

P.O.T
500

**Plan de Ordenamiento
Territorial**
Santa Marta
2020 -2032

Memoria Justificativa

**SANTA
MARTA**
El cambio es
imparable

santamarta.gov.co



Virna Lizi Johnson Salcedo

Alcaldesa Distrital de Santa Marta D.T.C.H.

Raúl Pacheco Granados

Secretario Distrital de Planeación

Equipo consultoría geografía urbana



Tabla de Contenido

1	PERTINENCIA DE LA REVISIÓN ORDINARIA.....	8
1.1	COMPONENTE JURÍDICO.....	8
1.2	CONTEXTO REGIONAL.....	9
1.3	POBLACIÓN.....	10
2	DIMENSIÓN AMBIENTAL.....	11
2.1	CONSERVACIÓN ECOSISTÉMICA.....	11
2.2	CAMBIO CLIMÁTICO.....	12
2.3	RIESGOS.....	12
3	DIMENSIÓN SOCIAL.....	14
3.1	ACCESIBILIDAD A SERVICIOS PÚBLICOS.....	15
3.2	DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE.....	15
3.3	PATRIMONIO CULTURAL MATERIAL.....	16
3.4	CONCLUSIONES DIMENSIÓN SOCIAL.....	17
4	DIMENSIÓN PRODUCTIVA.....	19
4.1	TURISMO.....	19
4.2	LOGÍSTICA Y PUERTOS E INDUSTRIA.....	19
4.3	AGROPECUARIO Y AGROINDUSTRIAL.....	19

Introducción

Los Planes de Ordenamiento Territorial están contemplados desde la ley 152 de 1994, en el cual, además de los planes de desarrollo, les da la capacidad a los municipios para regular las políticas del suelo:

Artículo 41. "...Para el caso de los municipios, además de los planes de desarrollo regulados por la presente Ley, contarán con un plan de ordenamiento que se regirá por las disposiciones especiales sobre la materia. El Gobierno Nacional y los departamentos brindarán las orientaciones y apoyo técnico para la elaboración de los planes de ordenamiento territorial." (Ley 152, 1994)

Por eso se contempla en la ley 388 de 1997 al Plan de Ordenamiento Territorial –POT- como “el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento territorial municipal”. La misma ley los define como el conjunto de “objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo” (Ley 388, 1997).

De conformidad con lo establecido en el Decreto 4002 de 2004 “*Por el cual se reglamentan los artículos 15 y 28 de la Ley 388 de 1997*”, la memoria justificativa es el documento mediante el cual se 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 este sentido, la memoria justificativa se constituye en el documento marco que será la hoja de ruta que contiene los objetivos a desarrollar y a los cuales apunta el POT sustentando la modificación y ajustes que se harán valer producto de la verificación, trabajo con la comunidad y diagnóstico general de la problemática, así como el análisis normativo y estadístico de las necesidades encontradas en el municipio.

La presente memoria justificativa parte de un análisis normativo, de contexto regional y crecimiento de la población en Santa Marta, así mismo recoge aspectos relevantes del diagnóstico en las dimensiones del desarrollo, ambiental, social y productiva y desarrolla líneas generales de recomendaciones por cada dimensión que deben ser tenidas en cuenta para la formulación.

1 Pertinencia de la revisión ordinaria

1.1 Componente jurídico

8

De conformidad con lo establecido en la Constitución Política de Colombia, los municipios al ser la unidad base de la organización político administrativa del territorio se encuentran facultados para establecer sus lineamientos de desarrollo territorial, por lo cual la Ley 152 de 1994 en consonancia con lo establecido en el artículo 9 de la Ley 388 de 1997, prevé que, como complemento del Plan de Desarrollo, los municipios contarán con un Plan de Ordenamiento Territorial, que dependiendo del número de habitantes, puede ser un EOT para municipios con menos de 30.000 habitantes, un PBOT para municipios con 30.000 a 100.000 habitantes, o un POT para municipios con más de 100.000 habitantes. El Distrito de Santa Marta por tener más de 100.000 habitantes debe formular un POT.

