 2.354.790 automóviles
- Por la terminal de transporte de Santa Marta llegaron 11.670.000 pasajeros entre enero del 2012 y septiembre de 2015
- En cuanto a cruceristas para el año 2012 llegaron 3.114 frente a 9894, esto es debido al incremento en el número de embarcaciones y a la capacidad de las mismas
- En total se registraron 22.777 visitantes vía crucero
- Los prestadores de servicios turísticos han crecido pasando de 1114 en 2014 a 1428 hasta octubre de 2015
- Entre el 2014 y el 2015 se registraron 29 nuevos hoteles y 17 nuevos hostales, en consecuencia se ha incrementado la demanda de alojamiento
- La llegada de grandes cadenas de hoteles se verá reflejada por el valor de las inversiones; para el caso del Hilton Santa Marta será superior a 60 millones de dólares; Best Western 63 millones de dólares; y la generación de 362 empleos directos
- Para el caso de turistas extranjeros registrados en los establecimientos de alojamiento durante el 2015 la cifra llegó a 144.888
- En el Parque Tayrona para el año 2012 llegaron 55126 frente a los 71017 del año 2015

En términos generales, las cifras demuestran que hay un crecimiento, que si bien posicionan a Santa Marta como destino importante del norte de Colombia, es también una alerta sobre el modo de hacer ciudad, de poder contener y responder a las futuras demandas.

La Secretaría de Turismo hace esfuerzos por mejorar las condiciones actuales de los atractivos turísticos, no obstante es fundamental actualizar el Plan de Turismo para la ciudad además de promover acciones con la participación de todos los actores para detectar problemas y buscar soluciones para mejorar la calidad de vida en cada uno de los polos de desarrollo.

### 3.5.3 Influencia del Turismo en el desarrollo de la ciudad de Santa Marta

Tabla 30. Resultados del censo de proyectos de apartamentos para usos turísticos

Zonas	Edificios/Conjuntos	Apartamentos
Alcatrazes	1	120
Aeropuerto	1	28
Bello Horizonte	20	617
Bello Sol	4	271
Gaira	14	449
Irotama	1	42
Pozos Colorados	12	301
Rodadero	112	3742
Rodadero Sur	37	998
Santa Marta	5	228
<b>Total</b>	<b>207</b>	<b>6796</b>

Fuente: Gerencia de Proyectos Turísticos de la Alcaldía Distrital de Santa Marta

Es importante contrastar las cifras y metas que tiene previsto el sector del turismo para la ciudad de Santa Marta en los próximos años:

- Para los años 2016 y 2019, se da una meta de recibir 7 millones de turistas nacionales y 1 millón de turistas extranjeros
- Para los años 2016 y 2019, el sector del turismo habrá generado 18.000 nuevos empleos de los cuales 9.000 vendrán del sector hotelero
- Entre 2016 y 2019 se tendrán 4 rutas internacionales entrando y saliendo del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar
- Para 2019, se prevé que el 60% de las empresas formales del sector turístico se regirán por la normas técnicas de sostenibilidad

Es evidente la influencia que el turismo ha ejercido sobre la ciudad de Santa Marta, en cierta forma era claro que con el potencial con el que se cuenta en el territorio se diera un

desarrollo turístico, el principal punto es la forma en que se ha manejado en términos de planeación urbana, el problema en sí no es que la ciudad tenga vocación turística, el asunto es que no se ha articulado con el suelo urbano existente generando incompatibilidad con lo que debería ser un crecimiento progresivo y de acuerdo a la capacidad que pueda albergar la ciudad.

En primer lugar es claro que a pesar de los esfuerzos que se hayan podido hacer, la legislación urbana no ha sido fuerte para controlar la proliferación de proyectos de segunda vivienda, hoteles, hostales y balnearios que por movidos por el interés del recibir mayores ingresos no ha dado respuesta a su obligación de ofrecer espacios públicos, de respetar las sesiones y de generar una arquitectura que respete las condiciones del lugar.

De otra parte, la ciudad cuenta con una deficiente infraestructura de servicios de agua y electricidad; nunca se pensó en invertir el dinero en el mejoramiento de estos servicios, sumado a los extensos periodos de sequía por el fenómeno del niño o de fuertes lluvias por el fenómeno de la niña. Aparentemente ninguna administración ha tomado medidas para mejorar la capacidad de los servicios, al contrario da la impresión de que a pesar del desbordamiento de la ciudad cuando llegan turistas en temporada alta, la administración se resigna con pequeñas soluciones.

La no regulación en la compra de terrenos, hace que el suelo disponible no sea manejado por la administración sino por el privado, de allí se han generado los proyectos enfocados al turismo basados en torres que irrumpen sobre la línea costera, generando grandes áreas en las que el ciudadano común en la mayoría de los casos no tiene acceso, como se ha comentado en otros capítulos con el tema de las playas.

El gran reto para la ciudad es aprender a generar un turismo sostenible, a construir un modelo que conviva con el resto de actividades de la ciudad, es bueno recibir ingresos pero a la vez estar conscientes de la capacidad para albergar y recibir población flotante, en la medida en que la administración pública genere el debate deberá llegar a acuerdos con el privado para incrementar las responsabilidades de estos frente a al respeto de las normas urbanísticas.

### 3.6 ANÁLISIS DE CONDICIONANTES Y LIMITANTES AL CRECIMIENTO URBANO

Se identifican, zonifican y analizan un conjunto de factores limitantes para el crecimiento urbano (gran parte de los mismos se recogen en el Estudio CE2 de Riesgos Naturales); Entre los mismos se consideran los condicionantes ambientales que identifican áreas que deberían ser preservadas del proceso urbanizador, y por su valor eco sistémico han de ser conservadas.

#### 3.6.1 Limitantes y condicionantes

Se entiende por limitantes al desarrollo urbano, el conjunto de variables que impiden o dificultan el crecimiento de los núcleos de población, ya sean por cuestiones ambientales, legales o de otra índole; para el ámbito de Estudio del municipio de Santa Marta se consideran los siguientes:

- Zonas de riesgo: inundación y erosión (input CE2, en elaboración)
- Zonas de protección ambiental
  - Parques Distritales
  - Cerros Distritales
  - Reserva Natural de la Sociedad Civil
- Áreas de interés estratégico
  - Ríos y quebradas
  - Humedales y lagunas
  - Protección de zona costera
- Afección de infraestructuras de transporte
  - Servidumbre ferroviaria
  - Servidumbre viaria
- Afección de otras infraestructuras
  - Relleno sanitario
  - Línea alta tensión
  - Servidumbre aeroportuaria

- Restricciones topográficas
  - Pendiente 10 - 30 %
  - Pendiente > 30 %
- Patrimonio

Con el objetivo de plasmar en el ámbito estos factores limitantes, se han elaborado mapas temáticos de las variables que se consideran limitantes al crecimiento urbano. Los limitantes o condicionantes inciden en el crecimiento de la ciudad, en especial en los escenarios óptimo y en el intermedio, y no en el tendencial, donde el crecimiento no respeta en muchas ocasiones los limitantes físicos (amenazas naturales, áreas vulnerables etc.) ni legales. Por esa razón, se calcula la superficie afectada por cada limitante para su posterior uso en la composición del escenario óptimo e intermedio y otras superficies (más reducidas) para el escenario tendencial, puesto que los criterios no son los mismos.

#### 3.6.2 Zonas de riesgo: inundación y erosión

Se integrarán como resultado las principales conclusiones del informe CE2, en elaboración, concretamente los mapas de inundación fluvial y erosión costera que puedan entenderse como limitantes al crecimiento urbano



### 3.6.3 Zonas de protección ambiental

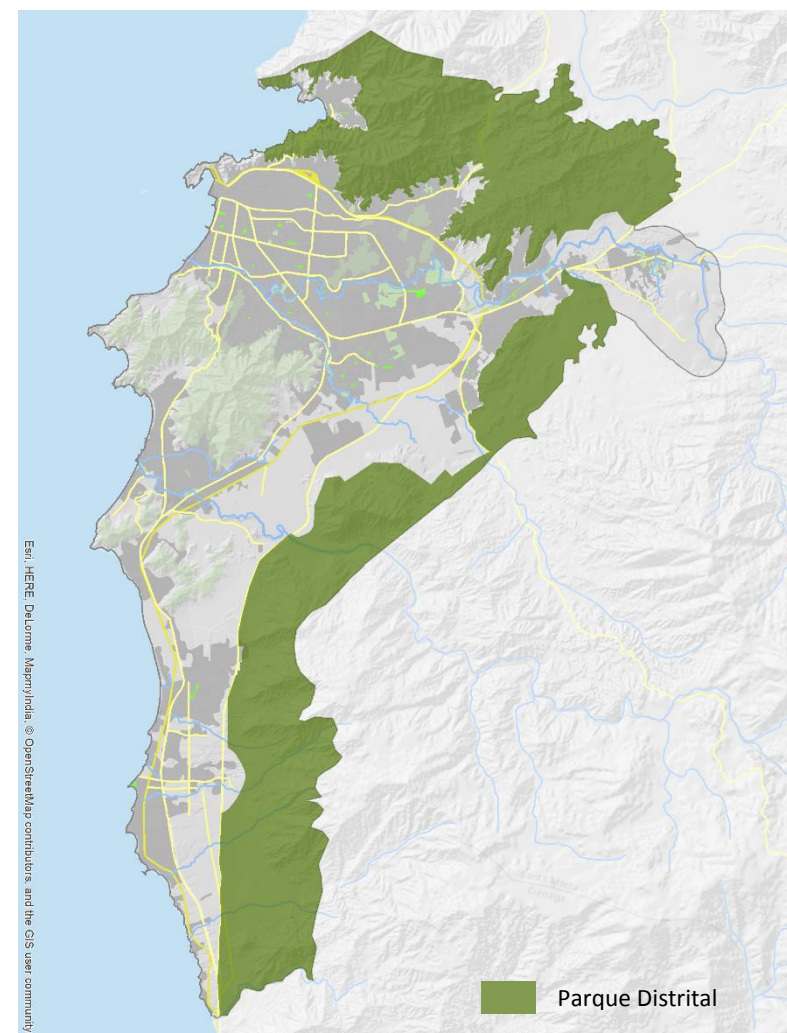
Dentro de la categoría de zonas de protección ambiental se distinguen 3 tipos de limitantes de acuerdo a las características de los espacios protegidos. El primero de ellos corresponde a los **Parques Distritales**. En el caso de Santa Marta, existen 3 parques distritales de carácter periurbano:

1. Parque Distrital Dumbira
2. Parque Distrital Bondigua
3. Parque Distrital Paz Verde

Los 3 parques están recogidos en el plano nº 02, denominado Áreas Ambientalmente Protegidas así como en los Artículos 14, 15 y 16 del Proyecto de Acuerdo correspondiente al Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta (POT 5to Centenario).

TIPOLOGÍA	ÁREA AFECTADA (Ha)	TOTAL %
Parques Distritales	5.633	38,5

Figura 161. Parques Distritales



Fuente: IDOM

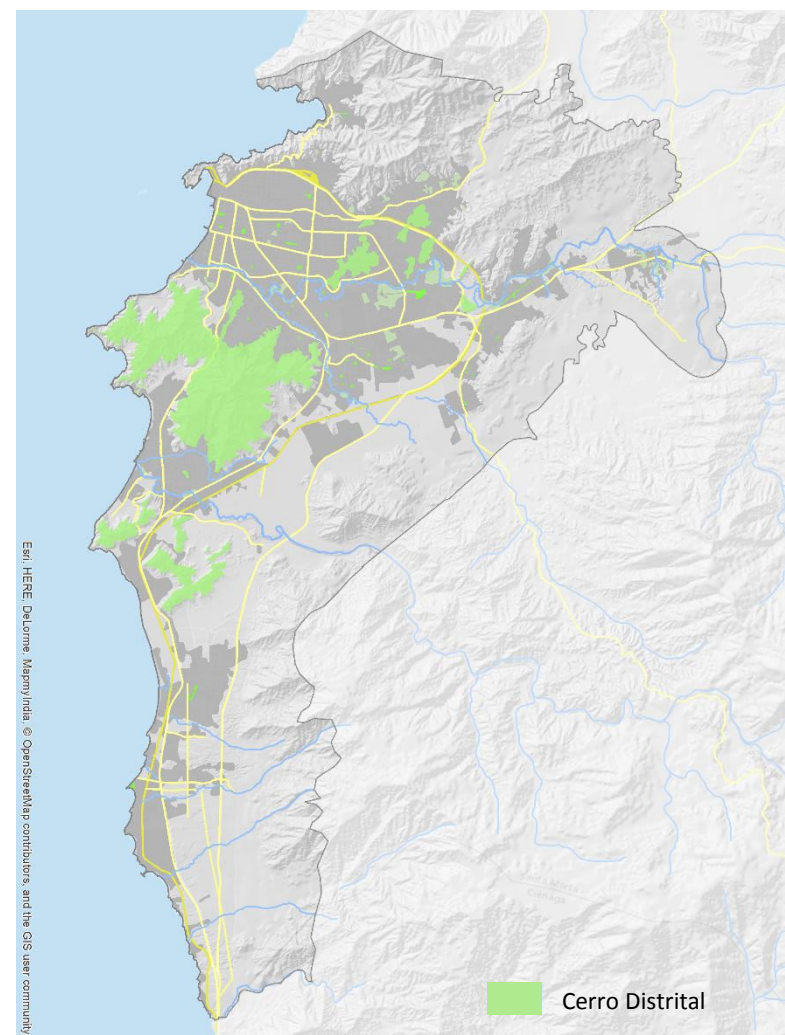
En segundo lugar, se distingue otra tipología de espacio protegido, los **Cerros Distritales**. De acuerdo con el POT 5to Centenario, Los Cerros Distritales: Son parte integrante del sistema orográfico de Santa Marta y de la Estructura Ecológica Principal Distrital. Declárense los mismos, como zonas de reserva y protección, por poseer condiciones particulares físico-climáticas, por considerarse como patrimonio cultural y paisajístico de la ciudad y por poseer ecosistemas específicos y únicos con importantes relictos de flora y fauna.

En este contexto, el Plan de Ordenamiento Territorial declara y protege los siguientes enclaves distritales:

- Los cerros aislados dentro del suelo urbano La Llorona, San Fernando (Fuerte San Fernando), Tres Cruces, Manzanares y Cundí.
- Los cerros de Gaira, La Llorona y Ziruma en el sector comprendido entre la Vía Troncal del Caribe y la Carretera que une a El Rodadero con el Centro Histórico.
- Los cerros que bordean por el Norte al perímetro urbano

TIPOLOGÍA	ÁREA AFECTADA (Ha)	TOTAL %
Parques Distritales	5.633	38,5
<b>Cerros Distritales</b>	<b>1.111,6</b>	<b>7,6</b>

Figura 162. Cerros Distritales



Fuente: IDOM

La última clase de Zonas de Protección Ambiental son las **Reserva Natural de la Sociedad Civil (RNSC)**. Las Reservas Naturales de la Sociedad Civil, son áreas protegidas privadas establecidas a voluntad de los propietarios de predios dedicados a la conservación de muestras de ecosistemas naturales. En estas reservas, además de la conservación, se pueden tener también sistemas de producción sostenibles, ecoturismo, educación ambiental y habitación permanente, entre otras actividades.

Dentro del área de estudio se distingue únicamente una RNSC, localizada dentro del Parques Distrital Bondigua, al norte de la vía del Parque Tayrona. Se trata de un espacio de tamaño reducido de 13,4 Ha.

Las Reservas Naturales de la Sociedad Civil tienen como objetivo el manejo integrado bajo criterios de sustentabilidad que garantice la conservación, preservación, regeneración o restauración de los ecosistemas naturales contenidas en ellas y que permita la generación de bienes y servicios ambientales.

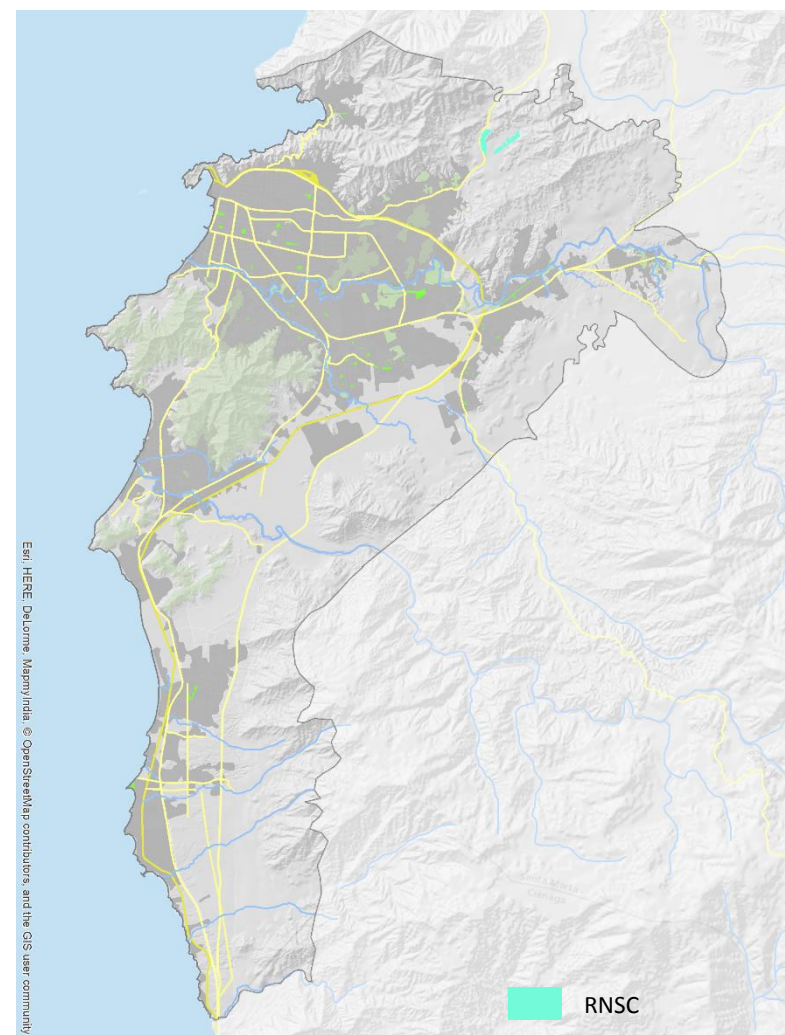
Figura 163. RNSC entorno Palangana



Fuente: Imágenes Google

TIPOLOGÍA	ÁREA AFECTADA (Ha)	TOTAL %
Parques Distritales	5.633	38,5
Cerros Distritales	1.111,6	7,6
<b>RNSC</b>	<b>13,5</b>	<b>0,1</b>

Figura 164. Reserva Natural de la Sociedad Civil (RNSC)



Fuente: IDOM



### 3.6.4 Áreas de interés estratégico

Otro espacio a proteger recogido por el Plan de Ordenamiento Territorial son las Áreas de interés estratégico. Son las fajas laterales de terreno a ambos lados de las corrientes y a los cuerpos de agua, paralelas los bordes de los mismos.

Dentro de esta categoría se distinguen a su vez 3 subclases:

- 1) Ríos y quebradas
- 2) Humedales y lagunas (cuerpos de agua)
- 3) Zona costera

En el caso de los **Ríos y quebradas** se fijan retiros en ambos márgenes de la corriente. Se han delimitado franjas de 50 metros a partir del borde exterior de los cauces. En suelo rural, sólo se podrán efectuar intervenciones de restauración ecológica mientras que en el suelo urbano, sólo se permiten intervenciones para la instalación de redes de servicios públicos, construcción de puentes según el plan vial e intervenciones para espacio público y áreas deportivas y de recreación que garanticen la permeabilidad del suelo.

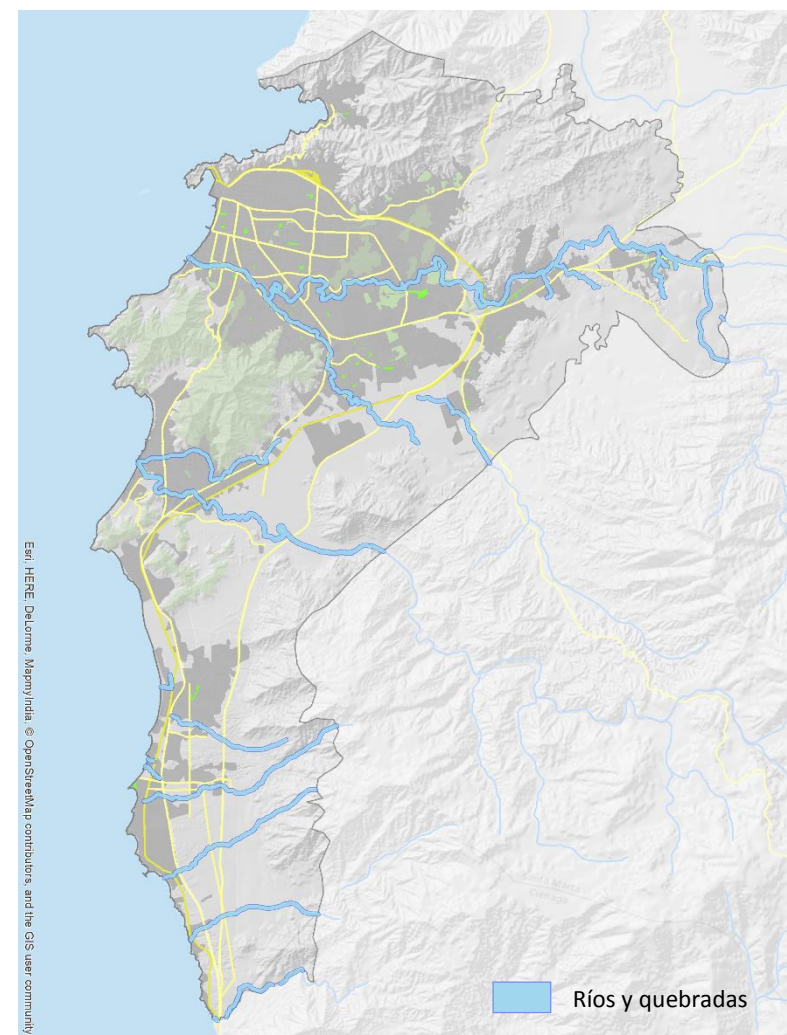
Figura 165. Invasiones en Faja de protección



Fuente: IDOM

TIPOLOGÍA	ÁREA AFECTADA (Ha)	TOTAL %
Parques Distritales	5.633	38,5
Cerros Distritales	1.111,6	7,6
RNSC	13,5	0,1
<b>Ríos y quebradas</b>	<b>707,2</b>	<b>4,8</b>

Figura 166. Ríos y quebradas



Fuente: IDOM

El segundo tipo de áreas de interés estratégico son los **Humedales y lagunas**. Al igual que en la clase anterior se estipula la fijación de una franja de retiro de 50 metros en todos los bordes del perímetro de agua.