En este caso, el proceso de formulación del POT obedece a una revisión y ajuste ordinario del Acuerdo vigente 005 del 2000 “Jate Matuna”, que se sustenta en el vencimiento y la incoherencia normativa de la vigencia de largo plazo del Acuerdo, el cual formuló los contenidos estructurales o contenidos de largo plazo para un horizonte temporal de nueve (9) años, equivalentes a tres (3) periodos constitucionales de los alcaldes en ese momento (artículo 314 de la Constitución Política de Colombia). Sin embargo, con la adopción del acto legislativo No. 2 de agosto 6 de 2002 y la definición de la vigencia del Plan en artículo 28 de la Ley 388 de 1997, la vigencia del contenido estructural del POT paso de requerir como mínimo nueve (9) años, a requerir un plazo mínimo de doce (12) años por la ampliación a cuatro (4) años del periodo constitucional de los alcaldes. Por eso, los contenidos planteados en dicho plan carecen de pertinencia actualmente.

Tabla 1. Vigencias y periodos constitucionales

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial Distrito Santa Marta, Ley 388 de 1997 y Acto Legislativo 2 de 2002

ADOPCIÓN DEL POT DISTRITO SANTA MARTA – ACUERDO 5 del 28 de JUNIO 2000					
VIGENCIAS DE 3 AÑOS PROPUESTAS POR EL POT			AJUSTES DE VIGENCIAS A REVISAR DE 4 AÑOS SEGÚN ACTO LEGISLATIVO N° 2 AGOSTO 6 -2002		
Corto Plazo	Mediano Plazo	Largo Plazo	Corto Plazo	Mediano Plazo	Largo Plazo
28/06/2000 a 31/12/2003	1/1/2004 a 31/12/2006	1/1/2007 a 31/12/2009	28/06/2000 a 31/12/2007	1/1/2007 a 31/12/2011	1/1/2011 a 31/12/2015

Desde el punto de vista jurídico es clara la procedencia de la revisión ordinaria, en tanto se observa que se cumplen los requisitos necesarios para adelantar dicho trámite. Por ello y teniendo como

base los insumos previos como el expediente municipal, el trabajo con la comunidad y el levantamiento de la información en campo, es oportuno observar entonces la pertinencia y necesidad de la aplicabilidad de la metodología de “POT Modernos” liderada por el Departamento Nacional de Planeación – DNP - por cuanto resulta necesario insertar en los procedimientos de revisión las dinámicas planteadas por las autoridades del orden nacional para la implementación de la normatividad de ordenamiento territorial en los diferentes municipios de Colombia.

1.2 Contexto regional

Para el nuevo POT, es necesario vincular proyectos y estrategias definidas en otras instancias e instrumentos de planeación. En el nivel nacional- regional, la ciudad hace parte de una región dinámica y que tiene elementos que ayudan a formar “El Diamante Caribe y Santanderes”, en el que se han planteado diferentes estrategias para alcanzar objetivos regionales, que terminarán cambiando el desarrollo físico, económico, ambiental y social de Santa Marta.

Otra determinante del desarrollo de la ciudad tiene que ver con la visión de Santa Marta dentro del sistema de ciudades del país, siendo de gran relevancia como un nodo logístico con potencial crecimiento a futuro, que nuevamente debe plantearse en el POT para que se armonice la necesidad del país en materia logística, sin que compitan con la calidad del hábitat urbano en los próximos años.

Entre tanto, hay procesos que se han construido los últimos años como la Región Administrativa y de Planeación -RAP- Caribe, figura consagrada en la Constitución en su artículo 306 en el que dos o más departamentos se pueden unir para aunar esfuerzos en su desarrollo.