En esta franja no se podrá edificar y serán zonas dedicadas a la conservación y protección, solo se podrán efectuar intervenciones de restauración ecológica

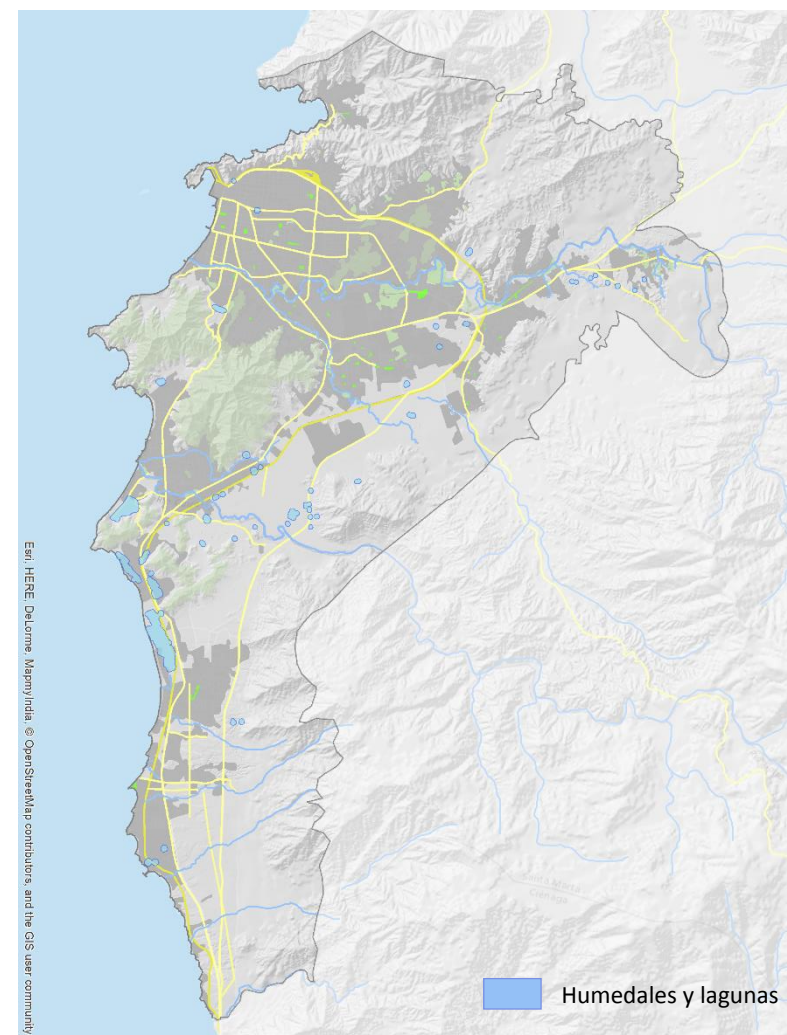
Figura 167. Zonas de humedales en el sector El Manantial



Fuente: IDOM

TIPOLOGÍA	ÁREA AFECTADA (Ha)	TOTAL %
Parques Distritales	5.633	38,5
Cerros Distritales	1.111,6	7,6
RNSC	13,5	0,1
Ríos y quebradas	707,2	4,8
<b>Humedales y lagunas</b>	<b>164,2</b>	<b>1,1</b>

Figura 168. Humedales y lagunas



Fuente: IDOM



La tercera área de interés estratégico es la **Zona costera**. Para trazar zonas de protección se ha tomado como fuente la información el Sistema de información para el seguimiento de la Erosión Costera para el Caribe Colombiano – COSTERO. Las zonas delimitadas mediante una franja de 50 metros son susceptibles de sufrir procesos erosivos, y la consiguiente pérdida de suelo, de forma que se propone respetar estos espacios como zonas dedicadas a la protección y conservación.

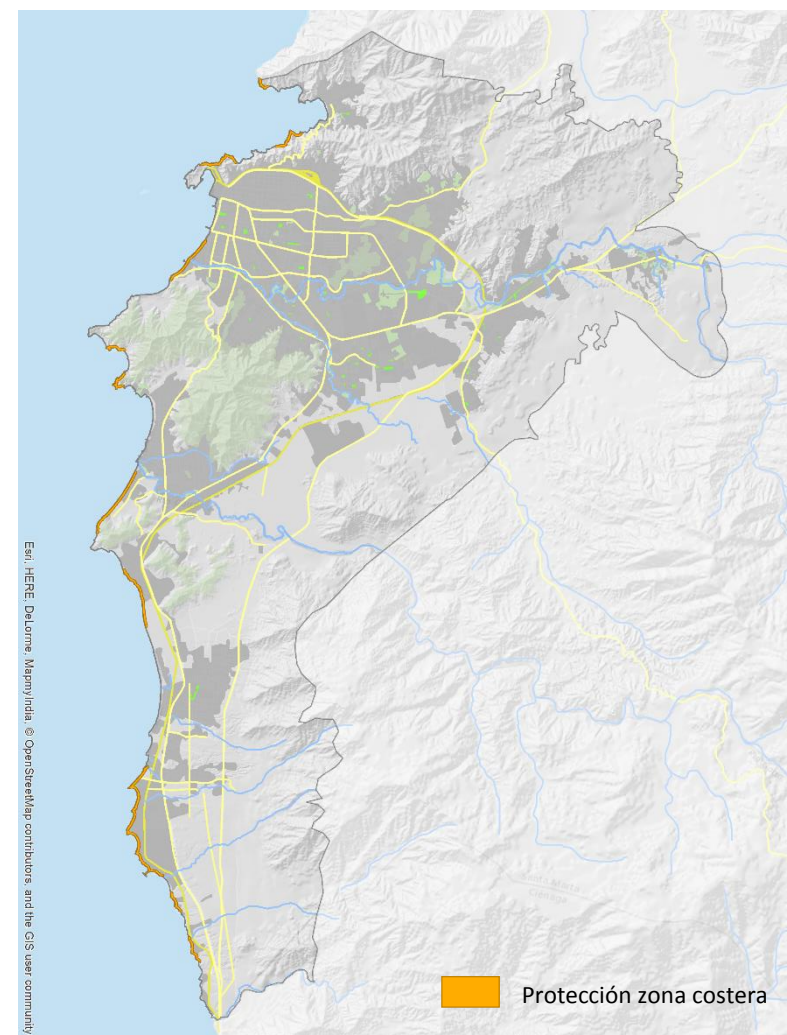
Figura 169 Ejemplo de erosión costera



Fuente: Paola Benjumea

TIPOLOGÍA	ÁREA AFECTADA (Ha)	TOTAL %
Parques Distritales	5.633	38,5
Cerros Distritales	1.111,6	7,6
RNSC	13,5	0,1
Ríos y quebradas	707,2	4,8
Humedales y lagunas	164,2	1,1
<b>Protección zona costera</b>	<b>63,4</b>	<b>0,4</b>

Figura 170. Protección zona costera



Fuente: IDOM



### 3.6.5 Afección de infraestructuras de transporte

El Plan de Ordenamiento Territorial establece una franja de protección para la infraestructura ferroviaria. La **servidumbre ferroviaria** será de mínimo 40m de ancho, y su función principal es asegurar una reserva de suelo que permita la mejora o sustitución de la infraestructura existente por otra de mayor capacidad.

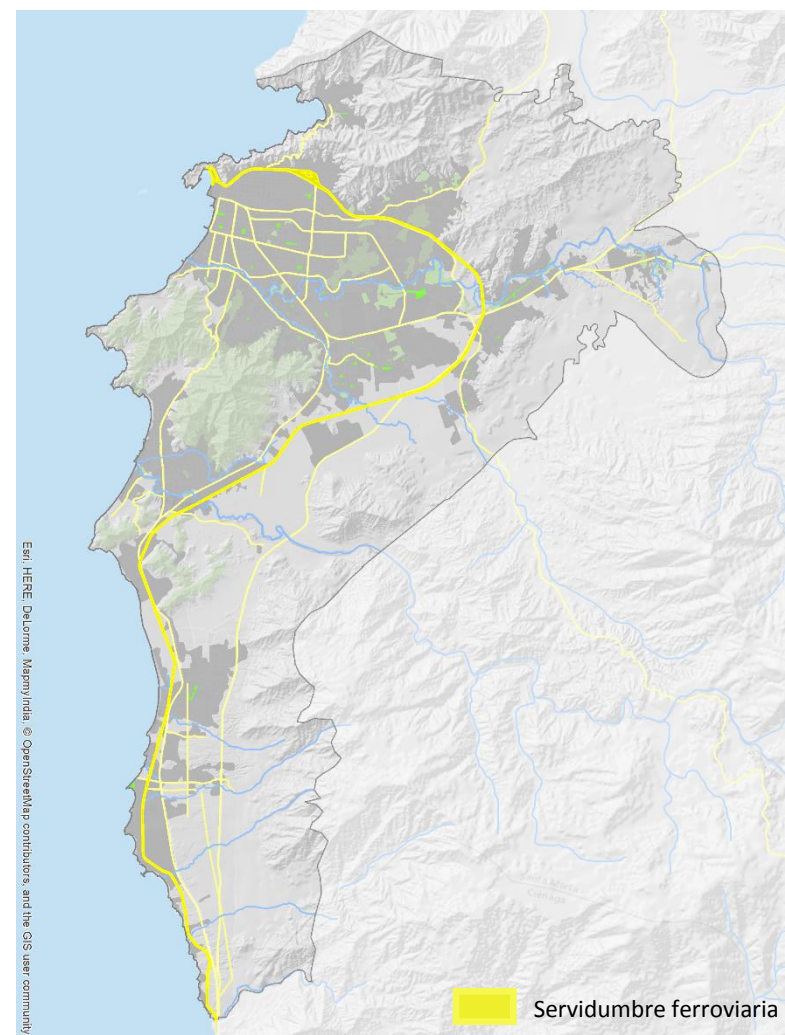
Figura 171. Servidumbre ferroviaria invadida por edificaciones



Fuente: IDOM

TIPOLOGÍA	ÁREA AFECTADA (Ha)	TOTAL %
Parques Distritales	5.633	38,5
Cerros Distritales	1.111,6	7,6
RNSC	13,5	0,1
Ríos y quebradas	707,2	4,8
Humedales y lagunas	164,2	1,1
Protección zona costera	63,4	0,4
<b>Servidumbre ferroviaria</b>	<b>129,9</b>	<b>0,9</b>

Figura 172. Servidumbre ferroviaria



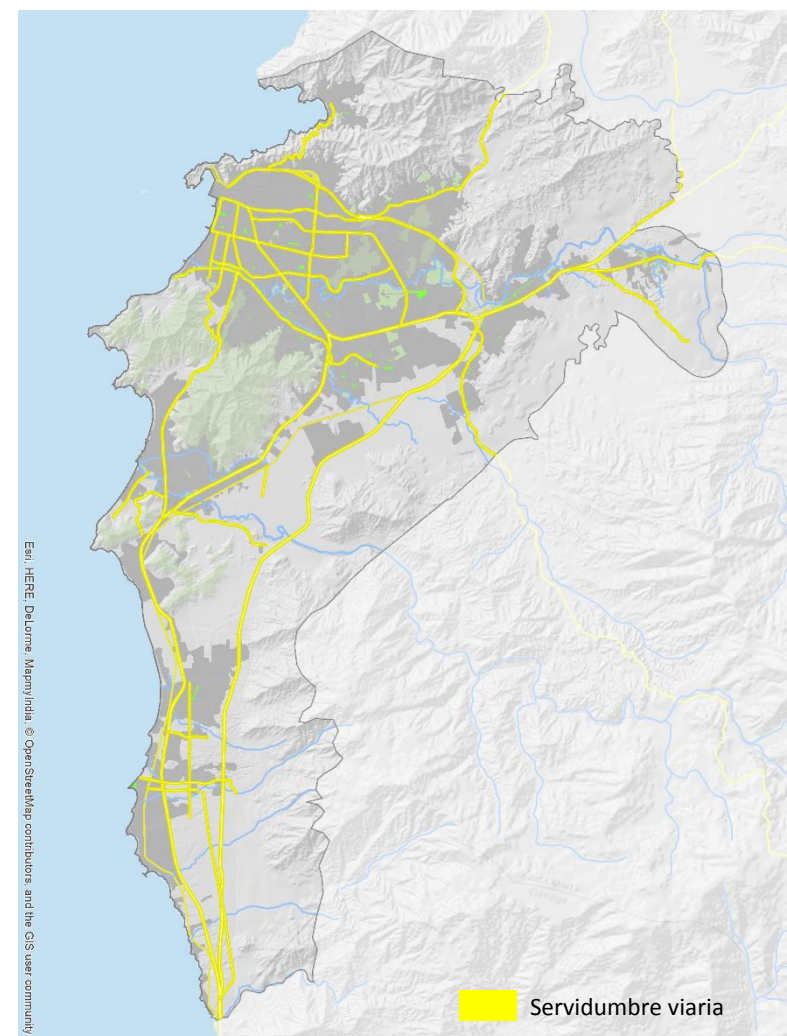
Fuente: IDOM

La ley 1228 de 2008 dispone en el Artículo 2 Las zonas de reserva para carreteras de la red vial nacional. En esta se establecen las siguientes fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión para las carreteras que forman parte de la red vial nacional:

1. Carreteras de primer orden sesenta (60) metros.
2. Carreteras de segundo orden cuarenta y cinco (45) metros.
3. Carreteras de tercer orden treinta (30) metros

TIPOLOGÍA	ÁREA AFECTADA (Ha)	TOTAL %
Parques Distritales	5.633	38,5
Cerros Distritales	1.111,6	7,6
RNSC	13,5	0,1
Ríos y quebradas	707,2	4,8
Humedales y lagunas	164,2	1,1
Protección zona costera	63,4	0,4
Servidumbre ferroviaria	129,9	0,9
<b>Servidumbre viaria</b>	<b>683,9</b>	<b>4,7</b>

Figura 173. Servidumbre viaria



Fuente: IDOM

### 3.6.6 Afección de otras infraestructuras

El espacio de disposición final dentro de los Residuos de la ciudad de Santa Marta corresponde al **Relleño Sanitario** de Palangana. La vida útil del s hasta el 2022 de acuerdo a lo estipulado en la Resolución 2075 del 10 de noviembre de 2006.

A través del POT, se prohíbe el establecimiento de asentamientos humanos o de desarrollos urbanísticos de cualquier tipo en un radio de influencia inferior a quinientos (500) metros perimetrales del área donde se localice relleno sanitario.

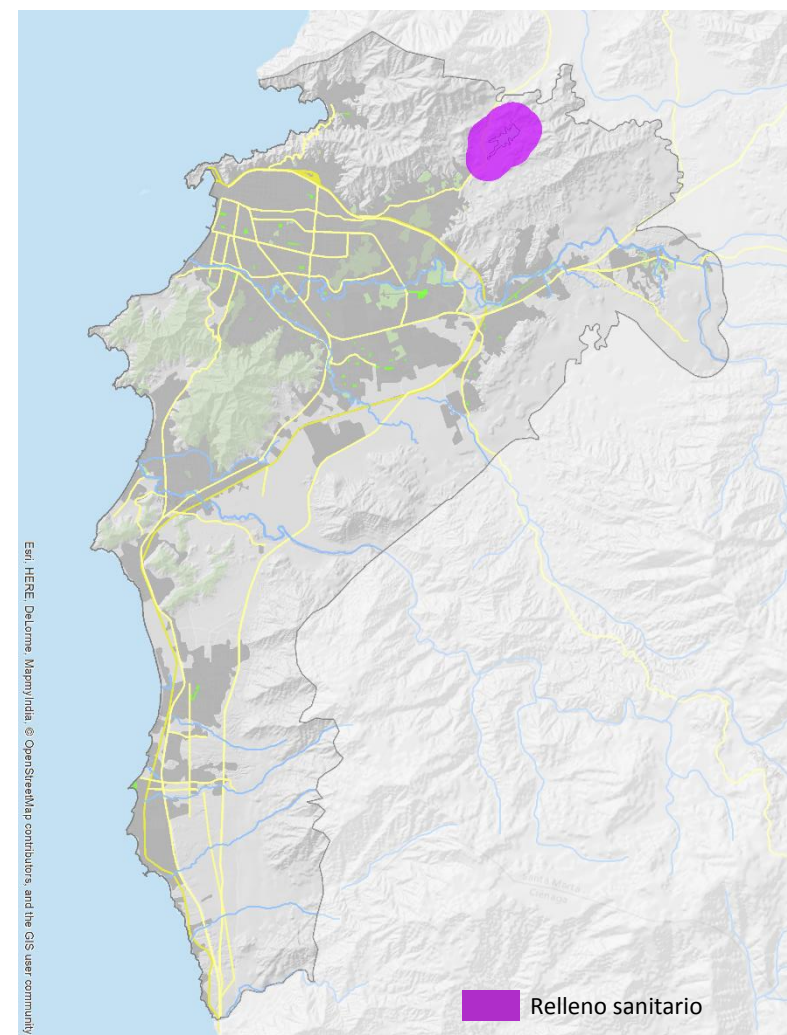
Figura 174 Relleno Sanitario de Palangana



Fuente: Google Maps

TIPOLOGÍA	ÁREA AFECTADA (Ha)	TOTAL %
Parques Distritales	5.633	38,5
Cerros Distritales	1.111,6	7,6
RNSC	13,5	0,1
Ríos y quebradas	707,2	4,8
Humedales y lagunas	164,2	1,1
Protección zona costera	63,4	0,4
Servidumbre ferroviaria	129,9	0,9
Servidumbre viaria	683,9	4,7
<b>Relleño sanitario</b>	<b>223,5</b>	<b>1,5</b>

Figura 175. Relleno sanitario



Fuente: IDOM



Con relación a la infraestructura eléctrica, las **líneas de alta tensión** tendrán un mínimo de 32 metros de ancho en el cual están restringidas las construcciones permanentes y/o temporales.

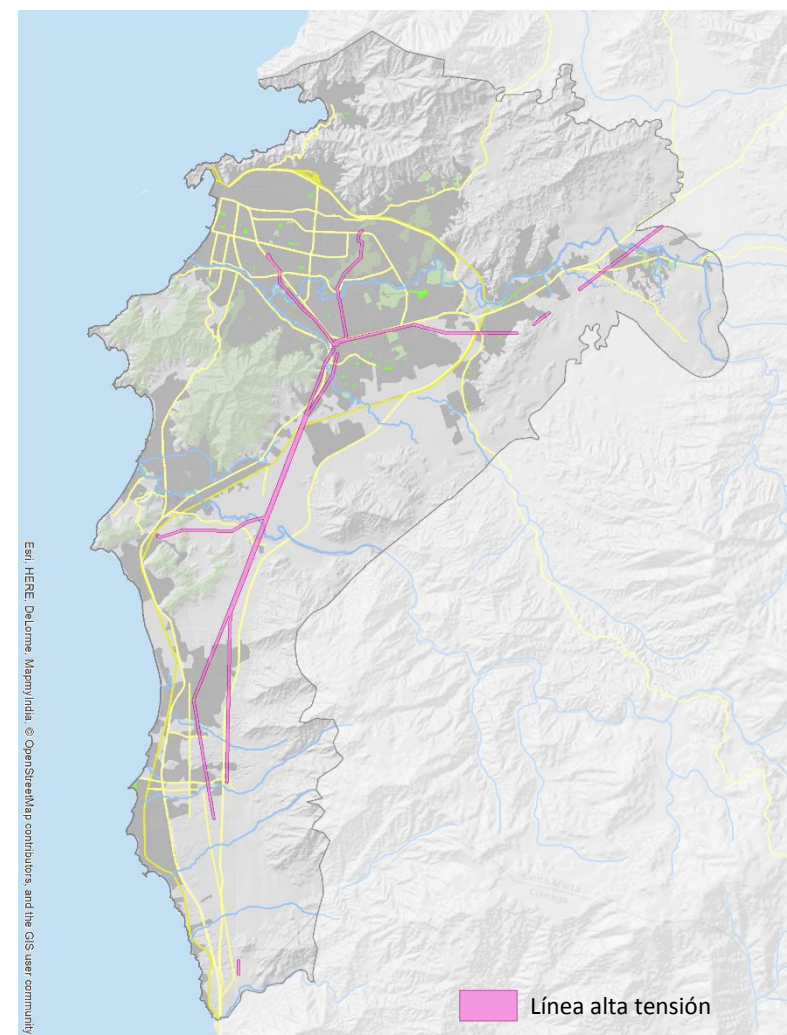
Figura 176. Línea de alta tensión paralela a la Avenida Troncal del Caribe



Fuente: Google Maps

TIPOLOGÍA	ÁREA AFECTADA (Ha)	TOTAL %
Parques Distritales	5.633	38,5
Cerros Distritales	1.111,6	7,6
RNSC	13,5	0,1
Ríos y quebradas	707,2	4,8
Humedales y lagunas	164,2	1,1
Protección zona costera	63,4	0,4
Servidumbre ferroviaria	129,9	0,9
Servidumbre viaria	683,9	4,7
Relleno sanitario	223,5	1,5
<b>Línea alta tensión</b>	<b>231</b>	<b>1,6</b>

Figura 177. Línea alta tensión



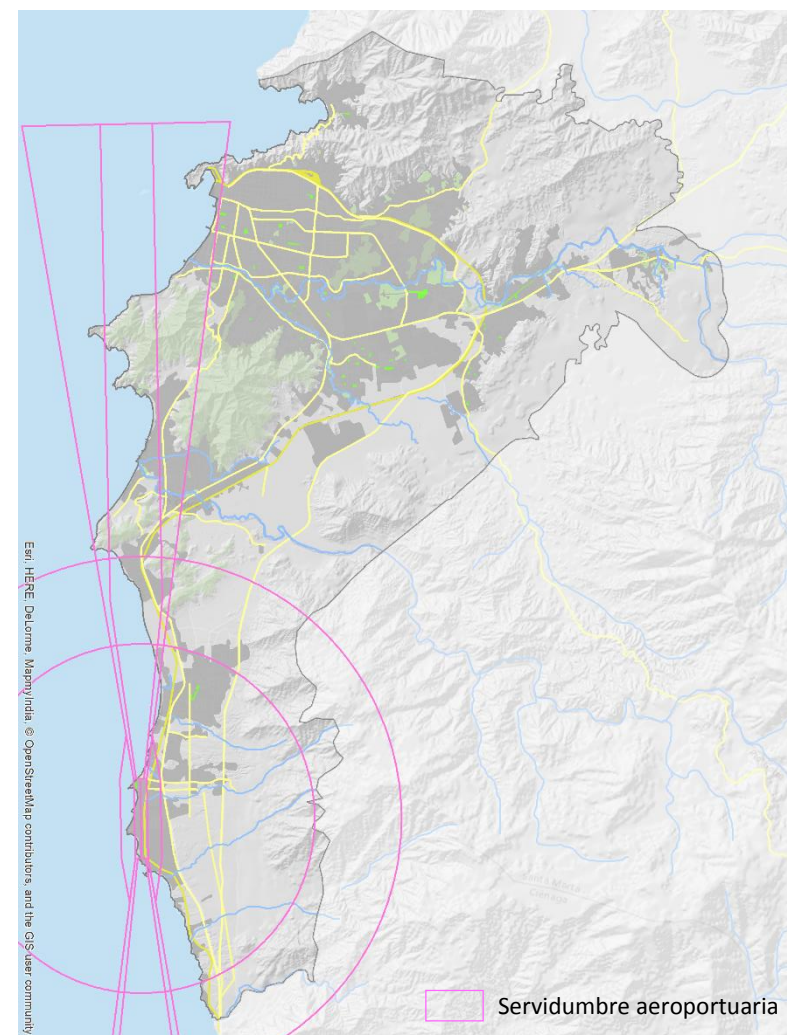
Fuente: IDOM

De acuerdo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el cual fija las normas sobre aviación, en torno a los aeropuertos se define el espacio aéreo que debe mantenerse libre de los obstáculos para llevar a cabo con seguridad las operaciones de aviones previstas.

En el caso de Santa Marta, el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar se localiza a 16,5 km de la ciudad, junto al barrio Aeromar.

TIPOLOGÍA	ÁREA AFECTADA (Ha)	TOTAL %
Parques Distritales	5.633	38,5
Cerros Distritales	1.111,6	7,6
RNSC	13,5	0,1
Ríos y quebradas	707,2	4,8
Humedales y lagunas	164,2	1,1
Protección zona costera	63,4	0,4
Servidumbre ferroviaria	129,9	0,9
Servidumbre viaria	683,9	4,7
Relleno sanitario	223,5	1,5
Línea alta tensión	231	1,6
<b>Servidumbre aeroportuaria</b>	<b>4589,5</b>	<b>31,4</b>

Figura 178. Servidumbre aeroportuaria



Fuente: IDOM

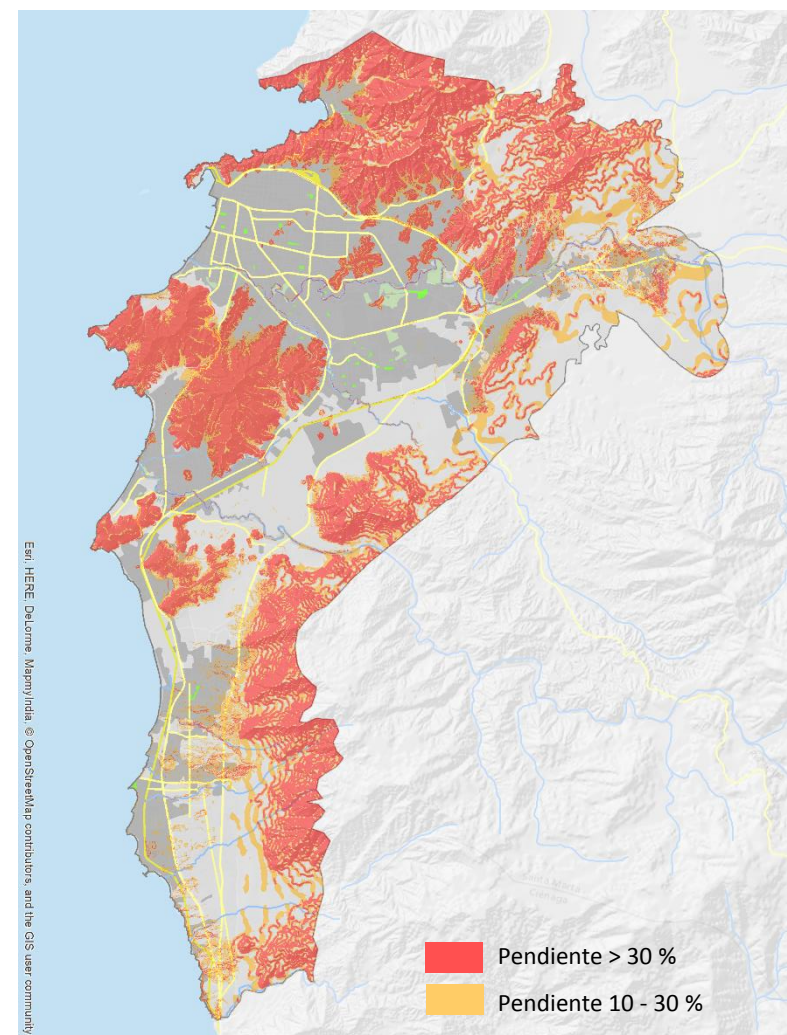
### 3.6.7 Restricciones topográficas

Las pendientes pronunciadas son probablemente el factor limitante más evidente para el crecimiento urbano al suponer un obstáculo inquebrantable y llevar asociado importantes amenazas, tales como los deslizamientos o inundaciones. En el caso de Santa Marta es un limitante de gran importancia a tener en cuenta ya que el conjunto de la ciudad se encuentra rodeada de formaciones montañosas. Asimismo, se pueden distinguir cerros dentro de la misma que configuran la huella urbana actual. El análisis de pendientes realizado distingue 2 clases:

- **Pendientes entre el 10 y el 30%** - que puedan suponer un condicionante al crecimiento
- **Pendientes >30%** - un limitante total para el desarrollo de una huella urbana sostenible

TIPOLOGÍA	ÁREA AFECTADA (Ha)	TOTAL %
Parques Distritales	5.633	38,5
Cerros Distritales	1.111,6	7,6
RNSC	13,5	0,1
Ríos y quebradas	707,2	4,8
Humedales y lagunas	164,2	1,1
Protección zona costera	63,4	0,4
Servidumbre ferroviaria	129,9	0,9
Servidumbre viaria	683,9	4,7
Relleno sanitario	223,5	1,5
Línea alta tensión	231	1,6
Servidumbre aeroportuaria	4589,5	31,4
<b>Pendiente &gt; 30 %</b>	<b>4417,9</b>	<b>30,2</b>
<b>Pendiente 10 - 30 %</b>	<b>2498,9</b>	<b>17,1</b>

Figura 179. Pendientes



Fuente: IDOM

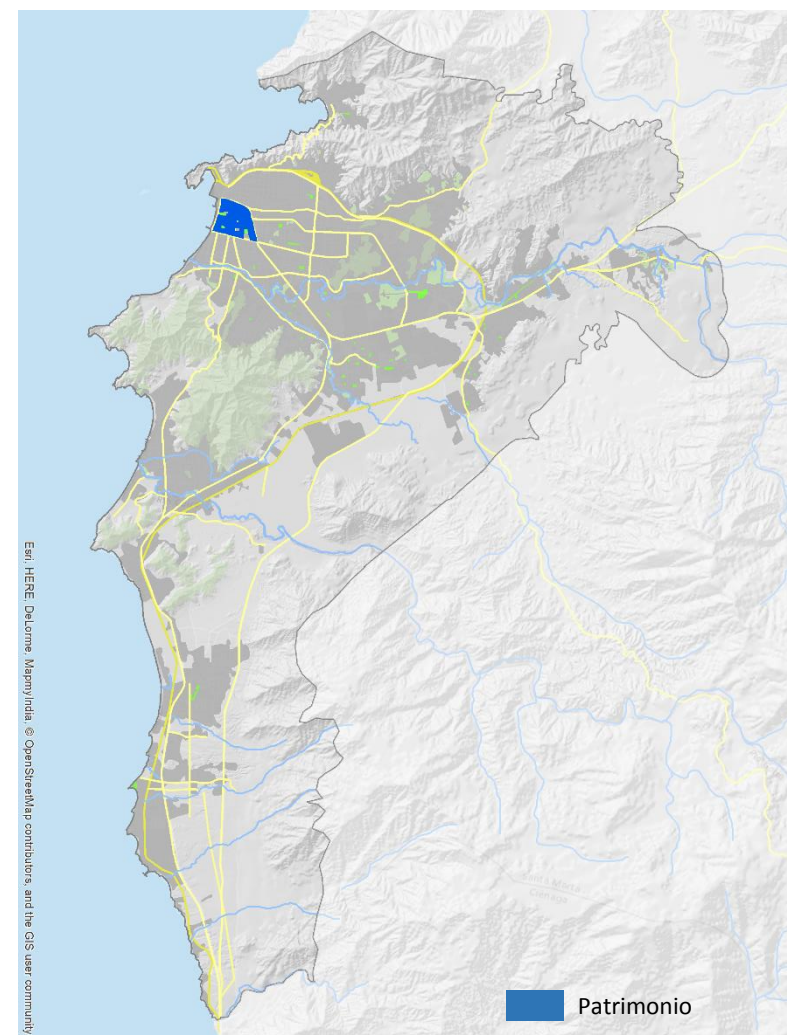


### 3.6.8 Patrimonio

Santa Marta es la ciudad más antigua existente en Colombia y la segunda de Sudamérica por lo que cuenta con numeroso patrimonio de alto valor histórico y arquitectónico. En la ciudad existen varios enclaves de este tipo, no obstante el Centro Histórico destaca sobre el resto debido a la mayor densidad de edificios destacables y a la actividad comercial existente.

TIPOLOGÍA	ÁREA AFECTADA (Ha)	TOTAL %
Parques Distritales	5.633	38,5
Cerros Distritales	1.111,6	7,6
RNSC	13,5	0,1
Ríos y quebradas	707,2	4,8
Humedales y lagunas	164,2	1,1
Protección zona costera	63,4	0,4
Servidumbre ferroviaria	129,9	0,9
Servidumbre viaria	683,9	4,7
Relleno sanitario	223,5	1,5
Línea alta tensión	231	1,6
Servidumbre aeroportuaria	4589,5	31,4
Pendiente > 30 %	4417,9	30,2
Pendiente 10 - 30 %	2498,9	17,1
<b>Patrimonio</b>	<b>58,4</b>	<b>0,4</b>

Figura 180. Patrimonio



Fuente: IDOM

## 3.6.9 Superficies afectadas por factores limitantes

LIMITANTES	SUPERFICIE AFECTADA (Ha)	HUELLA RESIDENCIAL AFECTADA (Ha)	POBLACIÓN AFECTADA
<b>ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL</b>			
Parques Distritales	5.633,0	111,5	10.032
Cerros Distritales	1.111,6	100,8	12.468
Reserva Natural de la Sociedad Civil	13,5	0,0	0
<b>SUBTOTAL</b>	<b>6.744,6</b>	<b>212,3</b>	<b>22.500</b>
<b>ÁREAS DE INTERÉS ESTRATÉGICO</b>			
Ríos y quebradas	707,2	128,0	24.022
Humedales y lagunas	164,2	6,9	389
Protección de zona costera	63,4	1,7	113
<b>SUBTOTAL</b>	<b>934,8</b>	<b>136,6</b>	<b>24.524</b>
<b>AFECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE</b>			
Servidumbre ferroviaria	129,9	35,5	3.594
Servidumbre viaria	683,9	233,7	33.648
<b>SUBTOTAL</b>	<b>784,0</b>	<b>269,2</b>	<b>37.241</b>
<b>AFECCIÓN DE OTRAS INFRAESTRUCTURAS</b>			
Relleno sanitario	223,5	0,0	0
Línea alta tensión	231,0	58,9	8.067
<b>SUBTOTAL</b>	<b>454,5</b>	<b>58,9</b>	<b>8.067</b>
<b>RESTRICCIONES TOPOGRÁFICAS</b>			
Pendiente > 30 %	4.417,9	303,4	38.959
<b>TOTAL</b>	<b>8.993,4</b>	<b>802,0</b>	<b>109.582</b>

### 3.7 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD Y COMPARATIVA CON OTRAS CIUDADES ICES (GIS)

#### 3.7.1 Indicadores de crecimiento y límite urbano

Para evaluar el crecimiento y límite urbano se considera un indicador combinado de sostenibilidad de ICES que se basa en los siguientes indicadores:

Figura 181. Indicadores de crecimiento urbano, planificación del uso del suelo y presencia de suelo "urbano difuso"

Subtemas	Núm. ICES	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valor		Valoración		
Crecimiento y límite	41.a	1. Tasa de crecimiento anual de la huella urbana (física)	Promedio de la tasa de crecimiento anual de la huella urbana dentro de los límites oficiales de la ciudad	% anual	1,9%		< 2%	2% - 3%	> 3%
	41.b	2. Tasa crecimiento población/Tasa crecimiento huella urbana	Relación entre el promedio de crecimiento anual de la población y el crecimiento anual de la huella urbana	Crecimiento población/crecimiento área urbana	0,82		> 1,0	0,5-1	1,0
Planificación del uso del suelo	47.a	3. En áreas metropolitanas; existencia e implementación de planes metropolitanos.	La ciudad tiene un plan de uso de suelo que incluye zonificación con zonas de protección ambiental y de preservación, y está implementado activamente.	Sí/No e implementación	No aplica		La ciudad dispone de un plan legalmente vinculante que ha sido actualizado en los últimos diez años y lo a) La ciudad dispone de un plan legalmente vinculante, pero no ha sido actualizado en los últimos diez años, o bien b) la ciudad dispone de un plan La ciudad no dispone de un plan, o dispone de uno pero no es legalmente vinculante ni ha sido actualizado en los		
	47.2	4. Existencia e implementación activa de un plan de OT completo vinculante legalmente y desarrollado o actualizado en los últimos diez años	Existencia e implementación activa de un plan completo vinculante legalmente y desarrollado o actualizado en los últimos diez años	Sí/No e implementación	No aplica				
	47.b	5. Existencia e implementación de un plan urbano; normativa de regulación urbana.	Existencia e implementación activa de un plan completo vinculante legalmente y desarrollado o actualizado en los últimos diez años	Sí/No e implementación	No aplica				
"Urbano" difuso	41.c	6. Presencia de suelo "urbano" difuso **	Sup. Urbano difuso	Km <sup>2</sup>	13,51 Km <sup>2</sup>		< 10,0	10,0-25,0	> 25,0
	41.d	7. Presencia de suelo "urbano" difuso	Sup. Urbano difuso/ Sup. Suelo Urbano	%	42,7%		< 25%	25-50%	> 50%
	41.e	8. Población urbana	Población Sup. Suelo Urbano/ Población total	%	82%		> 90%	80-90%	< 80%



A continuación se presenta una evaluación comparativa con otras ciudades emergentes de la ICES; los resultados son:

**Resultado combinado de Indicadores de sostenibilidad de ordenamiento territorial. Crecimiento y planeamiento.**

Ciudades (Resultado combinado de los nueve indicadores)	1. Tasa de crecimiento anual de la huella urbana (física)	2. Tasa crecimiento población/Tasa crecimiento huella urbana	3. En áreas metropolitanas; existencia e implementación de planes metropolitanos	4. Existencia e implementación activa de un plan de OT completo vinculante	5. Existencia e implementación de un plan urbano.	Huella urbana (Km <sup>2</sup> )	6. y 7. Presencia de suelo "urbano" difuso		Población total	Población urbana (ciudad y otras cabeceras)	8. Población urbana
							Sup. Urbano difuso (Km <sup>2</sup> )	Sup. Urbano difuso/ Sup. Suelo Urbano (%)			
Área metropolitana de Asunción, Paraguay	3,80%	1,34				661	627	95%	2.976.703	2.288.792	77%
Área metropolitana de Florianópolis, Brasil	3,30%	0,64				164	68	41%	877.494	829.285	95%
Área metropolitana de Joao Pessoa, Brasil	2,30%	0,74				248	46	19%	1.034.615	1.026.973	99%
Área metropolitana de Panamá Pacífico, Panamá	1,41%	0,90				320	93	52%	1.706.237	1.382.051	81%
Área metropolitana de Vitoria, Brasil	3,60%	0,44				368	0	0%	1.687.704	1.687.704	100%
Cumaná, Venezuela	2,7%	0,59	No aplica			60	4	7%	317.299	301.231	95%
Cuenca, Ecuador	4,10%	0,54	No aplica			71	138	194%	459.057	335.981	73%
Huancayo, Perú	2,9%	0,43	No aplica			34	24	72%	410.506	350.556	85%
Palmas, Brasil	3,40%	1,26	No aplica			150	25	17%	233.830	230.043	98%
Pasto, Colombia	1,4%	1,00	No aplica			22	21	95%	434.486	364.017	84%
Paraná, Argentina (incluye otros 3 ejidos)	1,60%	0,38				78	25	33%	264.568	264.568	100%
<b>Santa Marta, Colombia</b>	<b>1,9%</b>	<b>0,82</b>	<b>No aplica</b>	<b>No aplica</b>	<b>No aplica</b>	<b>32</b>	<b>13,51</b>	<b>42,7%</b>	<b>466.172</b>	<b>380.557</b>	<b>82%</b>
Santiago, RD (incluye otros 4 municipios)	2,20%	0,36				119	149	125%	883.165	736.366	83%
Tegucigalpa, Honduras	3,50%	0,51	No aplica			97	83	86%	1.241.975	1.020.733	82%
Valdivia, Chile	2,10%	0,57	No aplica			25	22	88%	154.445	135.540	88%
Valledupar, Colombia	4,50%	0,55				39	3	2%	453.205	387.125	91%
Villavicencio, Colombia	3,40%	0,95	No aplica	No aplica	No aplica		59	135%	543.269	423.459	78%

Figura 182. Crecimiento urbano: Tasa de crecimiento anual de la huella urbana

**CRECIMIENTO URBANO: Tasa de crecimiento anual**

Santa Marta presenta una tasa de crecimiento anual del 1,9% en los últimos 10 años. La relación entre la TCMA de población y la TCMA de la huella es 0,8 lo que indica que la ciudad está ocupando terreno de manera ineficiente.

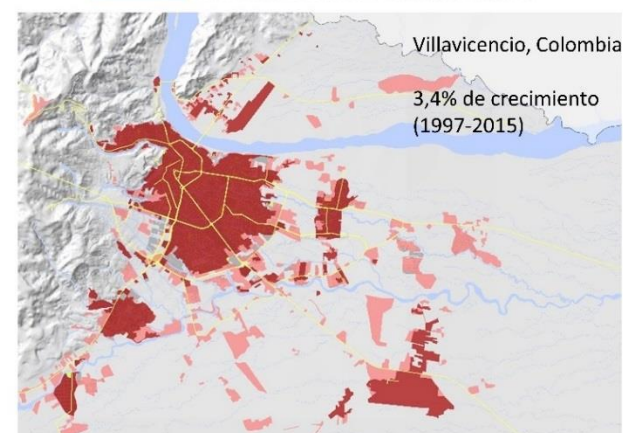
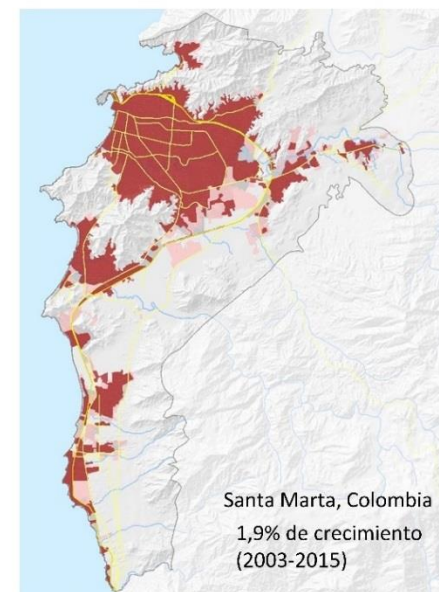
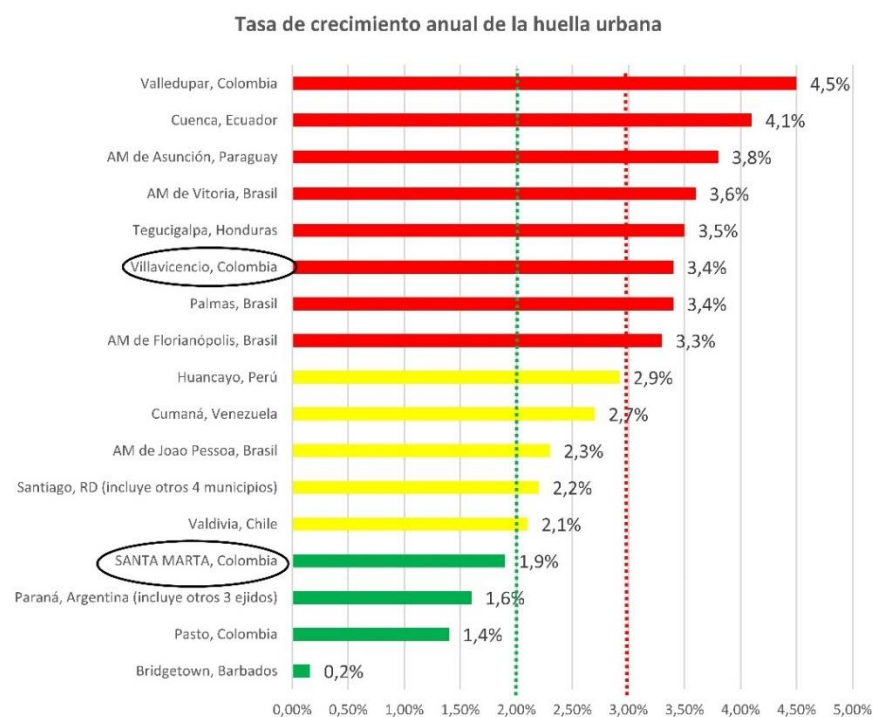
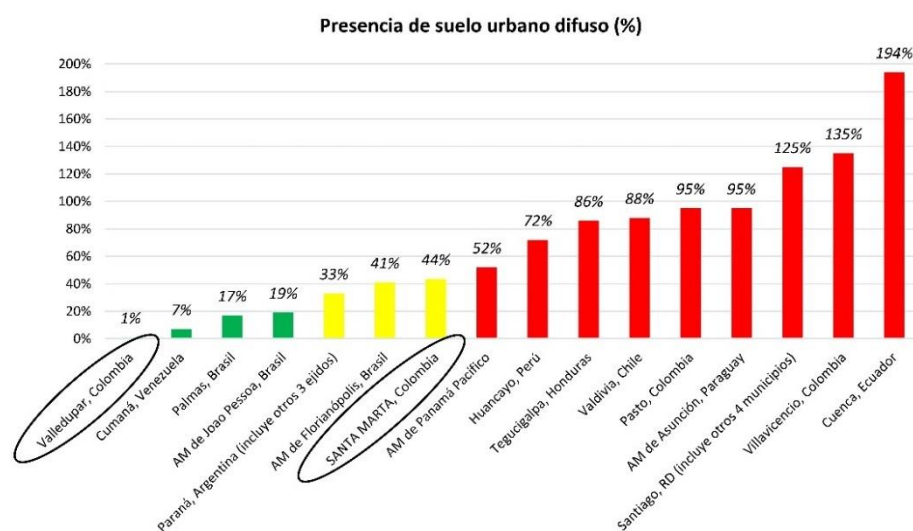


Figura 183. Crecimiento urbano: Presencia de suelo urbano difuso (%)

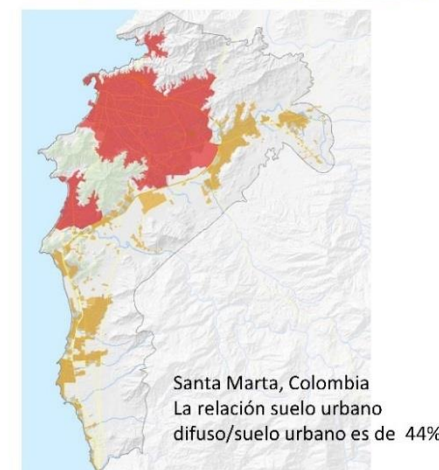
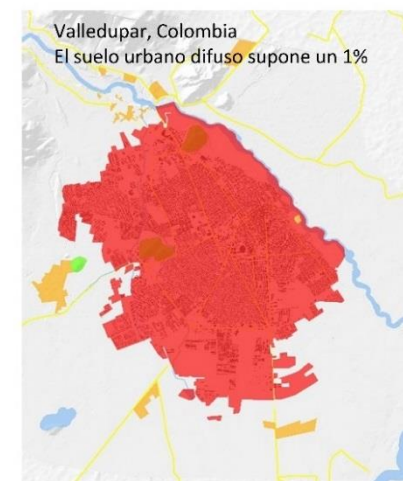


## LÍMITE URBANO Y COMPACIDAD

### Presencia de suelo urbano difuso (%)



Santa Marta se encuentra en la media de las ciudades ICES, con un cociente del 44%. Por el contrario Valledupar es una ciudad más compacta y tan sólo presenta un 1%





## Resultado combinado de Indicadores de sostenibilidad de ordenamiento territorial. Crecimiento y planeamiento.



Figura 184. Resultado combinativo de indicadores de crecimiento y planeamiento en las ciudades ICES

Ciudades (Resultado combinado de los nueve indicadores)	1. Tasa de crecimiento anual de la huella urbana (%)	2. Tasa de crecimiento población/Tasa crecimiento huella urbana	3. Existencia e implementación de planes metropolitanos	4. Existencia e implementación activa de un plan de OT	5. Existencia e implementación de un plan urbano.	6. Presencia de suelo "urbano" difuso (Km²)	7. Presencia de suelo "urbano" difuso (%)	8. Población urbana (%)	Indicador combinado de crecimiento urbano*	
Área metropolitana de Asunción, Paraguay	●	●	●	●	●	●	●	●	1,63	●
Santiago, RD (incluye otros 4 municipios)	●	●	●	●	●	●	●	●	1,63	
Villavicencio, Colombia	●	●	No aplica	No aplica	No aplica	●	●	●	1,63	
Cuenca, Ecuador	●	●	No aplica	●	●	●	●	●	1,43	
Huancayo, Perú	●	●	No aplica	●	●	●	●	●	1,28	
Tegucigalpa, Honduras	●	●	No aplica	●	●	●	●	●	1,25	
Área metropolitana de Florianópolis, Brasil	●	●	●	●	●	●	●	●	1,13	
Área metropolitana de Panamá Pacífico, Panamá	●	●	●	●	●	●	●	●	1,00	●
Área metropolitana de Joao Pessoa, Brasil	●	●	●	●	●	●	●	●	1,00	
Paraná, Argentina (incluye otros 3 ejidos)	●		●	●	●	●	●	●	1,00	
Valdivia, Chile	●	●	No aplica	●	●	●	●	●	0,86	
Área metropolitana de Vitoria, Brasil	●	●	●	●	●	●	●	●	0,88	
<b>SANTA MARTA, COLOMBIA</b>	●	●	No aplica	No aplica	No aplica	●	●	●	<b>0,80</b>	
Palmas, Brasil	●	●	No aplica	●	●	●	●	●	0,71	●
Pasto, Colombia	●	●	No aplica	●	●	●	●	●	0,50	
Valledupar, Colombia	●	●	●	●	●	●	●	●	0,38	
Cumaná, Venezuela	●	●	No aplica	●	●	●	●	●	0,38	










\* Sumatoria de los criterios 1 a 8 (donde rojo es 2, amarillo 1 y verde 0)/ 8

Ciudades con graves problemas de crecimiento y definición del límite urbano, separación de lo urbano y lo rural.	Ciudades con algunos problemas de crecimiento y definición del límite urbano, separación de lo urbano y lo rural.	Ciudades con un crecimiento sostenible y buena definición del límite urbano, separación de lo urbano y lo rural.
> 1 ●	0,75-1 ●	< 0,75 ●

### 3.7.2 Indicadores de densidad

El capítulo de densidad presenta una serie de indicadores que han sido estudiados. Estos se basan en la densidad bruta y neta poblacional, densidad construida, presencia de vacíos urbanos y viviendas desocupadas y abandonadas (Figura 185).