Una ciudad costera como Santa Marta debe ser pensada con la conexión que tiene con todos los territorios nacionales e internacionales. La conectividad terrestre hacia el interior es tan importante como la conectividad marítima hacia el exterior. El ordenamiento territorial debe reconocer estas cualidades y preparar a la ciudad para las diferentes actividades que generan su posición geográfica. Asimismo, la ley 388 de 1997 reconoce el contexto regional que debe estar inmerso en la planificación territorial de un municipio, entre las que se encuentran las intermunicipales, metropolitanas y regionales. La ciudad debe entender como son sus relaciones con los municipios, todas las actividades que se dan dentro de Santa Marta tienen un origen o un destino que debe ser soportado por el desarrollo físico futuro del Distrito.

Las normas de superior jerarquía deben ser visibles en el ordenamiento territorial, por ello la ley estipula como determinantes las ambientales, de conservación, protección al medio ambiente, prevención de amenazas y riesgos naturales.

En el marco de los Acuerdos de Paz firmados en la Habana en 2017, se creó el Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial -PDET- este constituye la columna vertebral para materializar los Acuerdos, busca la transformación integral de áreas rurales a 10 años, las cuales resultaron afectadas por el conflicto armado. Constituye entonces un nuevo instrumento de planificación y gestión. Para la Sierra Nevada de Santa Marta se definió un PDET el cual se encuentra en proceso de formulación, el nuevo POT del distrito de Santa Marta deberá articular y armonizar lo planteado en este.

1.3 Población

La población de Santa Marta según el Censo de población y vivienda Dane 2018 esta sobre los 538.000 habitantes.

DATOS

Población total 2020*	:538.612
Hombres	:261.158
Mujeres	:277.454
% Población urbana	:89.9%
% Probación rural	:10.1%
NBI**	:14,23 %

* Proyección censo nacional de población y vivienda DANE

10

Ciudades intermedias como Santa Marta vienen creciendo a ritmos incluso mayores que las megaciudades a nivel mundial. Según las proyecciones del DANE para el año 2020 Santa Marta cuenta con una población 538.612 habitantes, con un total de 130.377 unidades de vivienda, y un promedio de 3,58 habitantes por hogar.

Desde 1985 a la actualidad Santa Marta ha duplicado su población, debido a diversas causas entre las cuales se destacan el desplazamiento de población afectada por el conflicto armado, proveniente de otros municipios del Magdalena y en otros casos de los departamentos del César y La Guajira. Esto a su vez causó el despoblamiento de las zonas rurales y un aumento importante de la población en el área urbana.

Actualmente más del 89,9% del total de población en Santa Marta está asentada en áreas urbanas. Según las proyecciones de población calculadas por el Sistema de Ciudades en Colombia para 2050 la población en Santa Marta será de 718.633 habitantes.