Figura 185. Indicadores de densidad, valor numérico y valorización

Subtemas	Núm. ICES	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valor		Valoración		
									
Densidad	42a	1. Densidad (neta) de la población urbana	Personas que residen en el área urbana residencial	Habitantes/ Ha	180,62		> 150	100-150	<100
	42b	2. Densidad (bruta) de la población urbana	Personas que residen en el área urbana total, residencial y no residencial	Habitantes/ Ha	120,22		> 100	50-100	<50
	42c	3. Densidad (neta) construida	Viviendas construidas en el área urbana residencial	Viviendas/ Ha	40,65		> 50	20-50	< 20
	42d	4. Distribución de la densidad *	Distribución de la densidad	Distribución de la densidad	Centrífuga		Cierta homogeneidad	Intermedias	Muy heterogénea con “barrios dormitorio”
	42e	5. Vacíos urbanos en la ciudad	Suelos vacíos en el área urbana total	% Sup. Vacíos /Sup. urbana	6,7%		< 5%	5-10%	> 10%
	42f	6. Viviendas desocupadas	Viviendas desocupadas en el área urbana	% Viviendas desocupadas/ viv. totales	2,3%		< 5%	5-10%	> 10%
	42g	7. Viviendas abandonadas	Viviendas abandonadas en el área urbana	% Viviendas abandonadas/ viv. totales	Sin datos		< 2%	2-5%	> 5%

\* Integrando estos indicadores con las clases de análisis se pueden identificar las zonas con densidad apropiada (verde) y no apropiada (rojo). Existen ciudades con la densidad “media” verde, que presentan problemas críticos de dispersión (muy baja densidad) o hacinamiento (alta densidad no calificada), y merecen un rojo.



## Resultado combinado de indicadores de sostenibilidad de ordenamiento territorial. Densidad urbana.

Figura 186. Resultado combinativo de indicadores de densidad en las ciudades ICES

Ciudades	1. Densidad (neta) de la población urbana	2. Densidad (bruta) de la población urbana	3. Densidad (neta) construida	4. Distribución de la densidad *	5. Vacíos urbanos en la ciudad	5. Vacíos urbanos en la ciudad (% entre huella urbana)	6. Viviendas desocupadas (% suelo residencial)	7. Viviendas abandonadas
AM de Asunción, Paraguay	44	35	10		7,0%	8,9%	6%	1%
AM de Florianópolis, Brasil	55	51	19		4,1%	4,5%	-	-
AM de Joao Pessoa, Brasil	57	41	17		19,9%	27,2%	-	-
AM de Panamá Pacífico	80	43	23		3,1%	5,7%	5%	1%
AM de Vitoria, Brasil	144	46	46		3,1%	9,8%	-	-
Bridgetown, Barbados	44	28	14		2,5%	3,8%	12%	-
Cumaná, Venezuela	87	50	22		16,1%	27,9%	11%	-
Cuenca, Ecuador	72	47	18		1,3%	2,1%	-	-
Huancayo, Perú	127	103	30		1,6%	1,9%	-	-
Palmas, Brasil	30	15	9		26,7%	52,5%	-	-
Pasto, Colombia	185	165	53		2,7%	3,0%	-	-
Paraná, Argentina	47	34	16		5,1%	7,0%	-	-
<b>Santa Marta, Colombia</b>	180,62	120,22	40,65		6,7%	2,3%		
Santiago de Los Caballeros, RD	78	62	27		9,0%	11,3%	15%	-
Tegucigalpa, Honduras	134	105	32		3,7%	4,7%	11%	-
Valdivia, Chile	83	54	26		5,4%	8,3%	-	-
Valledupar, Colombia	147	99	46		7,0%	10,4%	8%	-
Villavicencio, Colombia	194	96	47		23%	3%	-	-

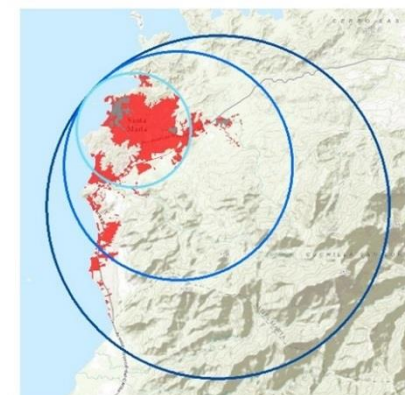
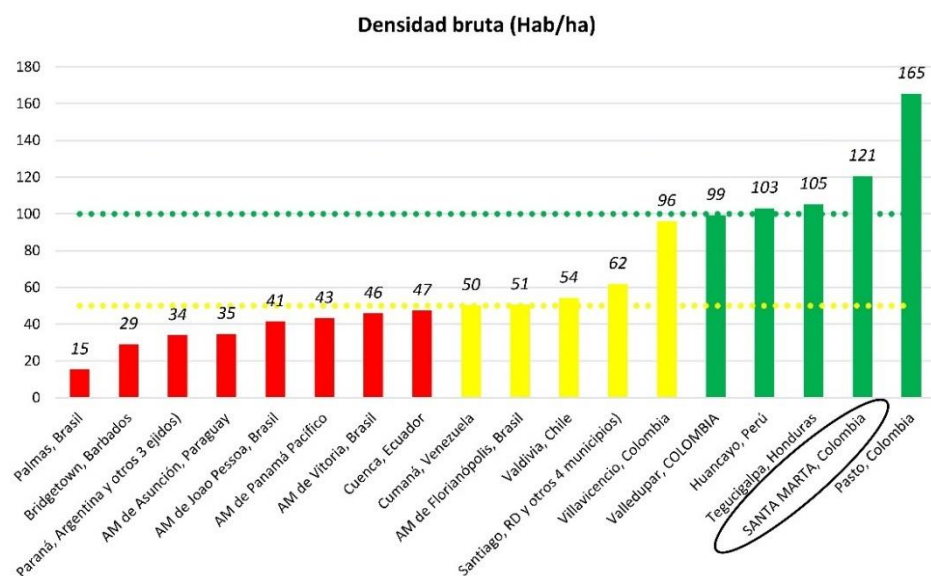


Figura 187. Densidad urbana: Densidad bruta



## DENSIDAD Y MORFOLOGÍA URBANA

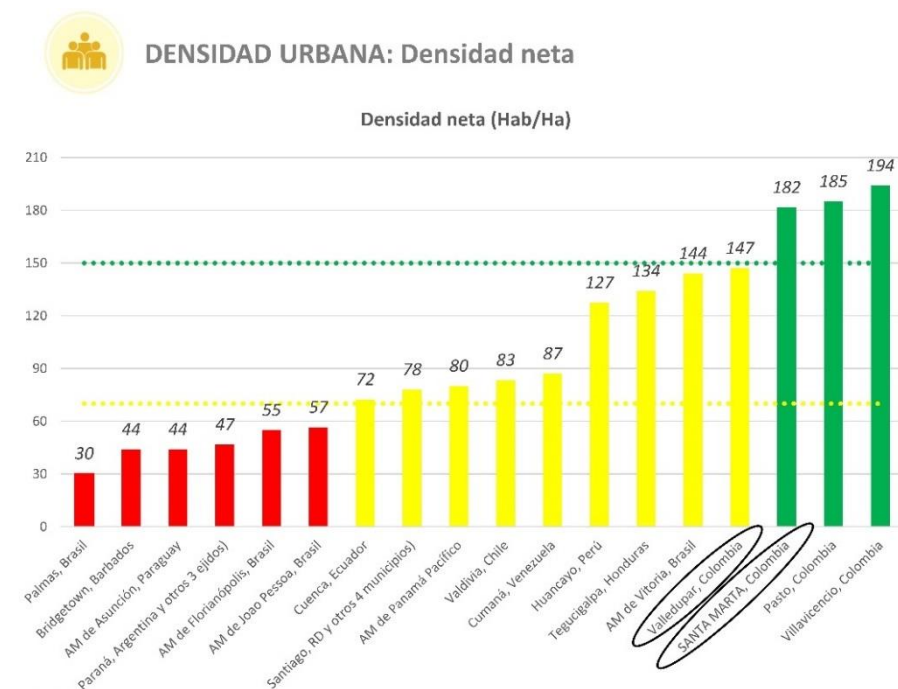
### DENSIDAD URBANA: Densidad bruta



# 121 Hab/Ha

La densidad urbana de Santa Marta es similar a la media de otras ciudades internacionales y es algo superior en comparación con otras ciudades de La ICES.

Figura 188. Densidad urbana: Distribución de la densidad



La densidad promedio de las ciudades ICES es de 95 hab/ha por lo que Santa Marta se sitúa claramente por encima con un valor de 194 hab/ha, superando a Pasto.



**DENSIDAD URBANA: Distribución de la densidad**

La densidad se distribuye de manera relativamente homogénea entre las diferentes clases y barrios de la ciudad y responde a un modelo centrífugo; el centro presenta menor densidad que la periferia. Ocurre un caso parecido a Valledupar. Si bien, Santa Marta no presenta la compacidad de Valledupar

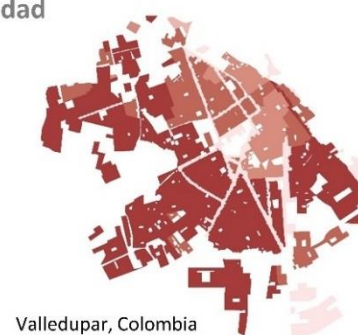


Figura 189. Densidad urbana: Vacíos urbanos en la ciudad

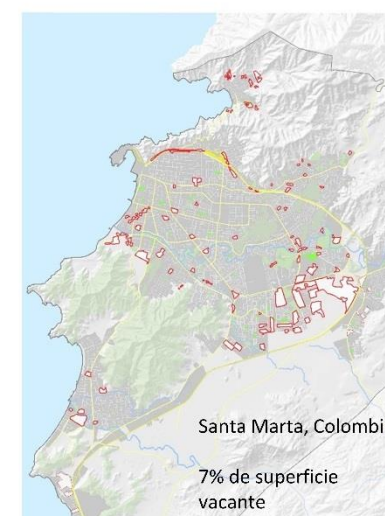
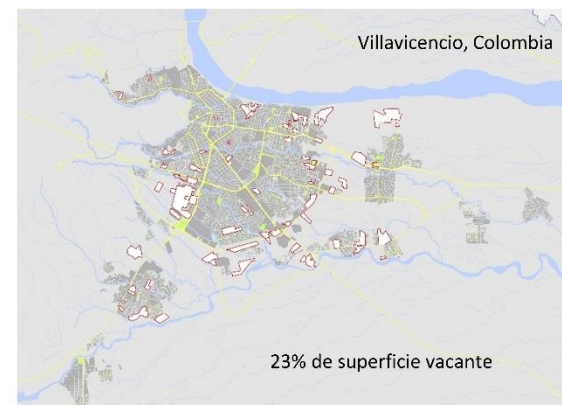
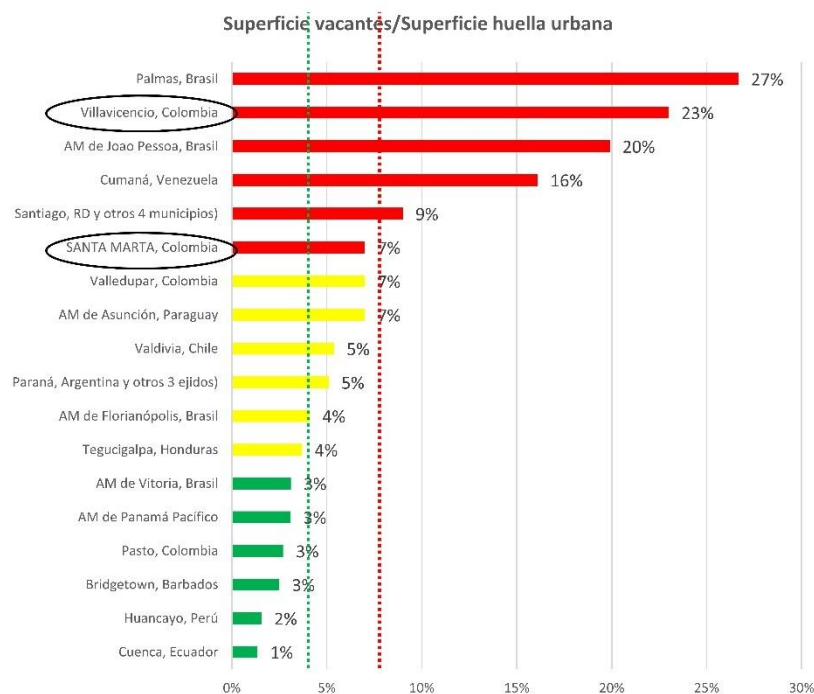


## DENSIDAD Y MORFOLOGÍA URBANA

### Vacíos urbanos en la ciudad

En Santa Marta existen unas **212 hectáreas** de vacíos urbanos, de los cuales la gran mayoría son terrenos en la periferia. El 19% de ellos se encuentran ya loteados

En comparación con demás ciudades de La ICES Villavicencio presenta uno de los valores más negativos después de Palmas, Brasil





# Resultado combinado de Indicadores de sostenibilidad de ordenamiento territorial. Densidad urbana.










Figura 190. Resultado combinativo de indicadores de crecimiento y planeamiento en las ciudades ICES

Ciudades	1. Densidad (neta) de la población urbana	2. Densidad (bruta) de la población urbana	3. Densidad (neta) construida	4. Distribución de la densidad *	5. Vacíos urbanos en la ciudad	6. Viviendas desocupadas (% suelo residencial)	7. Viviendas abandonadas	Indicador combinado de densidad urbana	
Palmas, Brasil	●	●	●	●	●	-	-	2,00	●
Cumaná, Venezuela	●	●	●	●	●	●	-	1,67	●
AM de Joao Pessoa, Brasil	●	●	●	●	●	-	-	1,60	●
Cuenca, Ecuador	●	●	●	●	●	-	-	1,60	●
Paraná, Argentina	●	●	●	●	●	-	-	1,60	●
AM de Asunción, Paraguay	●	●	●	●	●	●	●	1,57	●
Bridgetown, Barbados	●	●	●	●	●	●	-	1,50	●
Santiago de Los Caballeros, RD	●	●	●	●	●	●	-	1,50	●
AM de Florianópolis, Brasil	●	●	●	●	●	-	-	1,40	●
AM de Panamá Pacífico	●	●	●	●	●	●	●	1,43	●
Valdivia, Chile	●	●	●	●	●	-	-	1,20	●
Tegucigalpa, Honduras	●	●	●	●	●	●	-	0,83	●
AM de Vitória, Brasil	●	●	●	●	●	-	-	0,80	●
Villavicencio, Colombia	●	●	●	●	●	●	-	0,80	●
Huancayo, Perú	●	●	●	●	●	-	-	0,80	●
<b>Santa Marta, Colombia</b>	●	●	●	●	●	●	-	0,50	●
Valledupar, Colombia	●	●	●	●	●	●	-	0,50	●
Pasto, Colombia	●	●	●	●	●	-	-	0,00	●
Ciudades con graves problemas de densidad.		Ciudades con algunos problemas de densidad.				Ciudades menos problemas de densidad.			
> 1 ●		0,75-1 ●				< 0,75 ●			

### 3.7.3 Indicadores de segregación e injusticia social

El capítulo de segregación e injusticia social presenta una serie de indicadores que han sido estudiados. Se corresponden con el porcentaje de viviendas por debajo de los estándares de calidad fijados por el país, el déficit cuantitativo de viviendas, los porcentajes de viviendas ubicadas en asentamientos precarios e informales y la superficie residencial ocupada por los estratos bajos.

Figura 191. Indicadores asociados a problemas de segregación e injusticia social

Subtemas	Núm. ICES	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valor		Valoración		
									
Vivienda	43	1. Porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares de habitabilidad definidos por el país	Porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares de habitabilidad definidos por el país	%	23,7%		< 10%	10-25%	>25%
	44	2. Déficit cuantitativo de viviendas	(Cantidad de hogares - cantidad de viviendas)/Cantidad de hogares	%	4%		<10%	10-20%	>20%
Segregación socio-espacial	50a	3. Porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos precarios *	Porcentaje de superficie de asentamientos humanos que ocupan las viviendas precarias/superficie residencial	%	10%		< 2,5%	2,5-7,5%	> 7,5%
	50b	4. Porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos informales **	Porcentaje de superficie que ocupan las viviendas ubicadas en asentamientos informales/superficie residencial	%			< 5%	5-10%	> 10%
	50c	5. Superficie residencial ocupada por estratos sociales bajos (hábitat urbano no cualificado) ***	Superficie residencial ocupada por estratos sociales bajos/superficie residencial	%	43%		< 20%	20-30%	> 30%

Los aspectos \*, \*\* y \*\*\* deben definirse según las características y legislación del país.

\* Definir “precario” Hogares y viviendas que no cumplan con los estándares de habitabilidad, sin acceso a servicios básicos (combinación de indicadores 1, 7, 8 y 17 en función de país;) y con hacinamiento (indicador 44, más de un hogar por vivienda); en muchas ocasiones, en áreas poco aptas para la urbanización.

\*\* Definir “asentamientos informales”; asentamientos normalmente de procedencia informal (aunque algunos están regularizados) con baja dotación de servicios y espacio público, y en ocasiones en una estructura vial irregular.

\*\*\* Definir “estratos sociales bajos”; según algunas legislaciones como la Colombiana, se clasifican legalmente en estratos 1 y 2; se corresponde con áreas con menor dotación de servicios y espacio público, en ocasiones en una estructura vial irregular.

Resultado combinado de Indicadores de sostenibilidad de ordenamiento territorial. Segregación e injusticia social.



Figura 192. Resultado combinativo de indicadores de segregación e injusticia social en las ciudades ICES

Ciudades (Resultado combinado de los indicadores)	1. Porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares de habitabilidad definidos por el país	2. Déficit cuantitativo de viviendas	3. Porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos precarios *			4. Porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos irregulares **	5. Superficie residencial ocupada por estratos sociales bajos (hábitat urbano menos cualificado) ***	6. Ingresos. Coeficiente de Gini
			Porcentaje de superficie de asentamientos humanos	Porcentaje de viviendas precarias	Porcentaje de población			
Área metropolitana de Asunción, Paraguay	-	10%	1,6%	1,6%	1,6%	9 %	49%	0,47
Área metropolitana de Florianópolis, Brasil	8%	11%	1,8%	1,8%	1,8%	3%	2%	0,54
Área metropolitana de Joao Pessoa, Brasil	28%	10%	3,1%	3,1%	3,1%	11%	66%	0,63
Área metropolitana de Panamá Pacífico, Panamá	34%	11%	3%	3%	3%	27%	67%	0,47
Área metropolitana de Vitoria, Brasil	4%	10%	7%	7%	7%	27%	9%	0,60
Bridgetown, Barbados	-	-	1,8%	1,8%	1,8%	-	19%	
Cumaná, Venezuela	-	6%	5,7%	5,7%	5,7%	30%	65%	0,38
Cuenca, Ecuador	12%	3%	-	-	-	-	-	0,40
Palmas, Brasil	28%	18%	2%	2%	2%	26%	20%	0,55
Pasto, Colombia	13%	11%	3,8%	3,8%	3,8%	10%	25%	0,50
Paraná, Argentina (incluye otros 3 ejidos)	11%	9%	5,1%	5,1%	5,1%	5%	21%	0,38
<b>Santa Marta, Colombia</b>	23,7%	4%	10%	7,9%	10%		43%	
Santiago, RD (incluye otros 4 municipios)	-	-	3,5%	3,5%	3,5%	14%	35%	0,46
Tegucigalpa, Honduras	-	4%	14,6%	14,6%	14,6%	20%	52%	0,54
Valdivia, Chile	4%	4%	1%	1%	1%	2%	38%	0,45
Valledupar, Colombia.	11%	2%	7,6%	6,2 %	7,7%	8%	23%	0,42
Villavicencio, Colombia	12%	7%	2	2,3	3	11%	42	-



Figura 193. Lectura socio-espacial del territorio: Viviendas precarias



## LECTURA SOCIO-ESPACIAL DEL TERRITORIO

El 10% de las viviendas de Santa Marta son precarias. Se ubican principalmente en las zonas de ladera invadiendo zonas protegidas



## Viviendas precarias

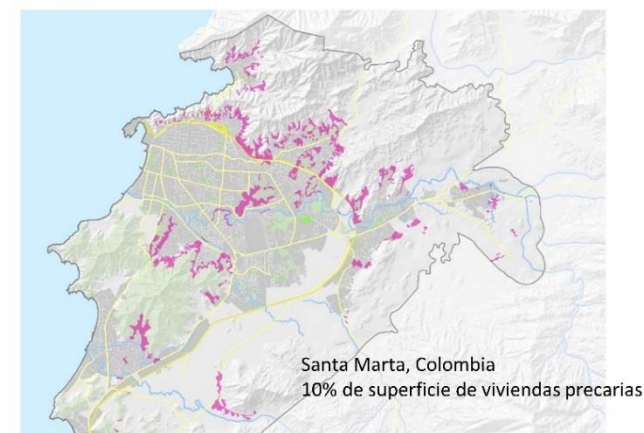
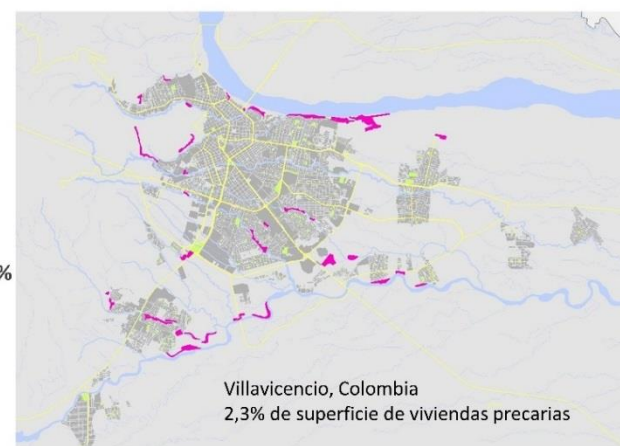
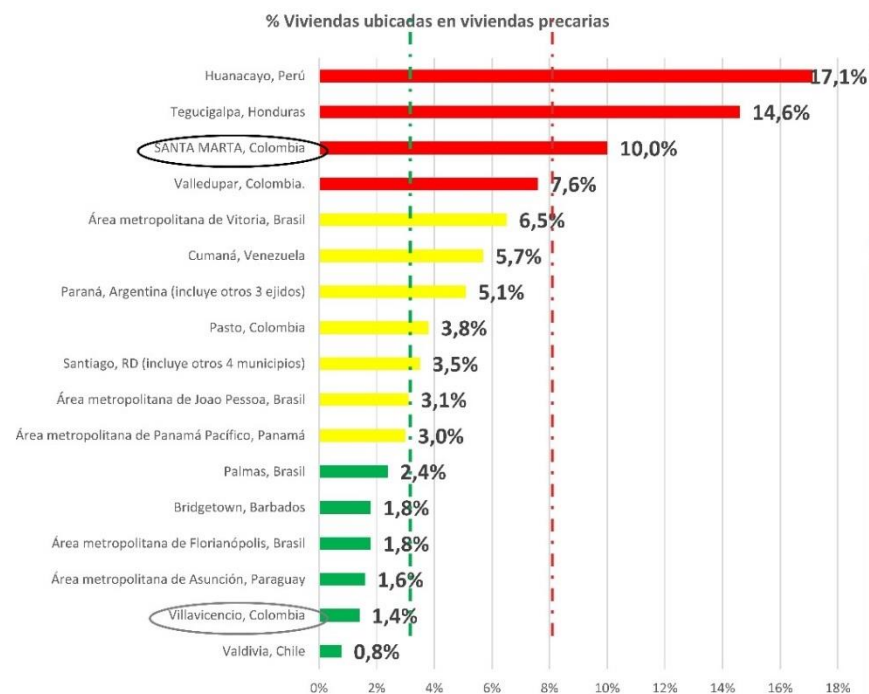
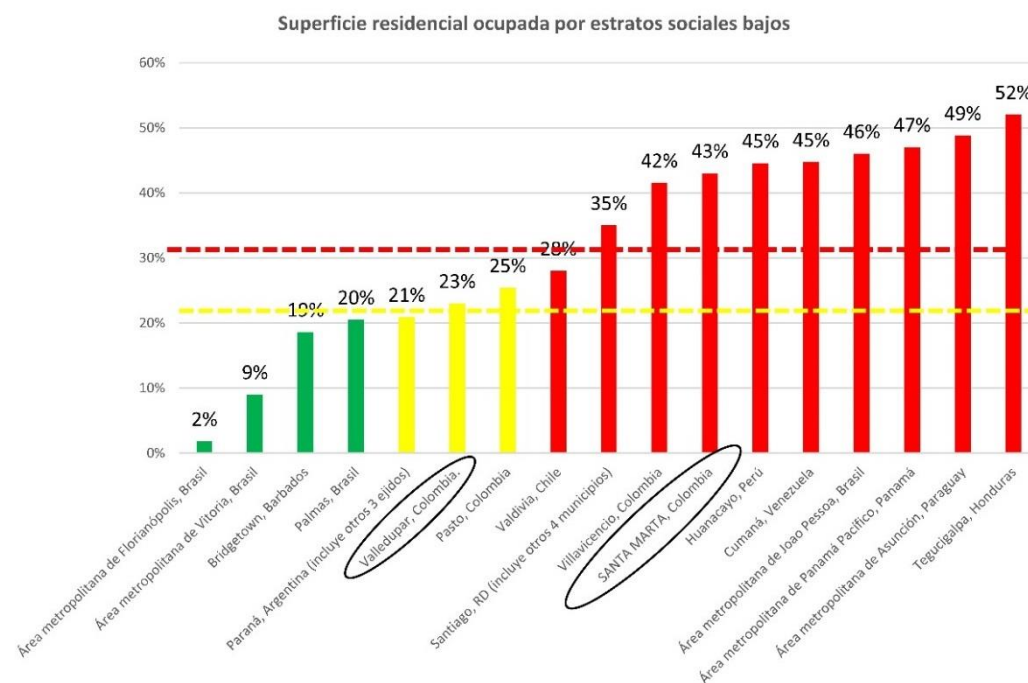


Figura 194. Lectura socio-espacial del territorio: Superficie residencial ocupada por estratos bajos



## LECTURA SOCIO-ESPACIAL DEL TERRITORIO

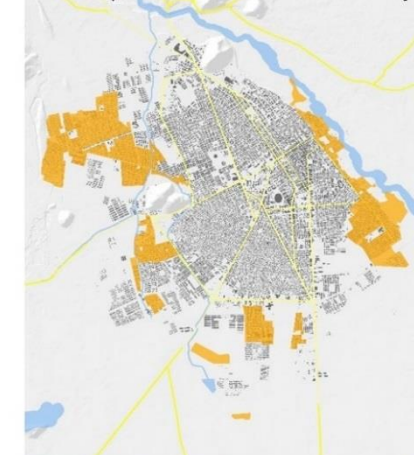
Estratos sociales bajos: Hábitat urbano menos cualificado



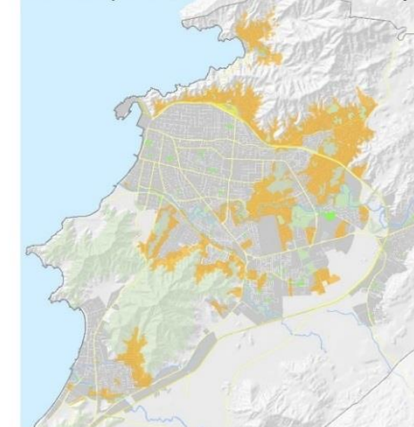
La clase baja ocupa los suelos más baratos, por lo que se sitúa en la periferia y en áreas vulnerables: peligros de inundaciones, deslizamiento o áreas topográficamente complicadas

Un 42% del suelo residencial de Villavicencio tiene una cualificación baja, situándose por encima de la media de las ciudades ICES, dato que equivale a un 32%

Valledupar, Colombia  
23% de superficie residencial de estratos bajos







































































































Santa Marta, Colombia  
43% de superficie residencial de estratos bajos








## Resultado combinado de Indicadores de sostenibilidad de ordenamiento territorial. Segregación e injusticia social.

Figura 195. Resultado combinativo de indicadores de crecimiento y planeamiento en las ciudades ICES

Ciudades (Resultado combinado de los indicadores)	1. Porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares de habitabilidad	2. Déficit cuantitativo de viviendas	3. Porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos precarios *	4. Porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos irregulares **	5. Superficie residencial ocupada por estratos sociales bajos (hábitat urbano menos cualificado) ***	6. Ingresos. Coeficiente de Gini	Indicadores de sostenibilidad de ordenamiento territorial. Segregación e injusticia social	
Área metropolitana de Joao Pessoa, Brasil							1,67	
Tegucigalpa, Honduras							1,60	
Área metropolitana de Panamá Pacífico, Panamá							1,50	
Santiago de Los Caballeros, RD							1,50	
Palmas, Brasil							1,33	
<b>Santa Marta, Colombia</b>							1,25	
Pasto, Colombia							1,17	
Área metropolitana de Asunción, Paraguay							1,00	
Área metropolitana de Vitoria, Brasil							1,00	
Cumaná, Venezuela							1,00	
Valledupar, Colombia.							0,83	
Área metropolitana de Florianópolis, Brasil							0,83	
Paraná, Argentina							0,67	
Valdivia, Chile							0,50	
Villavicencio, Colombia							0,50	
Cuenca, Ecuador							0,33	








\* Sumatoria de los criterios 1 a 5 (donde rojo es 2, amarillo 1 y verde 0)/ 5

Ciudades con graves problemas de crecimiento y definición del límite urbano, separación de lo urbano y lo rural.	Ciudades con algunos problemas de crecimiento y definición del límite urbano, separación de lo urbano y lo rural.	Ciudades con un crecimiento sostenible y buena definición del límite urbano, separación de lo urbano y lo rural.
> 1 	0,75-1 	< 0,75 



## 3.7.4 Indicadores de áreas verdes y espacio público

Figura 196. Indicadores referidos a áreas verdes y espacio público

Subtemas	Núm. ICES	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valor		Valoración		
									
Áreas verdes	45a	1. (1) Las áreas verdes cualificadas (1) = (1.1) + (1.2)	Corresponden a los espacios urbanos predominantemente ocupados, con árboles y que permitan la recreación.	m <sup>2</sup> /hab	0,45		>10	5-10	<5
		(1.1) Las áreas verdes cualificadas y de uso público	Corresponden a los espacios urbanos públicos predominantemente ocupados, con árboles y que permitan la recreación.	m <sup>2</sup> /hab			>8	4-8	<2
		(1.2) Las áreas verdes cualificadas y de uso privado	Áreas privadas (1.2) /Áreas verdes cualificadas (1)	%			< 10%	10-20%	> 20%
	45b	2. (3) Las áreas verdes generales (1) + (2)	Se consideran todas las áreas verdes	m <sup>2</sup> /hab	7,70		>25	10-25	<10
	45c	3. Distribución y cobertura de las áreas verdes cualificadas (1)*	% Población a una distancia menor a diez minutos caminando, que equivale a unos 500 metros de radio de influencia	%	16%		>50%	25-50	<25%
Espacio público	46a	4. (4) Espacios públicos <sup>2</sup> (incluye 1.1 y los públicos de la 2)	Es el lugar donde cualquier persona tiene el derecho a circular, donde el paso no puede ser restringido por criterios de propiedad privada, y excepcionalmente por reserva gubernamental, incluyendo además de áreas verdes, vías de circulación, edificios públicos etc.	m <sup>2</sup> /hab	2,90		>10	5-10	<5
Arborización	45d	5. Arborización	Dotación arbórea y su relación per cápita.	Árboles/habitante			>0,5	0,1-0,5	<0,1

\* Para este cálculo se considera una distancia según el tamaño y la importancia de las áreas verdes cualificadas, según el siguiente cuadro:

Áreas verdes	Tamaño	Características	Distancia de cobertura
Grandes zonas verdes	> 50,000 m <sup>2</sup>	Como grandes parques urbanos de referencia en la ciudad, parques lineales, de amplio uso en la ciudad	< 500 metros
Áreas verdes de tamaño medio	10,000-50,000 m <sup>2</sup>	Parques urbanos a nivel de barrio con algunos equipamientos	< 300 metros
Áreas verdes de proximidad	10,000 m <sup>2</sup>	Pequeños parques y plazas de un uso menor para	< 150 metros

<sup>2</sup> Artículo 14º DECRETO 1504 DE 1998; Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial de Colombia.- Se considera como índice mínimo de espacio público efectivo, para ser obtenido por las áreas urbanas de los municipios y distritos dentro de las metas y programa de largo plazo establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial, un mínimo de quince (15m<sup>2</sup>) metros cuadrados y por habitante, para ser alcanzado durante la vigencia del plan respectivo.



## Resultado combinado de Indicadores de sostenibilidad de ordenamiento territorial. Áreas verdes y espacio público.

Figura 197. Resultado combinativo de indicadores de áreas verdes y espacio público en las ciudades ICES

Ciudades	1. Las áreas verdes cualificadas	2. Las áreas verdes generales	3. Distribución de las áreas verdes cualificadas	4. Espacio público	5. Arborización
Área metropolitana de Asunción, Paraguay	1,0	10,7	27%	0,6	-
Área metropolitana de Florianópolis, Brasil	6,9	124,3	-	6,9	-
Área metropolitana de Joao Pessoa, Brasil	7,3	45,0	-	7,9	-
Área metropolitana de Panamá Pacífico, Panamá	6,4	11,9	79%	6,4	0,32
Área metropolitana de Vitoria, Brasil	12,9	70,0	-	6,9	-
Bridgetown, Barbados	11,5	21,9	47%	10,8	-
Cumaná, Venezuela	2,0	30,0	12%	2,8	0,02
Cuenca, Ecuador	3,4	5,6	54%	3,3	-
Huancayo, Perú	2,0	5,4	39%	3,9	-
Palmas, Brasil	18,7	81,6	-	18,7	-
Pasto, Colombia	1,0	1,2	24%	1,0	-
Paraná, Argentina	10,3	19,4	17%	-	-
<b>Santa Marta, Colombia</b>	0,45	7,70	16%	2,90	-
Santiago de Los Caballeros, República Dominicana	0,6	7,3	13%	0,6	-
Tegucigalpa, Honduras	1,0	9,0	4%	1,0	-
Valdivia, Chile	2,4	10,7	22%	2,4	-
Valledupar, Colombia	2,9	11,0	85%	3,5	0,18
Villavicencio, Colombia	2,8	19,6	68%	3,5	-

Figura 198. Áreas verdes: Superficie de áreas verdes cualificadas

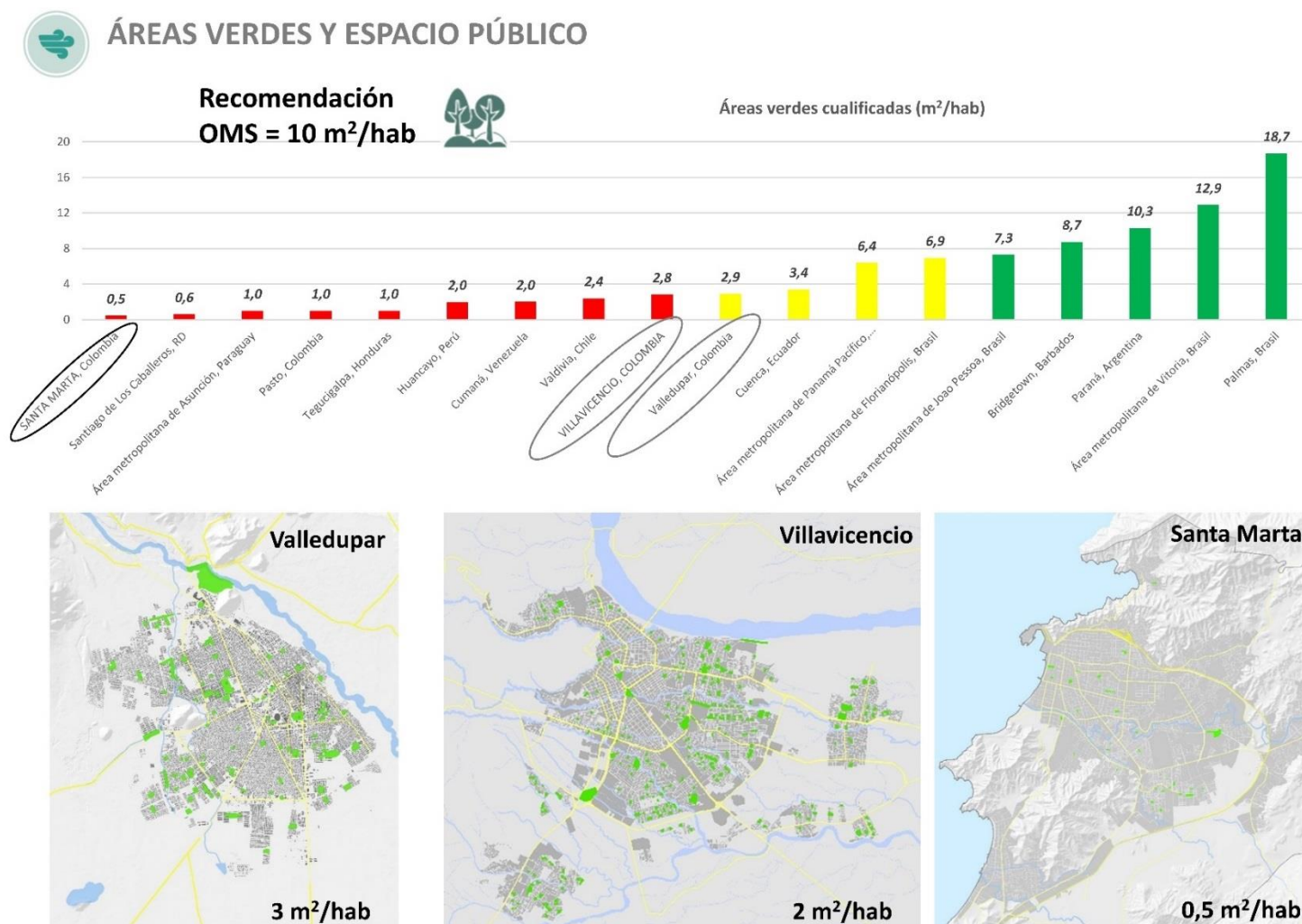


Figura 199. Áreas verdes: Superficie de áreas verdes generales

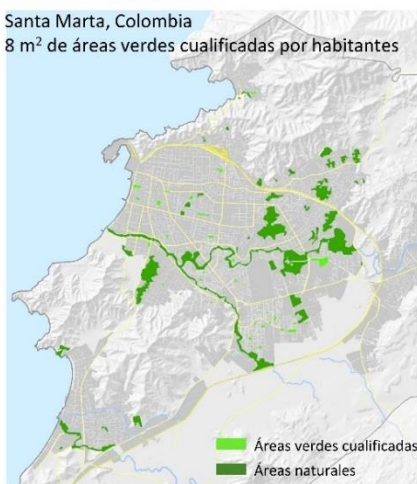


## ÁREAS VERDES Y ESPACIO PÚBLICO

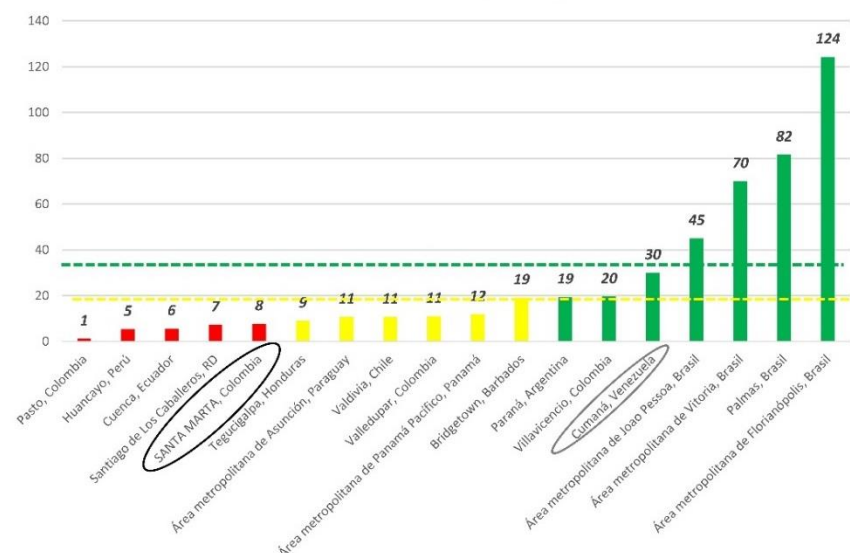


### Áreas verdes totales

Santa Marta, Colombia  
8 m<sup>2</sup> de áreas verdes cualificadas por habitantes



### Áreas verdes totales (m<sup>2</sup>/hab)



La dotación de áreas verdes totales (cualificadas y naturales) en Santa Marta es de 8 m<sup>2</sup>/hab, valor que se corresponde con una valoración baja atendiendo a los baremos ICES

Los valores más elevados de áreas verdes por habitantes se corresponde con las áreas metropolitanas de las ciudades brasileñas (Joao Pessoa, Vitoria, Palmas y Florianópolis).



Figura 200. Áreas verdes: Distribución y cobertura de las áreas verdes cualificadas



## ÁREAS VERDES Y ESPACIO PÚBLICO

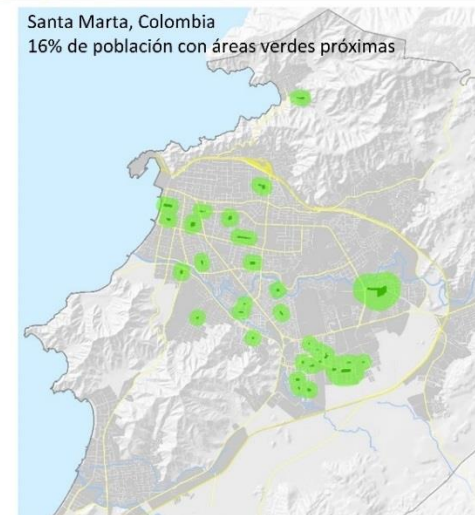


### Distribución y cobertura de las áreas verdes cualificadas



\* Grandes áreas verdes (radios de 500 metros), áreas de tamaño medio (300 metros), parques de proximidad (150 metros).

Al igual que la dotación de áreas verdes cualificadas de Santa Marta es muy baja, la distribución de las mismas es heterogénea. Sólo un 16% de la población está a menos de 10 minutos a pie de un área verde. Este valor es la mitad del valor medio de las ciudades ICES, que se sitúa en un 34% de la población respecto a la población urbana total.



## Resultado combinado de los Indicadores de sostenibilidad de ordenamiento territorial. Áreas verdes y espacio público.

Figura 201. Resultado combinativo de indicadores de crecimiento y planeamiento en las ciudades ICES

Ciudades	1. Las áreas verdes cualificadas	2. Las áreas verdes generales	3. Distribución de las áreas verdes cualificadas	4. Espacio público	5. Arborización	Indicador combinado de áreas verdes y espacio público	
Santiago de Los Caballeros, República Dominicana	●	●	●	●		2,00	●
Tegucigalpa, Honduras	●	●	●	●		2,00	●
Huancayo, Perú	●	●	●	●		2,00	●
Pasto, Colombia	●	●	●	●		2,00	●
Valdivia, Chile	●	●	●	●		2,00	●
<b>Santa Marta, Colombia</b>	●	●	●	●		2,00	●
Cumaná, Venezuela	●	●	●	●	●	1,60	●
Cuenca, Ecuador	●	●	●	●		1,50	●
Área metropolitana de Asunción, Paraguay	●	●	●	●		1,25	●
Villavicencio, Colombia	●	●	●	●		1,25	●
Valledupar, Colombia	●	●	●	●	●	1,20	●
Paraná, Argentina	●	●	●			1,00	●
Área metropolitana de Panamá Pacífico, Panamá	●	●	●	●	●	0,80	●
Área metropolitana de Florianópolis, Brasil	●	●	●	●		0,67	●
Área metropolitana de Joao Pessoa, Brasil	●	●	●	●		0,67	●
Bridgetown, Barbados	●	●	●	●		0,50	●
Palmas, Brasil	●	●	●	●		0,25	●
Área metropolitana de Vitoria, Brasil	●	●	●	●		0,25	●
<b>Ciudades con graves problemas de crecimiento y definición del límite urbano, separación de lo urbano y lo rural.</b>		<b>Ciudades con algunos problemas de crecimiento y definición del límite urbano, separación de lo urbano y lo rural.</b>			<b>Ciudades con un crecimiento exterior más sostenible y buena definición del límite urbano, separación de lo urbano y lo rural.</b>		
<b>&gt; 1</b> ●		<b>0,75-1</b> ●			<b>&lt; 0,75</b> ●		

## 3.7.5 Resumen de los indicadores

Todos los indicadores temáticos estudiados aparecen resumidos en la Figura 202.

Figura 202. Resumen de indicadores

Subtemas	Núm. ICES	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valor	Valoración			
Indicadores de crecimiento y límite urbano									
Crecimiento y límite	41.a	1. Tasa de crecimiento anual de la huella urbana (física)	Promedio de la tasa de crecimiento anual de la huella urbana dentro de los límites oficiales de la ciudad	% anual	1,9%		< 2%	2% - 3%	> 3%
	41.b	2. Tasa crecimiento población/Tasa crecimiento huella urbana	Relación entre el promedio de crecimiento anual de la población y el crecimiento anual de la huella urbana	Crecimiento población/crecimiento área urbana	0,82		> 1,0	0,5-1	1,0
Planificación del uso del suelo	47.a	3. En áreas metropolitanas; existencia e implementación de planes metropolitanos.	La ciudad tiene un plan de uso de suelo que incluye zonificación con zonas de protección ambiental y de preservación, y está implementado activamente.	Sí/No e implementación	No aplica		La ciudad dispone de un plan legalmente vinculante que ha sido actualizado en los últimos diez años y lo implementa activamente a) La ciudad dispone de un plan legalmente vinculante, pero no ha sido actualizado en los últimos diez años, o bien b) la ciudad dispone de un plan legalmente vinculante, pero no es legalmente vinculante ni ha sido actualizado en los últimos diez años.		
	47.2	4. Existencia e implementación activa de un plan de OT completo vinculante legalmente y desarrollado o actualizado en los últimos diez años	Existencia e implementación activa de un plan completo vinculante legalmente y desarrollado o actualizado en los últimos diez años	Sí/No e implementación	No aplica				
	47.b	5. Existencia e implementación de un plan urbano; normativa de regulación urbana.	Existencia e implementación activa de un plan completo vinculante legalmente y desarrollado o actualizado en los últimos diez años	Sí/No e implementación	No aplica				
"Urbano" difuso	41.c	6. Presencia de suelo "urbano" difuso **	Sup. Urbano difuso	Km²	13,51 Km²		< 10,0	10,0-25,0	> 25,0
	41.d	7. Presencia de suelo "urbano" difuso	Sup. Urbano difuso/ Sup. Suelo Urbano	%	42,7%		< 25%	25-50%	> 50%
	41.e	8. Población urbana	Población Sup. Suelo Urbano/ Población total	%	82%		> 90%	80-90%	< 80%
Indicadores de densidad									
Densidad	42a	1. Densidad (neta) de la población urbana	Personas que residen en el área urbana residencial	Habitantes/ Ha	180,62		> 150	100-150	<100

Subtemas	Núm. ICES	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valor		Valoración		
	42b	<b>2. Densidad (bruta) de la población urbana</b>	Personas que residen en el área urbana total, residencial y no residencial	Habitantes/ Ha	<b>120,22</b>		> 100	50-100	<50
	42c	<b>3. Densidad (neta) construida</b>	Viviendas construidas en el área urbana residencial	Viviendas/ Ha	<b>40,65</b>		> 50	20-50	< 20
	42d	<b>4. Distribución de la densidad *</b>	Distribución de la densidad	Distribución de la densidad	<b>Centrífuga</b>		Cierta homogeneidad	Intermedias	Muy heterogénea
	42e	<b>5. Vacíos urbanos en la ciudad</b>	Suelos vacíos en el área urbana total	% Sup. Vacíos /Sup. urbana	<b>6,7%</b>		< 5%	5-10%	> 10%
	42f	<b>6. Viviendas desocupadas</b>	Viviendas desocupadas en el área urbana	% Viviendas desocupadas/ viv. totales	<b>2,3%</b>		< 5%	5-10%	> 10%
	42g	<b>7. Viviendas abandonadas</b>	Viviendas abandonadas en el área urbana	% Viviendas abandonadas/ viv. totales	<b>Sin datos</b>		< 2%	2-5%	> 5%
<b>Indicadores de segregación e injusticia social</b>									
Vivienda	43	<b>1. Porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares de habitabilidad</b>	Porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares de habitabilidad definidos por el país	%	<b>23,7%</b>		< 10%	10-25%	>25%
	44	<b>2. Déficit cuantitativo de viviendas</b>	(Cantidad de hogares - cantidad de viviendas)/Cantidad de hogares	%	<b>4%</b>		<10%	10-20%	>20%
Segregación socio-espacial	50a	<b>3. Porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos precarios *</b>	Porcentaje de superficie de asentamientos humanos que ocupan las viviendas precarias/superficie residencial	%	<b>10%</b>		< 2,5%	2,5-7,5%	> 7,5%
	50b	<b>4. Porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos informales **</b>	Porcentaje de superficie que ocupan las viviendas ubicadas en asentamientos informales/superficie residencial	%			< 5%	5-10%	> 10%

















Subtemas	Núm. ICES	Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valor		Valoración		
	50c	<b>5. Superficie residencial ocupada por estratos sociales bajos (hábitat urbano no cualificado) ***</b>	Superficie residencia ocupada por estratos sociales bajos/superficie residencial	%	<b>43%</b>		< 20%	20-30%	> 30%
<b>Indicadores de áreas verdes y espacio público.</b>									
Áreas verdes	45a	<b>1. (1) Las áreas verdes cualificadas (1) = (1.1) + (1.2)</b>	Corresponden a los espacios urbanos predominantemente ocupados, con árboles y que permitan la recreación.	m²/hab	<b>0,45</b>		>10	5-10	<5
		<b>(1.1) Las áreas verdes cualificadas y de uso público</b>	Corresponden a los espacios urbanos públicos predominantemente ocupados, con árboles y que permitan la recreación.	m²/hab			>8	4-8	<2
		<b>(1.2) Las áreas verdes cualificadas y de uso privado</b>	Áreas privadas (1.2) /Áreas verdes cualificadas (1)	%			< 10%	10-20%	> 20%
	45b	<b>2. (3) Las áreas verdes generales (1) + (2)</b>	Se consideran todas las áreas verdes	m²/hab	<b>7,70</b>		>25	10-25	<10
	45c	<b>3. Distribución y cobertura de las áreas verdes cualificadas (1)*</b>	% Población a una distancia menor a diez minutos caminando, que equivale a unos 500 metros de radio de influencia	%	<b>16%</b>		>50%	25-50	<25%
Espacio público	46a	<b>4. (4) Espacios públicos<sup>3</sup> (incluye 1.1 y los públicos de la 2)</b>	Es el lugar donde cualquier persona tiene el derecho a circular, donde el paso no puede ser restringido por criterios de propiedad privada, y excepcionalmente por reserva gubernamental, incluyendo además de áreas verdes, vías de circulación, edificios públicos etc.	m²/hab	<b>2,90</b>		>10	5-10	<5
Arbo	45d	<b>5. Arborización</b>	Dotación arbórea y su relación per cápita.	Árboles/habitante	<b>Sin datos</b>		>0,5	0,1-0,5	<0,1

<sup>3</sup> Artículo 14º DECRETO 1504 DE 1998; Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial de Colombia.- Se considera como índice mínimo de espacio público efectivo, para ser obtenido por las áreas urbanas de los municipios y distritos dentro de las metas y programa de largo plazo establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial, un mínimo de quince (15m2) metros cuadrados y por habitante, para ser alcanzado durante la vigencia del plan respectivo.






Las cuestiones más críticas en Santa Marta son:

Figura 203. Problemas detectados en Santa Marta tras analizar los indicadores

Subtemas	Indicador	Unidad de medida	Valor	
Crecimiento y límite	Tasa crecimiento población/Tasa crecimiento huella urbana	Crecimiento población/crecimiento área urbana	0,82	
	Presencia de suelo “urbano” difuso **	Sup. Urbano difuso	13,51 Km <sup>2</sup>	
	Presencia de suelo “urbano” difuso	Sup. Urbano difuso/Sup. Suelo Urbano	42,7%	
	Población urbana	Población Sup. Suelo Urbano/ Población total	82%	
Densidad	Densidad (neta) construida	Habitantes/ Ha	40,65	
	Distribución de la densidad *	Viviendas/ Ha	Centrífuga	
	Vacios urbanos en la ciudad	% Sup. Vacíos /Sup. urbana	6,7%	
Vivienda	Porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares de habitabilidad	%	23,7%	
Segregación socio-espacial	Porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos precarios	%	10%	
	Superficie residencial ocupada por estratos sociales bajos (hábitat urbano no cualificado) ***	%	43%	
Áreas verdes	Las áreas verdes cualificadas	m <sup>2</sup> /hab	0,45	
	Las áreas verdes generales	m <sup>2</sup> /hab	7,7	
	Distribución y cobertura de las áreas verdes cualificadas (1)	%	16%	
Espacio público	Espacios públicos	m <sup>2</sup> /hab	2,90	

## 3.7.6 Urban metrics

A continuación se resumen los resultados obtenidos para los indicadores ICES relacionados con los estudios de base.

N.º (Indicador)		Indicador	Descripción	Unidad de medida	Valores de referencia			Valor Santa Marta	Año del dato
					Verde	Amarillo	Rojo		
41	1	Tasa de crecimiento anual de la huella urbana	Promedio de la tasa de crecimiento anual de la huella urbana dentro de los límites oficiales de la ciudad (como mínimo los últimos 5 años o el último período de tiempo disponible)	Porcentaje anual	< 3%	3% - 5%	> 5%	 1,91%	2003-2015
42	2	Densidad (neta) de la población urbana	Personas que viven en el área urbanizada de la municipalidad, por km <sup>2</sup> de área urbanizada de la municipalidad	Habitantes/km <sup>2</sup>	7.000-20.000	4.000-7.000; 20.000-25.000	<4.000; >25.000	 181	2015
42e	3	Vacios urbanos en la ciudad	Suelos vacíos en el área urbana total	% Sup. Vacíos /Sup. urbana	< 5%	5-10%	> 10%	 7%	2015
45	4	Áreas verdes por cada 100.000 habitantes	Hectáreas de espacios verdes permanentes por cada 100.000 habitantes de la ciudad	Hectáreas/100.000 habitantes	> 50	20-50	< 20	 5	2015
50	5	Porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos informales	Porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos informales	%	< 20%	20-30%	> 30%	 8%	2015
39	6	Infraestructura fundamental en situación de riesgo debido a una construcción inadecuada o ubicación en zonas de riesgo no mitigable*1	Porcentaje de infraestructura pública fundamental vulnerable a los desastres naturales	%	< 10% en todos los sectores	10 - 20% en todos los sectores (o < 10% solo en algunos)	> 20% en cualquier sector		
40	7	Porcentaje de hogares en riesgo debido a construcción inadecuada o ubicación en áreas con riesgo no mitigable*2	Porcentaje de hogares en riesgo debido a construcción inadecuada o ubicación en áreas con riesgo no mitigable	%	<10%	10-20%	>20%		

### 3.8 ANÁLISIS FODA. PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES PARA EL CRECIMIENTO URBANO DE SANTA MARTA

Esta parte del diagnóstico tiene por objeto recoger y sistematizar los problemas y oportunidades que se manifiestan en Santa Marta y en su ámbito de influencia.

Los problemas o debilidades territoriales, tienen muchos componentes o dimensiones de tipo: económico, financiero, social, estético, ambiental, cultural, de percepción, institucional, etc. Los anteriores componentes deben ser considerados a la hora de poner en marchas las decisiones que se adoptarán en la ciudad.

Las fortalezas y oportunidades son aquellas situaciones internas y externas, de carácter positivo, que se generan en el entorno y que una vez identificadas pueden ser aprovechadas para ser utilizadas en los escenarios a futuro

Figura 204. Diagrama FODA o DAFO



Fuente: IDOM.

En este epígrafe se considera la realización de las siguientes tareas:

- Identificación y descripción de fortalezas.
- Identificación de oportunidades
- Identificación y descripción de debilidades.
- Identificación de amenazas

#### 3.8.1 Identificación, descripción y valoración de Fortalezas y Oportunidades para el crecimiento urbano.

A continuación se identifican las principales fortalezas:

Tabla 31. Principales Fortalezas

CÓDIGO	FORTALEZA
FOR1	Gran potencial natural y turístico - importancia económica y de desarrollo urbano
FOR 2	Proceso de revisión del POT de Santa Marta, que planificará y reglamentará el desarrollo urbano a futuro
FOR 3	Presencia y propuestas de Parques Naturales alrededor de Santa Marta, como forma de límite al crecimiento urbano y protección de áreas naturales frágiles y potencial turístico
FOR 4	Presencia de patrimonio histórico, natural y urbano poco explorados, principalmente dentro de la ciudad
FOR 5	Presencia de vacíos urbanos y áreas de oportunidad en los límites urbanos de la ciudad, con potencial para nuevos usos y población (fuera de áreas inundables)



CÓDIGO	FORTALEZA
FOR 6	Otros estudios y propuestas de recalificación urbana (realizados y propuesto por diversos actores de Santa Marta)
FOR 7	Calles peatonales con uso comercial en planta baja y malecón en el centro de Santa Marta como área de interés turístico calificado

Fuente: IDOM.

### FOR 01. Gran potencial natural y turístico - importancia económica y de desarrollo urbano

La ciudad de Santa Marta cuenta con riqueza a nivel natural, la presencia de la Sierra Nevada de Santa Marta da un carácter particular al territorio que también posee importantes playas y parques como El Parque Nacional Tayrona que a su vez es un lugar emblemático dentro del territorio colombiano.

El Centro Histórico de la ciudad es también un lugar que representa las tradiciones arquitectónicas de la ciudad de la primera ciudad fundada en Colombia que en los próximos años cumplirá 500 años. Sus atractivos han generado la llegada de cientos de turistas que vienen a la ciudad en busca de descanso en el Mar Caribe. En los últimos años el turismo se ha incrementado debido a los programas de promoción de destinos a nivel nacional por parte de Entidades como El Fondo Nacional del Turismo (FONTUR).

Santa Marta posee ventajas competitivas respecto a las ciudades cercanas como Barranquilla y Cartagena por su potencial como destino ecoturístico, además de la presencia del Puerto que posee grandes ventajas por tener un calado natural lo cual permite la llegada de grandes buques además del desarrollo del sector de cruceros como otra fuente de ingresos para la ciudad

Figura 205. Potencial natural y turístico de Santa Marta y entorno



Fuente: Alcaldía de Santa Marta.

### FOR 02. Proceso de revisión del POT de Santa Marta, que planificará y reglamentará el desarrollo urbano a futuro

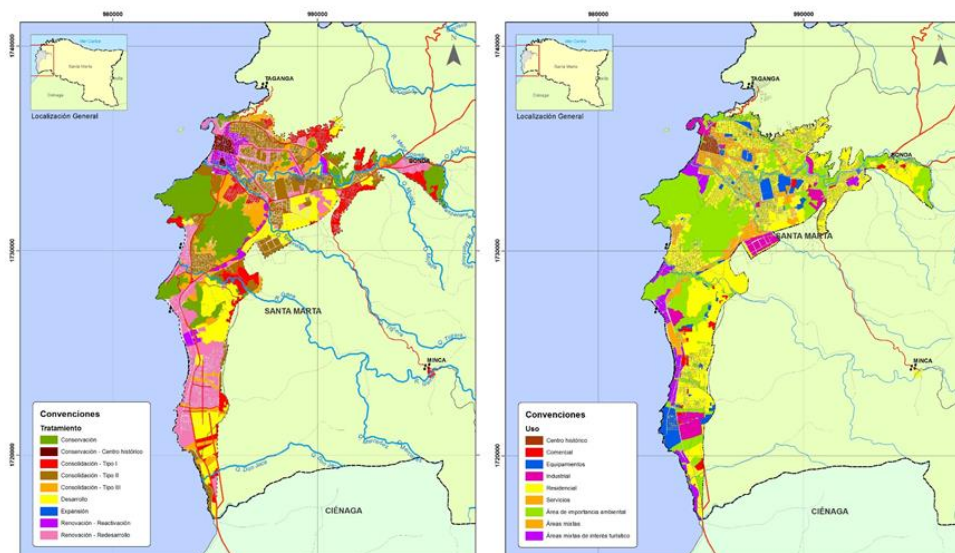
A partir de la ley 388 de 1997, los municipios empezaron a regular los Planes de Ordenamiento Territorial, para el caso de Santa Marta se reguló la norma urbana a través del POT 2000 Jate Matuna que en su momento fue una herramienta importante debido a que consolidó los principales elementos urbanos de la ciudad, los analizaba y expedía una serie de normas sobre el desarrollo a futuro de la ciudad.

Es fundamental ver el proceso de revisión del POT como una gran fortaleza porque en los últimos años la ciudad ha buscado la posibilidad de tener diferentes estudios de soporte que sean utilizados como insumo para promulgar un nuevo POT que sea acorde a la realidad de la ciudad, que asuma los retos en diferentes problemáticas y así mismo que

articule cada pieza urbana dentro del núcleo urbano principal como dentro de los núcleos urbanos secundarios, y de las zonas rurales.

El nuevo documento del POT Quinto Centenario será la base legal para definir el crecimiento de la ciudad de Santa Marta para los próximos años

Figura 206. Propuesta de Revisión del POT de Santa Marta



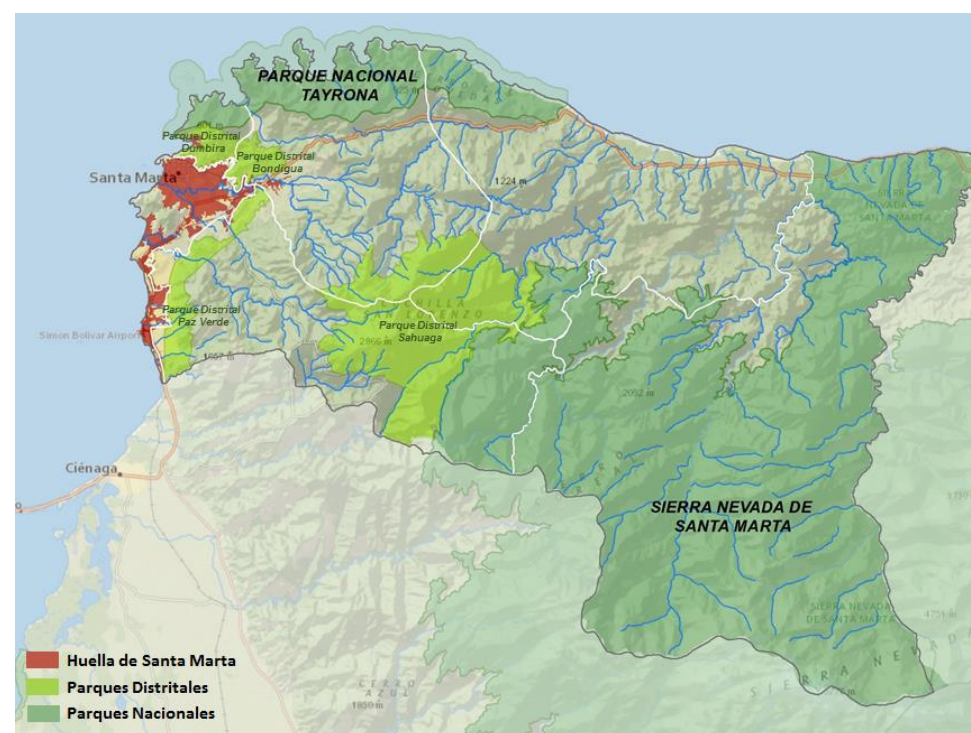
Fuente: Expediente Municipal de Santa Marta – AECOM y Geografía Urbana.

### FOR 03. Presencia y propuestas de Parques Naturales alrededor de Santa Marta, como forma de límite al crecimiento urbano y protección de áreas naturales frágiles y potencial turístico

La presencia de Parques Naturales alrededor de Santa Marta podría llegar a ser una alternativa para frenar el rápido crecimiento de la huella urbana. Estos límites pueden ser aprovechados como senderos ecológicos principalmente en los bordes de la Sierra Nevada

de Santa Marta; el sistema montañoso de los parques puede frenar el desarrollo de nuevos asentamientos por medio del endurecimiento de las leyes del Nuevo POT para límites definir el límite urbano. Dentro el intercambio de opiniones en el taller urbano, se recogió la idea de hacer miradores de la ciudad en las áreas de parques, dar un uso de soporte al ecoturismo puede ser una alternativa para dar respuesta a la protección de recursos naturales, al límite urbano y a su vez potencializar el sector del turismo.

Figura 207. Parques Naturales en Santa Marta y entorno



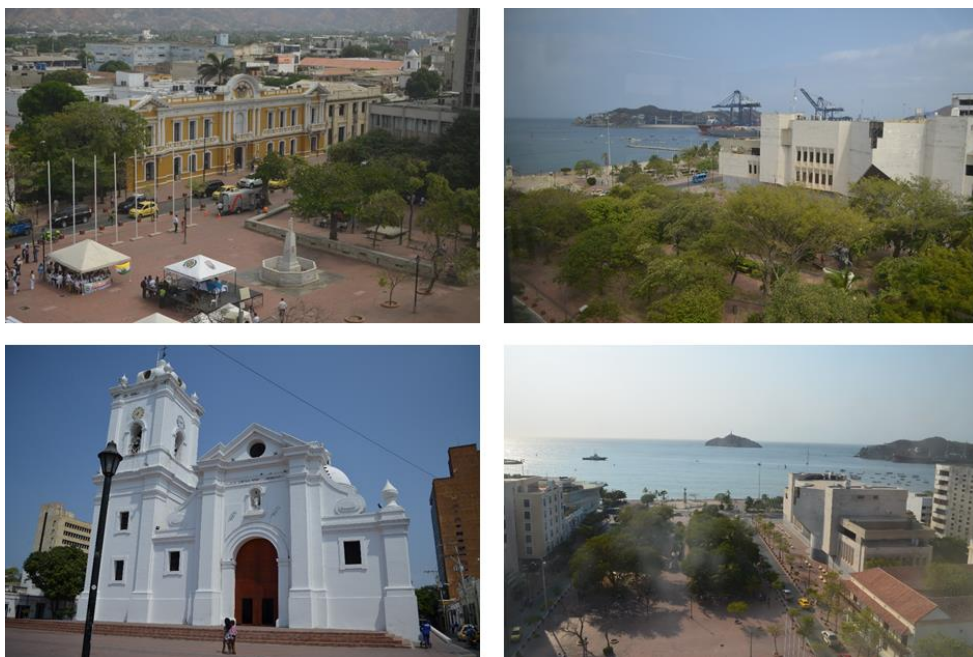
Fuente: Alcaldía de Santa Marta (Secretaría de Planeación) y elaboración IDOM.



#### FOR 04. Presencia de patrimonio histórico, natural y urbano poco explorados, principalmente dentro de la ciudad

Santa Marta cuenta con un importante Patrimonio Histórico y natural que poco se ha explorado y que debe ser tenido en cuenta para ser ofrecido y potencializado. En el casco del Centro Histórico se destaca el Museo de Oro Tayrona en lo que fue la antigua Casa de la Aduana, estas piezas son de gran valor histórico porque hacen parte de la colección más interesante producida por las sociedades prehispánicas que se asentaron en la Sierra Nevada de Santa Marta. Así mismo el complemento por parte de la Biblioteca del Banco de la República que es de uso de los ciudadanos y también espacios históricos como La Quinta de San Pedro Alejandrino

Figura 208. Patrimonio Histórico, Natural y Urbano de Santa Marta



Fuente: IDOM.

#### FOR 05. Presencia de vacíos urbanos y áreas de oportunidad en los límites urbanos de la ciudad, con potencial para nuevos usos y población (fuera de áreas inundables)

A pesar del crecimiento acelerado de los últimos años y de la expansión de la huella urbana, Santa Marta posee importantes vacíos urbanos y áreas de oportunidad, justamente sobre estos lugares se debe analizar la relocalización de las actividades que hoy existen para dar paso a nuevos usos y cubrir el déficit de vivienda para los próximos años.

Genera gran impacto la extensión y el área que dispone el Batallón General José María Córdoba actualmente, además de ser la conexión entre el núcleo urbano secundario de El Rodadero y el sur de la ciudad con el núcleo urbano principal. Teniendo en cuenta su ubicación privilegiada este lugar puede dar paso a un nuevo proyecto en la ciudad que articularía también la extensión del Barrio Prado y el Centro Histórico de la ciudad.

Se podría pensar incluso que el área que ocupa el puerto actualmente podría ser tenida en cuenta para lograr la articulación que hace falta entre el Centro Histórico, el barrio Norte y el barrio Pescaíto cuyo trazado fue cortado durante las obras de inicio del Puerto. De igual forma la municipalidad podría plantear un Plan Parcial para regular los espacios disponibles una vez se haya llegado al acuerdo por parte de las autoridades de la ciudad y los privados.

Figura 209. Áreas de Oportunidad en Santa Marta



Fuente: IDOM.

#### FOR 06. Otros estudios y propuestas de recalificación urbana (realizados y propuesto por diversos actores de Santa Marta)

Durante los últimos años en la ciudad se han realizado diferentes estudios que muestran el interés por mejorar las condiciones actuales de la ciudad. Desde el enfoque público con los estudios técnicos del POT, hechos por la consultoría de AECOM y Geografía Urbana hasta la propuesta del Plan Maestro del Puerto que incluía una propuesta para articular con el Centro Histórico de la ciudad.

Lo positivo de estas iniciativas es que existe interés por parte de Entidades Privadas y Públicas para que en futuros proyectos se pueda llegar a consensos por el bien de Santa Marta

Figura 210. Proyectos Existentes y Previstos en Santa Marta



Fuente: Puerto y Alcaldía de Santa Marta.



### FOR 07. Calles peatonales con uso comercial en planta baja y malecón en el centro de Santa Marta como área de interés turístico calificado

Con el proyecto de renovación del Centro Histórico se dio paso a conectar los grandes espacios públicos como el Parque Simón Bolívar y el Parque de Los Novios en donde se priorizó la conexión por medio de la peatonalización de las calles peatonales correspondientes a la calles 3ª y la calle 19 que a su vez mejoraron y generaron el interés por promover la vida de la calle como punto de encuentro, disfrute y de servicios.

Hoy en día parte del carácter y riqueza de la vida en el Centro Histórico se une por medio del paseo marítimo (Camellón) que le da dado una fachada renovada a la ciudad, así mismo el potencial de las actividades comerciales como fuente de acceso a pie para los locales y los turistas.

Figura 211. Calles peatonales y espacios públicos cualificados en Santa Marta



Fuente: IDOM.

En talleres desarrollados en la ciudad de Santa Marta, con diversos *stakeholders*, los mismos valoraron las fortalezas, (se hizo la valoración del 1 al 7, donde el número 1

corresponde a la fortaleza más importante de la ciudad y así sucesivamente hasta llegar al número 7 ) estableciendo el siguiente ranking:

Tabla 32. Valoración Social de las Fortalezas

CÓDIGO	FORTALEZA	VALORACIÓN
FOR 3	Presencia y propuestas de Parques Naturales alrededor de Santa Marta, como forma de límite al crecimiento urbano y protección de áreas naturales frágiles y potencial turístico	1
FOR 4	Presencia de patrimonio histórico, natural y urbano poco explorados, principalmente dentro de la ciudad	2
FOR1	Gran potencial natural y turístico - importancia económica y de desarrollo urbano	3
FOR 2	Proceso de revisión del POT de Santa Marta, que planificará y reglamentará el desarrollo urbano a futuro	4
FOR 5	Presencia de vacíos urbanos y áreas de oportunidad en los límites urbanos de la ciudad, con potencial para nuevos usos y población (fuera de áreas inundables)	5
FOR 7	Calles peatonales con uso comercial en planta baja y malecón en el centro de Santa Marta como área de interés turístico calificado	6
FOR 6	Otros estudios y propuestas de recalificación urbana (realizados y propuesto por diversos actores de Santa Marta)	7

Fuente: IDOM.

También encontramos que la ciudad cuenta con las siguientes oportunidades:

Tabla 33. Principales Oportunidades

CÓDIGO	OPORTUNIDADES
OP 1	<b>Interés y apoyo del gobierno central (FINDETER) y la cooperación internacional:</b> esta coyuntura le brinda a la ciudad la oportunidad de evaluarse y proyectarse a futuro, así como hacer parte de importantes perspectivas de desarrollo y mejora de la provisión de infraestructuras tanto locales como nacionales. A partir del plan de acción pueden surgir proyectos que comiencen a cambiar la imagen de la ciudad ante el país y el mundo, atrayendo turismo, inversión y desarrollo que permitan diversificar la economía del Municipio.
OP 2	<b>Colombia como ejemplo internacional de gestión y planeación urbana:</b> los casos exitosos de Colombia, conocidos internacionalmente, son válidos y de fácil aplicación para la ciudad de Santa Marta, que también puede convertirse en destino turístico urbano, una vez aplique normativas e instrumentos urbanísticos existentes a nivel nacional.
OP 3	<b>Creciente interés turístico por Santa Marta:</b> Santa Marta sigue siendo uno de los puntos de mayor interés turístico por parte de los colombianos, pero, también de turísticas internacionales, con incremento de visitas y número de cruceristas, por ejemplo, que contribuyen con la economía local y puede servir como forma de diversificarla y ampliar el abanico económico de la ciudad.
OP 4	<b>Interés del mercado inmobiliario:</b> la ciudad de Santa Marta, aunque en menor intensidad, atrae el interés de muchos agentes inmobiliarios, como redes internacionales de hoteles y hostelería en general, así como de desarrollo de viviendas para diversos estratos sociales.

Fuente: IDOM.

### 3.8.2 Identificación, descripción y valoración de Debilidades y Amenazas para el crecimiento urbano.

Al igual que en otras ciudades de Colombia, los principales problemas que se han identificado para la ciudad de Santa Marta corresponden a la deficiente planificación urbana, a que la ciudad lleva un atraso en términos de actualización de la norma y que desde el año 2000 la ciudad mantiene el mismo POT.

En los años de vigencia del POT sólo se han hecho modificaciones por medio de acuerdos o modificaciones que no han sido suficientes, como se ha comentado en capítulos anteriores, en Santa Marta la norma queda corta frente a la rapidez con que los habitantes crean ciudad por medio de la forma de asentarse en el territorio.

A continuación se identifican las principales debilidades:

Tabla 34. Principales Debilidades

CÓDIGO	FORTALEZA
DEB 1	<b>Asentamientos urbanos de baja calidad técnica y sobre áreas inundables</b> (riesgos y vulnerabilidad): barrios periféricos a Santa Marta, Rodadero y Pozos Colorados, con población de estratos sociales bajos, con falta de infraestructura y saneamiento básico
DEB 2	<b>Gran segregación socio-espacial:</b> Tres ciudades en la misma ciudad: turística, formal e informal; poca integración.
DEB 3	<b>Dicotomía en relación al agua:</b> entre la falta de agua para los habitantes en zonas vulnerables por falta de acceso al servicio y/o fuertes temporadas de sequías en contraposición con las fuertes temporadas de inundaciones

CÓDIGO	FORTALEZA
DEB 4	<b>Poca articulación con los asentamientos rurales</b> y falta de gestión del ordenamiento territorial: Bonda y Taganga (conurbación urbana descontrolada de baja densidad y consolidación)
DEB 5	<b>Ausencia de jerarquía vial clara y funcional:</b> pocos accesos a Santa Marta y entre Santa Marta-Rodadero, y otros puntos de interés.
DEB 6	<b>Escasez de espacios adecuados para los peatones y ciclistas</b> , sin aceras arborizadas (mucho calor en algunas horas del día, que dificultan los desplazamientos), pocas y desarticuladas calles peatonales y espacio de permanencia y ocio en Santa Marta
DEB 7	<b>Crecimientos desordenados e inadecuados:</b> Crecimiento urbano lineal alrededor de las principales carreteras y sobre áreas de protección ambiental, con vacíos urbanos y áreas residenciales poco densas
DEB 8	<b>Mejorable relación costa-ciudad.</b> Viviendas secundarias y presión turística: construcción de edificios y casas muy cercanos al mar/arena (islas de calor, erosión costera, presión sobre ecosistemas frágiles)
DEB 9	<b>Falta de espacios verdes calificados dentro de la ciudad</b> (Santa Marta y Rodadero) y frente marítimo discontinuado, con poca presencia de equipamientos urbanos
DEB 10	<b>Presencia de grandes barreras urbanas:</b> puerto de Santa Marta y su área portuaria, vía férrea, áreas militares, usos no conformes (cárcel de Santa Marta), entre otros.

CÓDIGO	FORTALEZA
DEB 11	<b>Densificación no cualificada:</b> Fuerte verticalización de algunos barrios, sin planificación adecuada, sin la infraestructura adecuada y sin la recuperación de plusvalías por parte de la municipalidad
DEB 12	Los proyectos de Vivienda de Interés Social (VIS) y de Vivienda de Interés Prioritario (VIP) no están articulados con el centro de la ciudad, son asentamientos aislados y distantes que no están integrados adecuadamente

Fuente: IDOM.

### DEB 01. Asentamientos urbanos de baja calidad técnica y sobre áreas inundables

Santa Marta sufre por el crecimiento de asentamientos urbanos de tipo informal, que generalmente se da en las zonas de la periferia de la ciudad e igualmente en las rondas de ríos y quebradas que en épocas de fuertes lluvias son terrenos inundables, de hecho la ciudad ha tenido capítulos de emergencia por este tema.

Otro fenómeno asociado también a esta problemática es el desplazamiento forzoso, las familias llegan a los lugares en donde pueden establecerse, lógicamente no existen posibilidades en el centro de la ciudad donde se debe pagar alquiler, además del estigma social del que son víctimas, es entonces cuando buscan zonas rurales en donde la naturaleza reina pero que generalmente están asociadas a alguna vía de acceso a la ciudad, porque si bien es cierto los desplazados no están dentro de la ciudad, sí es necesario que se sientan conectados con ella; ya que en algún momento será la fuente de trabajo.

Al no existir recursos, los nuevos pobladores buscan materiales accesibles para poder “construir” refugio, desafortunadamente al no contar con los conocimientos técnicos caen en el error de hacer viviendas que no soportan el medio donde se asientan, generalmente estas viviendas se ubican en zonas de riesgo (deslizamientos e inundación), lo cual pone en amenaza a las poblaciones. Unido a la situación anterior, en los barrios que se van

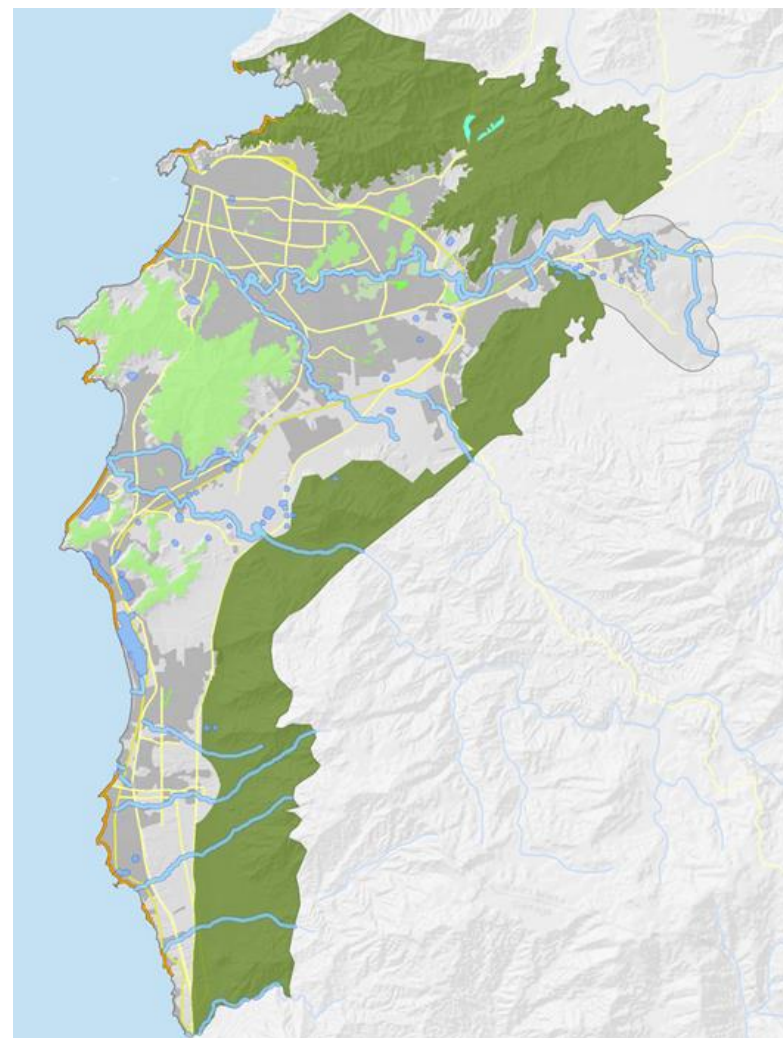
formando no hay acceso a servicios de alcantarillado y energía eléctrica, lo cual hace que la supervivencia sea difícil.

Figura 212. Viviendas en áreas de riesgo de inundación



Fuente: IDOM.

Figura 213. Mapa con huellas de inundaciones de Santa Marta



Fuente: IDOM.



## DEB 02. Gran segregación socio-espacial

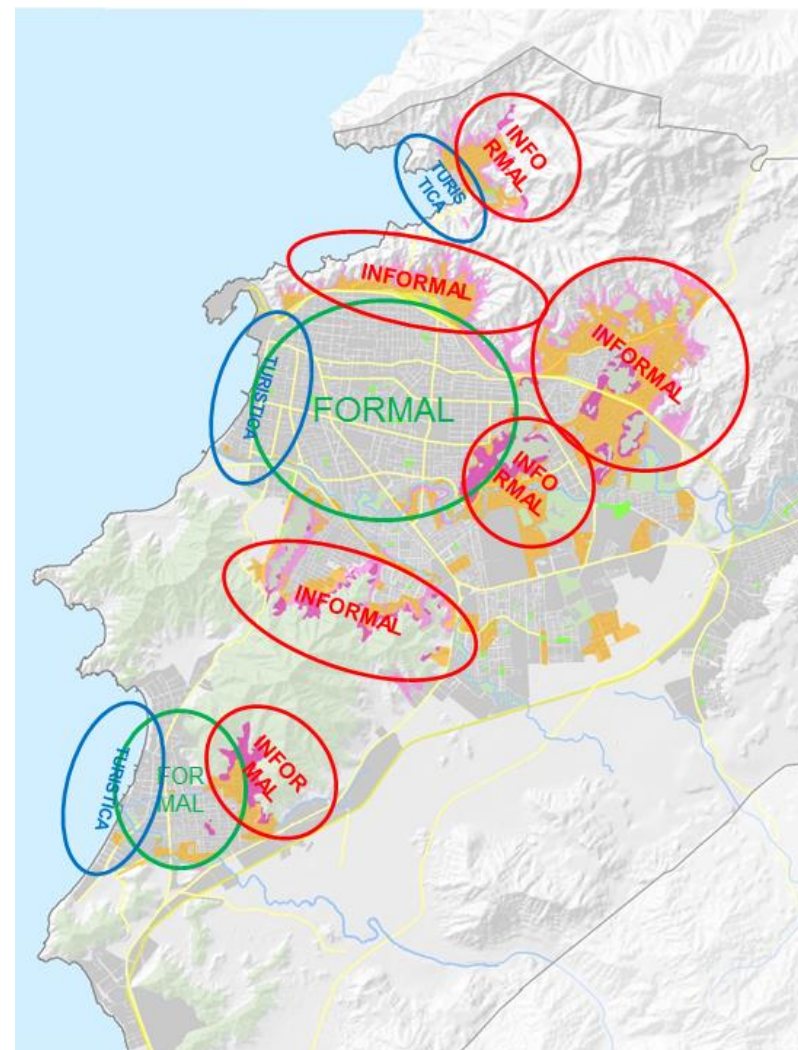
Desde sus inicios la ciudad ha estado polarizada, no ha existido un plan para hacerla compacta, de acuerdo a las necesidades cada tipo de ciudad ha monopolizado territorios independientes que no están conectados entre ellos.

Los bordes costeros de la ciudad se han consolidado para el desarrollo turístico por parte de los visitantes que buscan mar y playa, generando zonas de servicios y soporte comercial que se han ido proliferando en las zonas de El Rodadero y la Bahía de Santa Marta; esta es la ciudad turística sumada a la no menos importante zona norte de Parques Naturales y lugares ecoturísticos.

Por otra parte el núcleo urbano principal de Santa Marta se encuentra consolidado por las edificaciones existentes, sus usos y la configuración de barrios, además de contener las actividades de poderes públicos y de actividades económicas, esta sería la ciudad formal.

También hace parte de lo que hoy es Santa Marta: la ciudad informal, con los asentamientos en el tejido exterior de la ciudad que se expande en los cerros de la ciudad y que crece día a día sin control alguno.

Figura 214. Áreas y barrios de acuerdo con la formalidad de implantación de las viviendas



Fuente: IDOM.

### DEB 03. Dicotomía en relación al agua

Los habitantes de zonas vulnerables están en constante alerta y lucha por sobrevivir porque cada período de sequía e inundación trae dificultades, que unidas a la carencia de servicios obliga a un trabajo diario por tratar de mantener condiciones aceptables de vida. Actualmente no existen programas de mejoramiento de barrios y de reubicación de familias, es un reto para las autoridades de la ciudad

Figura 215. Barrios Pescaito.



Fuente: IDOM.

### DEB 04. Poca articulación con los asentamientos rurales

Los corregimientos de Taganga y Bonda no han sido tenidos en cuenta por la norma urbana, cada corregimiento ha tenido un proceso de crecimiento desordenado que está afectando los cerros de la ciudad e igualmente la capacidad de carga de suelo urbano y de servicios públicos (en las zonas donde alcanza a llegar la red).

Figura 216. Corregimiento de Taganga



Fuente: IDOM.



### DEB 05. Ausencia de jerarquía vial clara y funcional

La ciudad de Santa Marta no fue configurada correctamente respecto a las conexiones viales entre su área urbana y rural, no existe una jerarquía clara de las vías que permita flujos vehiculares, peatonales y de bicicletas claros.

En el acceso sur de la ciudad se está construyendo la Troncal del Caribe que conecta la ciudad de Santa Marta con el municipio de Ciénaga y de allí con Barranquilla y Cartagena; una de las grandes dificultades es que aún la carretera no ha sido terminada por el tema de predios lo cual genera que se pierda velocidad y que se deba desacelerar la marcha. Esta misma carretera sufre al llegar a Santa Marta por la combinación de flujos de vehículos que manejan velocidades diferentes e igualmente por la falta de diseño en los empalmes de las vías exteriores e interiores que conectan la ciudad.

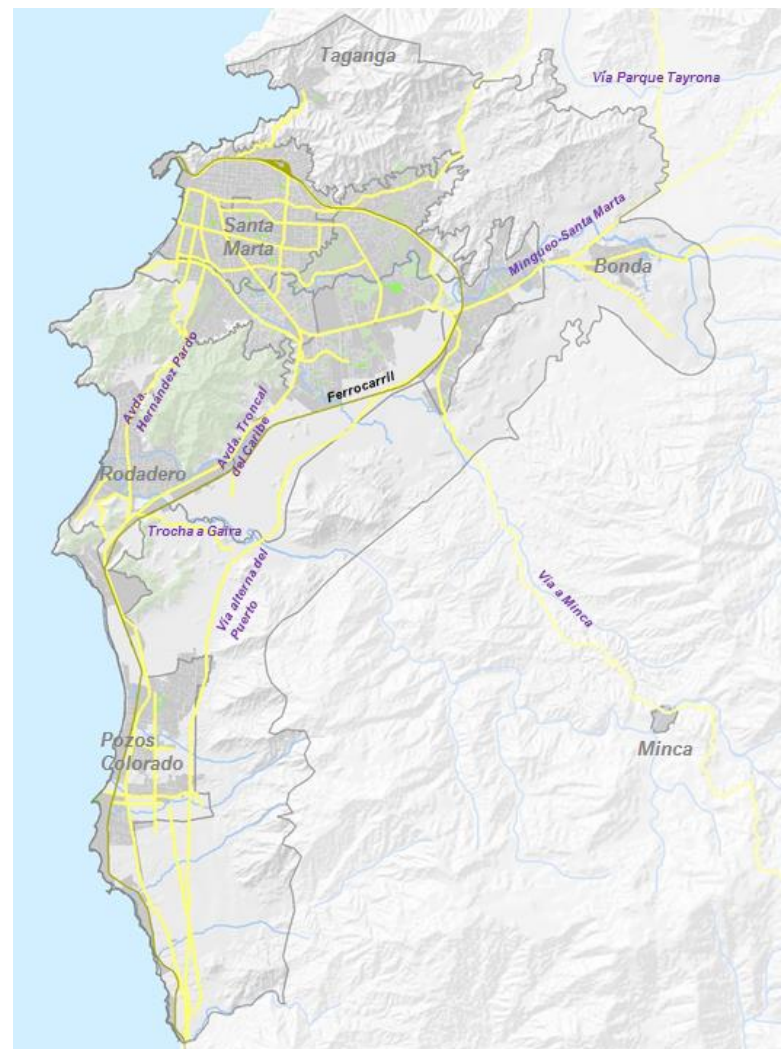
Para el caso de la Avenida Hernández Pardo, se conecta la zona turística del El Rodadero con el Centro Histórico y la Calle 22, el problema aquí es que se reduce el área de la vía al llegar a la vialidad de Barrio, no existe una conexión directa; se debe pasar por pequeños barrios hasta llegar a la arteria vial principal.

La vía alterna al puerto tiene dificultades por el tráfico de camiones que van al puerto y que afectan los vehículos privados y de servicios público que van al Centro Histórico, los flujos se mezclan y generan grandes congestiones. No se priorizaron los flujos para esta vía.

El ferrocarril puede afectar los cruces de los barrios populares cercanos al puerto e igualmente con la vía que sale del Barrio Pescaíto y que conecta al área de Taganga. De otra parte en las vías internas de Santa Marta cercanas al centro como la antigua Av Ferrocarril, es el punto de alto tráfico en donde es difícil transitar libremente.

Para los peatones sólo existen los ejes del Centro Histórico y para los usuarios en bicicleta sólo hay algunos tramos de ciclorutas que al final están cortadas por los grandes ejes sin continuidad alguna.

Figura 217. Estructura vial de Santa Marta.



Fuente: IDOM.

### DEB 06. Escasez de espacios adecuados para los peatones y ciclistas

La ciudad ha sido diseñada para el uso vehicular; a pesar de los esfuerzos con el Plan de Recuperación del Centro en algunos casos es difícil caminar por las calles por el número de obstáculos, así mismo las condiciones climáticas hace que sea requerido aceras arborizadas que sólo se encuentran en algunas zonas y son ausentes en los principales ejes de la ciudad. Para ciclistas el panorama no es el mejor, además de la poca demanda o atractivo de la bicicleta como medio de transporte, se tendría que incitar este medio de transporte.

Figura 218. Espacios públicos no adecuados.



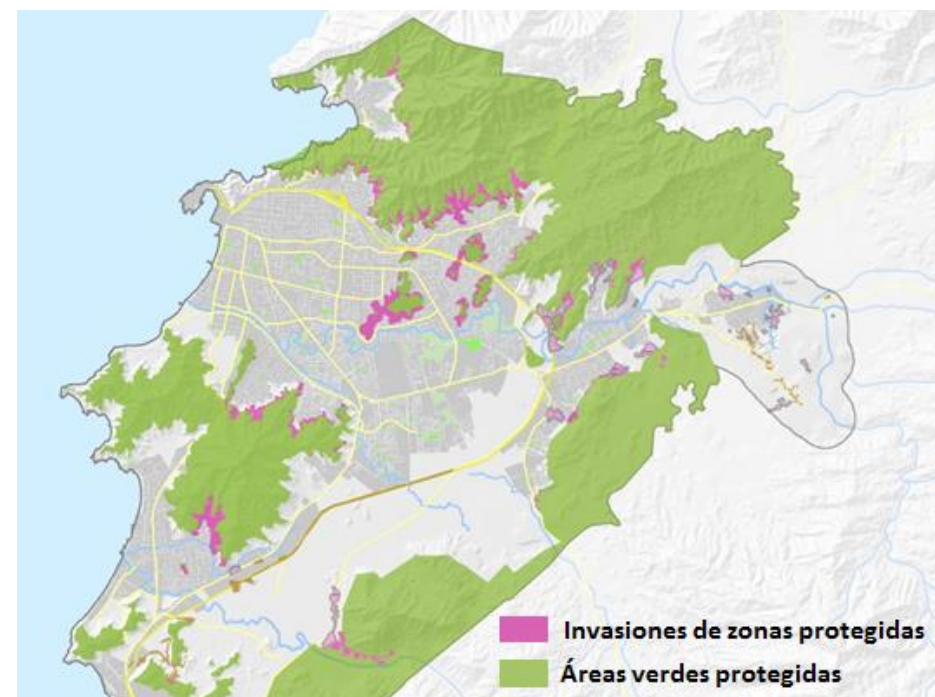
Fuente: IDOM.

### DEB 07. Crecimientos desordenados e inadecuados:

Crecimiento urbano lineal alrededor de las principales carreteras y sobre áreas de protección ambiental, con vacíos urbanos y áreas residenciales poco densas.

El crecimiento urbano se ha dado en gran parte por la presencia de ejes viales que conectan a la ciudad con su área rural, cada proyecto de mejoramiento o de una nueva carretera comienza a ser invadido por áreas de comercios y viviendas informales que están desarrollándose en el lugar equivocado. No existe la adecuada gestión sobre las áreas de protección ambiental por lo cual allí también se dan asentamientos de viviendas.

Figura 219. Invasiones en zonas protegidas.



Fuente: IDOM.



### DEB 08. Mejorable relación costa-ciudad.

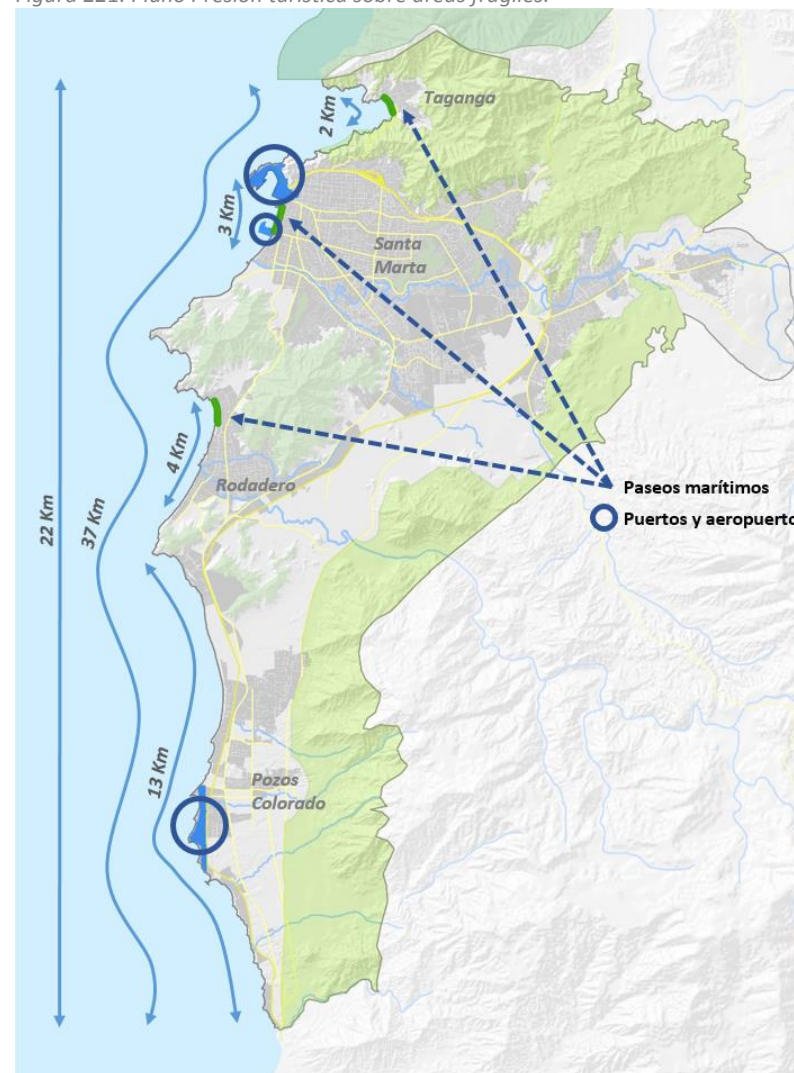
Viviendas secundarias y presión turística: construcción de edificios y casas muy cercanos al mar/arena (islas de calor, erosión costera, presión sobre ecosistemas frágiles) La presión por el uso del suelo para segunda vivienda ha generado la deformación de la línea costera, no existe un límite que respete la zona de playa de la zona constructiva. La ciudad se ha visto afectada desde la construcción de la zona sur del El Rodadero, la norma urbana no está adaptada a estos cambios, no existe legislación fuerte al respecto.

Figura 220. Presión turística sobre áreas frágiles.



Fuente: IDOM.

Figura 221. Plano Presión turística sobre áreas frágiles.



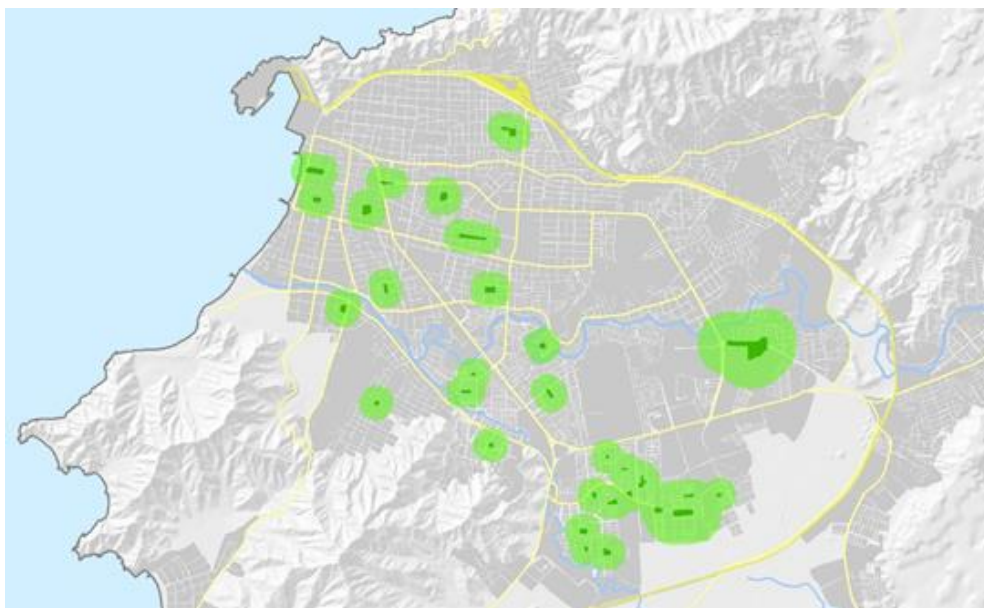
Fuente: IDOM.

### DEB 09. Falta de espacios verdes cualificados dentro de la ciudad

La ausencia de espacios verdes es evidente en la ciudad, el suelo disponible se ha construido sin respetar las sesiones para áreas libres o áreas verdes, los pocos espacios han sido originados en los inicios de la configuración de la ciudad, en la actualidad existen algunos proyectos como el Parque de El Agua, que a pesar de estar en un lugar estratégico no soluciona las necesidades de espacios verdes.

El frente marítimo es discontinuo en zonas de vivienda como el barrio el Prado.

Figura 222. Espacios verdes cualificados y su área de influencia



Fuente: IDOM.

### DEB 10. Presencia de grandes barreras urbanas:

Puerto de Santa Marta y su área portuaria, vía férrea, áreas militares, usos no conformes (cárcel de Santa Marta), entre otros.

En muchos casos la ciudad genera laberintos por medio de barreras físicas (muros) que quitan interés a la ciudad, y a su vez genera inseguridad en horas de la noche. Son grandes extensiones de terreno en el núcleo urbano principal que no ayudan a generar una escala más humana para el disfrute de la ciudad.

Este caso se presenta constantemente en la ciudad sin que se generen soluciones al respecto.

Figura 223. Cárcel Distrital de Santa Marta



Fuente: IDOM.



Figura 224. Barreras urbanas de Santa Marta



Fuente: IDOM.

**DEB 11. Densificación no cualificada:**

Fuerte verticalización de algunos barrios, sin planificación adecuada, sin la infraestructura adecuada y sin la recuperación de plusvalías por parte de la municipalidad

En muchos casos lo que antes eran viviendas unifamiliares con el paso del tiempo y la presión inmobiliaria generan que surjan torres de edificios que fracturan los barrios y que colapsan en términos de servicios y de conexiones viales. Al no haber un registro actualizado de catastro, en muchos casos la ciudad no está recaudando los impuestos correspondientes lo cual hace que sea urgente revisar la predialización actual y la capacidad de carga de cada uno de los proyectos que se están construyendo.

La escala de barrio se está perdiendo también por la ausencia de espacios de transición entre las zonas públicas y privadas de la ciudad.

Figura 225. Crecimiento en altura.



Fuente: IDOM.

## DEB 12. Falta de integración en los proyectos de VIS

Los proyectos de Vivienda de Interés Social (VIS) y de Vivienda de Interés Prioritario (VIP) no están articulados con el centro de la ciudad, son asentamientos aislados y distantes que no están integrados adecuadamente

El precio del suelo que se ha incrementado en los últimos años, no ha permitido que se integren proyectos de tipo social al interior del tejido urbano, por el contrario cada vez estos proyectos se acercan a las zonas rurales. Para las necesidades de vivienda de la ciudad, no se está teniendo en cuenta el aspecto cualitativo, ya que los proyectos están siendo diseñados como entes apartados de la ciudad lo cual genera problemas de conexión física y social entre los habitantes.

Proyectos como Ciudad Equidad tienen grande retos para generar una convivencia sana con su entorno, al igual que los demás proyectos sociales.

Figura 226. Vivienda Social desarticulada



Fuente: Diario El Tiempo

En talleres desarrollados en la ciudad de Santa Marta, con diversos *stakeholders*, los mismos valoraron las debilidades, estableciendo el siguiente ranking:

Tabla 35. Valoración Social de las Debilidades

CÓDIGO	DEBILIDAD	VALORACIÓN
DEB 1	<b>Asentamientos urbanos de baja calidad técnica y sobre áreas inundables</b> (riegos y vulnerabilidad): barrios periféricos a Santa Marta, Rodadero y Pozos Colorados, con población de estratos sociales bajos, con falta de infraestructura y saneamiento básico	1
DEB 3	<b>Dicotomía en relación al agua:</b> entre la falta de agua para los habitantes en zonas vulnerables por falta de acceso al servicio y/o fuertes temporadas de sequías en contraposición con las fuertes temporadas de inundaciones	2
DEB 4	<b>Poca articulación con los asentamientos rurales</b> y falta de gestión del ordenamiento territorial: Bonda y Taganga (conurbación urbana descontrolada de baja densidad y consolidación)	3
DEB 9	<b>Falta de espacios verdes calificados dentro de la ciudad</b> (Santa Marta y Rodadero) y frente marítimo discontinuado, con poca presencia de equipamientos urbanos	4
DEB 5	<b>Ausencia de jerarquía vial clara y funcional:</b> pocos accesos a Santa Marta y entre Santa Marta-Rodadero, y otros puntos de interés.	5



CÓDIGO	DEBILIDAD	VALORACIÓN
DEB 11	<b>Densificación no cualificada:</b> Fuerte verticalización de algunos barrios, sin planificación adecuada, sin la infraestructura adecuada y sin la recuperación de plusvalías por parte de la municipalidad	6
DEB 6	<b>Escasez de espacios adecuados para los peatones y ciclistas,</b> sin aceras arborizadas (mucho calor en algunas horas del día, que dificultan los desplazamientos), pocas y desarticuladas calles peatonales y espacio de permanencia y ocio en Santa Marta	7
DEB 12	Los proyectos de Vivienda de Interés Social (VIS) y de Vivienda de Interés Prioritario (VIP) no están articulados con el centro de la ciudad, son asentamientos aislados y distantes que no están integrados adecuadamente. Tiene que ver con la DEB. 2	8
DEB 7	<b>Crecimientos desordenados e inadecuados:</b> Crecimiento urbano lineal alrededor de las principales carreteras y sobre áreas de protección ambiental, con vacíos urbanos y áreas residenciales poco densas	9
DEB 8	<b>Mejorable relación costa-ciudad.</b> Viviendas secundarias y presión turística: construcción de edificios y casas muy cercanos al mar/arena (islas de calor, erosión costera, presión sobre ecosistemas frágiles)	10
DEB 2	<b>Gran segregación socio-espacial:</b> Tres ciudades en la misma ciudad: turística, formal e informal; poca integración.	11

CÓDIGO	DEBILIDAD	VALORACIÓN
DEB 10	<b>Presencia de grandes barreras urbanas:</b> puerto de Santa Marta y su área portuaria, vía férrea, áreas militares, usos no conformes (cárcel de Santa Marta), entre otros.	12

Fuente: IDOM.

Además de las Debilidades ya analizadas el trabajo tendrá en cuenta Amenazas en el corto, medio y largo plazo, como son Cambio Climático y Macroeconomía:

Tabla 36. Principales Amenazas

CÓDIGO	AMENAZAS
AM 1	<b>Cambio climático y aumento del nivel del mar:</b> con las previsiones de cambio climático y de aumento del nivel del mar, todas las ciudades costeras sufrirán, en mayor o menor medida, con el avance de la huella de inundación costera. En Santa Marta, en diversas áreas, muchas áreas estarían vulnerables a ese riesgo y con catástrofes naturales.
AM 2	<b>Baja diversificación económica:</b> Santa Marta depende, muy fuertemente, de 3 sectores económicos principales: turismo, puerto e inmobiliario. No hay diversificación de esos sectores y promoción de otros sectores, lo que hace con que el municipio tenga una economía vulnerable que no lo permitiría enfrentar una crisis, por ejemplo.
AM 3	<b>Presión agroproductiva y turística:</b> el descontrol del ordenamiento territorial y ambiental y la falta de gestión y promoción adecuada del turismo lleva a una sobrecarga de los sistemas de abastecimientos de la ciudad y, también, de los sistemas ambientales de los principales parques y áreas verdes.

CÓDIGO	AMENAZAS
AM 4	<b>Divergencias políticas y falta de gestión urbana:</b> divergencias políticas que frenen e imposibiliten el ordenamiento territorial (POT y otros) de Santa Marta, llevaría a la expansión exagerada del suelo urbano y a un fuerte proceso de conurbación urbana
AM 5	<b>Zonas rurales sin gestión:</b> las áreas rurales de Taganga, Bonda y Minca, sin gestión y sinergia con los planes e instrumentos de ordenamiento territorial de Santa Marta llevarían a un proceso de urbanización descontrolada que afectaría, también, a la ciudad de Santa Marta.
AM 6	<b>Incremento del valor del suelo e intensificación de la segregación socioespacial:</b> dada la fuerte especulación y procura por el mercado inmobiliario y la falta de gestión y aplicación de instrumentos urbanísticos, es posible que el valor del suelo de Santa Marta se incremente todavía más y que genere más fuerte segregación socioespacial y demanda por viviendas.

Fuente: IDOM.

FODA	Fortalezas	Debilidades
<b>Análisis Interno</b>	<p>FOR 1. Gran potencial natural y turístico - importancia económica y de desarrollo urbano</p> <p>FOR 2. Proceso de revisión del POT de Santa Marta, que planificará y reglamentará el desarrollo urbano a futuro</p> <p>FOR 3. Presencia y propuestas de Parques Naturales alrededor de Santa Marta, como forma de límite al crecimiento urbano y protección de áreas naturales frágiles y potencial turístico</p> <p>FOR 4. Presencia de patrimonio histórico, natural y urbano poco explorados, principalmente dentro de la ciudad</p> <p>FOR 5. Presencia de vacíos urbanos y áreas de oportunidad en los límites urbanos de la ciudad, con potencial para nuevos usos y población (fuera de áreas inundables)</p> <p>FOR 6. Otros estudios y propuestas de recalificación urbana (realizados y propuesto por diversos actores de Santa Marta)</p> <p>FOR 7. Calles peatonales con uso comercial en planta baja y malecón en el centro de Santa Marta como área de interés turístico calificado</p>	<p>DEB 1. Asentamientos urbanos de baja calidad técnica y sobre áreas inundables (riegos y vulnerabilidad): barrios periféricos a Santa Marta, Rodadero y Pozos Colorados, con población de estratos sociales bajos, con falta de infraestructura y saneamiento básico</p> <p>DEB 2. Gran segregación socio-espacial: Tres ciudades en la misma ciudad: turística, formal e informal; poca integración.</p> <p>DEB 3. Dicotomía en relación al agua: entre la falta de agua para los habitantes en zonas vulnerables por falta de acceso al servicio y/o fuertes temporadas de sequías en contraposición con las fuertes temporadas de inundaciones</p> <p>DEB 4. Poca articulación con los asentamientos rurales y falta de gestión del ordenamiento territorial: Bonda y Taganga (conurbación urbana descontrolada de baja densidad y consolidación)</p> <p>DEB 5. Ausencia de jerarquía vial clara y funcional: pocos accesos a Santa Marta y entre Santa Marta-Rodadero, y otros puntos de interés.</p> <p>DEB 6. Escasez de espacios adecuados para los peatones y ciclistas, sin aceras arborizadas (mucho calor en algunas horas del día, que dificultan los desplazamientos), pocas y desarticuladas calles peatonales y espacio de permanencia y ocio en Santa Marta</p> <p>DEB 07. Crecimientos desordenados e inadecuados: Crecimiento urbano lineal alrededor de las principales carreteras y sobre áreas de protección ambiental, con vacíos urbanos y áreas residenciales poco densas</p> <p>DEB 08. Mejorable relación costa-ciudad. Viviendas secundarias y presión turística: construcción de edificios y casas muy cercanos al mar/arena (islas de calor, erosión costera, presión sobre ecosistemas frágiles)</p> <p>DEB 09. Falta de espacios verdes calificados dentro de la ciudad (Santa Marta y Rodadero) y frente marítimo discontinuado, con poca presencia de equipamientos urbanos</p> <p>DEB 10. Presencia de grandes barreras urbanas: puerto de Santa Marta y su área portuaria, vía férrea, áreas militares, usos no conformes (cárcel de Santa Marta), entre otros.</p> <p>DEB 11. Densificación no cualificada: Fuerte verticalización de algunos barrios, sin planificación adecuada, sin la infraestructura adecuada y sin la recuperación de plusvalías por parte de la municipalidad</p> <p>DEB 12. Los proyectos de Vivienda de Interés Social (VIS) y de Vivienda de Interés Prioritario (VIP) no están articulados con el centro de la ciudad, son asentamientos aislados y distantes que no están integrados adecuadamente</p>

FODA	Oportunidades	Amenazas
<p><b>Análisis del Entorno</b></p>	<p>OP 1. Interés y apoyo del gobierno central (FINDETER) y la cooperación internacional: esta coyuntura le brinda a la ciudad la oportunidad de evaluarse y proyectarse a futuro, así como hacer parte de importantes perspectivas de desarrollo y mejora de la provisión de infraestructuras tanto locales como nacionales. A partir del plan de acción pueden surgir proyectos que comiencen a cambiar la imagen de la ciudad ante el país y el mundo, atrayendo turismo, inversión y desarrollo que permitan diversificar la economía del Municipio.</p> <p>OP 2. Colombia como ejemplo internacional de gestión y planeación urbana: los casos exitosos de Colombia, conocidos internacionalmente, son válidos y de fácil aplicación para la ciudad de Santa Marta, que también puede convertirse en destino turístico urbano, una vez aplique normativas e instrumentos urbanísticos existentes a nivel nacional.</p> <p>OP 3. Creciente interés turístico por Santa Marta: Santa Marta sigue siendo unos de los puntos de mayor interés turístico por parte de los colombianos, pero, también de turísticas internacionales, con incremento de visitas y número de cruceristas, por ejemplo, que contribuyen con la economía local y puede servir como forma de diversificarla y ampliar el abanico económico de la ciudad.</p> <p>OP 4. Interés del mercado inmobiliario: la ciudad de Santa Marta, aunque en menor intensidad, atrae el interés de muchos agentes inmobiliarios, como redes internacionales de hoteles y hostelería en general, así como de desarrollo de viviendas para diversos estratos sociales.</p>	<p>AM 1. Cambio climático y aumento del nivel del mar: con las previsiones de cambio climático y de aumento del nivel del mar, todas las ciudades costeras sufrirán, en mayor o menor medida, con el avance de la huella de inundación costera. En Santa Marta, en diversas áreas, muchas áreas estarían vulnerables a ese riesgo y con catástrofes naturales.</p> <p>AM 2. Baja diversificación económica: Santa Marta depende, muy fuertemente, de 3 sectores económicos principales: turismo, puerto e inmobiliario. No hay diversificación de esos sectores y promoción de otros sectores, lo que hace con que el municipio tenga una economía vulnerable que no lo permitiría enfrentar una crisis, por ejemplo.</p> <p>AM 3. Presión agroproductiva y turística: el descontrol del ordenamiento territorial y ambiental y la falta de gestión y promoción adecuada del turismo lleva a una sobrecarga de los sistemas de abastecimientos de la ciudad y, también, de los sistemas ambientales de los principales parques y áreas verdes.</p> <p>AM 4. Divergencias políticas y falta de gestión urbana: divergencias políticas que frenen e imposibiliten el ordenamiento territorial (POT y otros) de Santa Marta, llevaría a la expansión exagerada del suelo urbano y a un fuerte proceso de conurbación urbana</p> <p>AM 5. Zonas rurales sin gestión: las áreas rurales de Taganga, Bonda y Minca, sin gestión y sinergia con los planes e instrumentos de ordenamiento territorial de Santa Marta llevarían a un proceso de urbanización descontrolada que afectaría, también, a la ciudad de Santa Marta.</p> <p>AM 6. Incremento del valor del suelo e intensificación de la segregación socioespacial: dada la fuerte especulación y procura por el mercado inmobiliario y la falta de gestión y aplicación de instrumentos urbanísticos, es posible que el valor del suelo de Santa Marta se incremente todavía más y que genere más fuerte segregación socioespacial y demanda por viviendas.</p>



### 3.9 TALLERES DE CONTRASTES

Durante la semana del 04 de Abril al 08 de Abril de 2016 se realizó la segunda misión del Estudio de Crecimiento Urbano para la ciudad de Santa Marta dentro del Programa ICES, así mismo se organizó el taller urbano en el cual se hizo la presentación de los principales puntos de avances sobre el estudio.

Figura 227. Taller de Estudio de Crecimiento Urbano



Fuente: IDOM

El objetivo del taller era dar a conocer el análisis de la información y los acercamientos que ha hecho el equipo consultor sobre los principales temas de crecimiento urbanos para Santa Marta.

Dentro de los principales temas de intercambio de opinión se mencionó:

- La inquietud por el crecimiento de la huella urbana y el desplazamiento del límite urbano
- La presencia de asentamientos informales sobre las rondas de los ríos y las quebradas
- La falta de articulación entre las herramientas legales para organizar la ciudad, es por ello que es fundamental la aprobación del nuevo POT Quinto Centenario
- La segregación socio-espacial en la ciudad
- El aumento del valor en el precio del metro cuadrado que ha generado que el incremento en los precios de los proyectos de vivienda
- El aislamiento de los proyectos promovidos por el gobierno, que por un lado no son suficientes para resolver las necesidades de vivienda pero que a la vez se están generando barrios en donde reina la seguridad, hay temor porque estas zonas de la ciudad se conviertan en guetos.
- Es importante generar proyectos de mejoramiento de barrios
- No existen estadísticas precisas sobre los asentamientos informales y el número de barrios que deben reubicarse en zonas libres de riesgos
- Se reconoce al sector turístico como fuente de ingresos para la ciudad, no obstante, las opiniones están divididas por el impacto de los nuevos proyectos que se construyen en Pozos Colorados, y Bello Horizonte
- Se reconoce la degradación de las playas del El Rodadero y el colapso en que entra la ciudad con la llegada de turistas especialmente en épocas de temporada alta
- Se deben tomar acciones sobre la cuenca del Río Manzanares
- No se tiene claridad respecto al acuerdo 05 de 2014 sobre la nueva división administrativa por medio de la creación de localidades, especialmente porque se combina el suelo rural con zonas netamente rurales
- La proyección de población genera apoyo por un sector de la Entidades Públicas y escepticismo por parte de otras. Sólo se tiene acuerdo en calcular que se cuenta con una cifra “correcta” para la población actual 460.000 habitantes
- Se priorizó la falta de espacios públicos en la ciudad como una de las debilidades principales

- Se quiere promover a Santa Marta como una ciudad ejemplo en términos de conexión de ciudad-región
- Se valorizaron los proyectos de recuperación del Centro Histórico
- Se da alerta sobre el desarrollo de proyectos sin licencias en las zonas de expansión de la ciudad
- El tema de título es bastante problemático, algunos predios cuentan con varios propietarios
- Existe la subdivisión de viviendas unifamiliares y de los predios que están vacantes
- Se requiere un plan de acción para la ciudad donde se prioricen los proyectos relevantes para mejorar las condiciones actuales
- La presencia del puerto genera inquietud por el plan de expansión que se quiere desarrollar a futuro
- Se debe regular el turismo promovido de forma ilegal, así mismo el alquiler de habitaciones de bajas condiciones por medio de algunas páginas de internet
- Se debe pensar en reposicionar Santa Marta como destino turístico ecológico
- Para el futuro de la ciudad se prevé mayor crecimiento de forma desordenada por la desarticulación de las normas urbanas y de la informalidad con la que se desarrolla la ciudad
- Es necesario pensar en una forma eficiente para ahorrar suelo urbano

Para el siguiente documento se explicará con mayor detalle las opiniones recogidas en la encuesta de opinión como insumo para la proyección de los escenarios a futuro.

## 4 PROSPECTIVA. ESCENARIOS DE CRECIMIENTO URBANO

(No aplican para este documento)

## 5 PROPUESTA. RECOMENDACIONES PARA EL PLAN DE ACCIÓN

(No aplican para este documento)

## 6 ANEXOS

### 6.1 ANEXO I: Clasificación POT

### 6.2 ANEXO II: Sector Inmobiliario

### 6.3 ANEXO III Cuestionario

### 6.4 ANEXO IV Catálogo de mapas del Diagnóstico

- Clases de análisis
- Densidades
- Huella
- Espacio público
- Limitantes