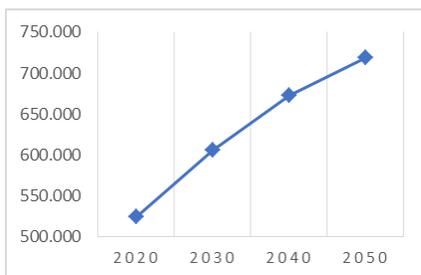


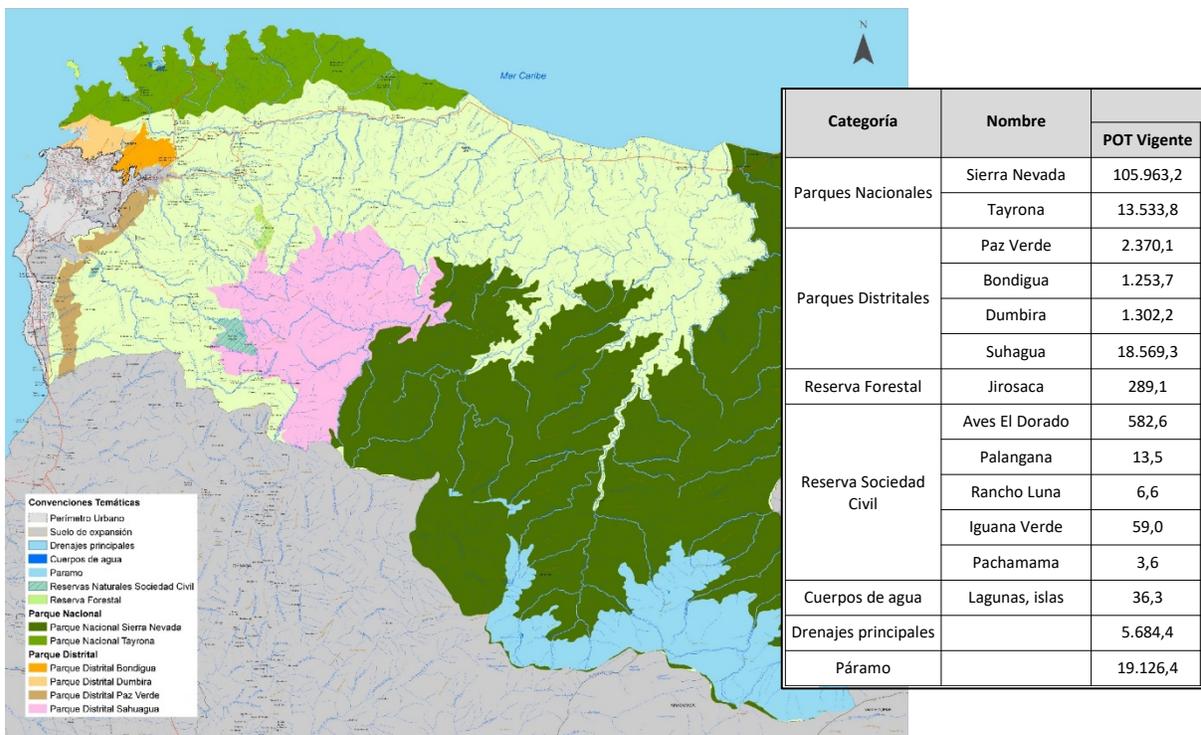
Gráfico 1. Proyecciones de población 2020-2050 para Santa Marta.

Elaboración propia con base en información del Sistema de Ciudades.

Dicho incremento poblacional debe planificarse de manera tal que se revierta el actual modelo de ciudad que presenta desarrollos urbanos dispersos y desarticulados, los cuales ponen en riesgo la sostenibilidad del Distrito a largo plazo y generan problemas a su población.

2 Dimensión ambiental

Gráfico 2. Sistema ambiental – Acuerdo 005 de 2000.
 Elaboración Geografía Urbana con base en información CORPAMAG



2.1 Conservación ecosistémica

La suma de las áreas ambientalmente protegidas en el Distrito de Santa Marta es de 152.762 ha, esta se limita a una la definición de polígonos y en medio de los dos grupos de áreas de conservación y/o protección existe una gran área para usos agropecuarios, en los cuales hay posiciones frente a la conectividad de los ecosistemas.

Los ecosistemas necesitan tener continuidad entre sí, la conservación en este caso debe ser de grandes paisajes, las especies que allí habitan necesitan de kilómetros para desplazarse por los diferentes puntos, el bosque seco está fragmentado por los procesos de urbanización, es necesario para biodiversidad y para garantizar servicios ecosistémicos de regulación que existan áreas que

conecten la Ciénaga con el parque Nacional Tayrona, de manera que haya un paisaje ininterrumpido.

2.2 Cambio climático

La Sierra Nevada de Santa Marta configura una barrera a la vez que regula la temperatura del mar, previniendo los fenómenos de huracanes, ciclones, dentro del territorio de Santa Marta los ecosistemas que allí coexisten son fundamentales para reducir el impacto en los cambios del clima, cada vez periodos más prolongados de sequía e intensidad en los periodos de lluvias. Los bosques secos, los ecosistemas costeros, los ecosistemas marinos son fundamentales para mitigar el cambio del clima, sumado a las acciones necesarias que se deberán normar para el proceso de urbanización en el suelo rural y las áreas urbanas, allí se deberá plantear un sistema de normas que permita disminuir la dependencia de las energías fósiles y eléctricas, construcciones con un menor impacto en el entorno, estructuras resilientes que coexistan con un frente marino costero constantemente cambiante y todas las demás que contribuyan a construir un territorio sustentable.

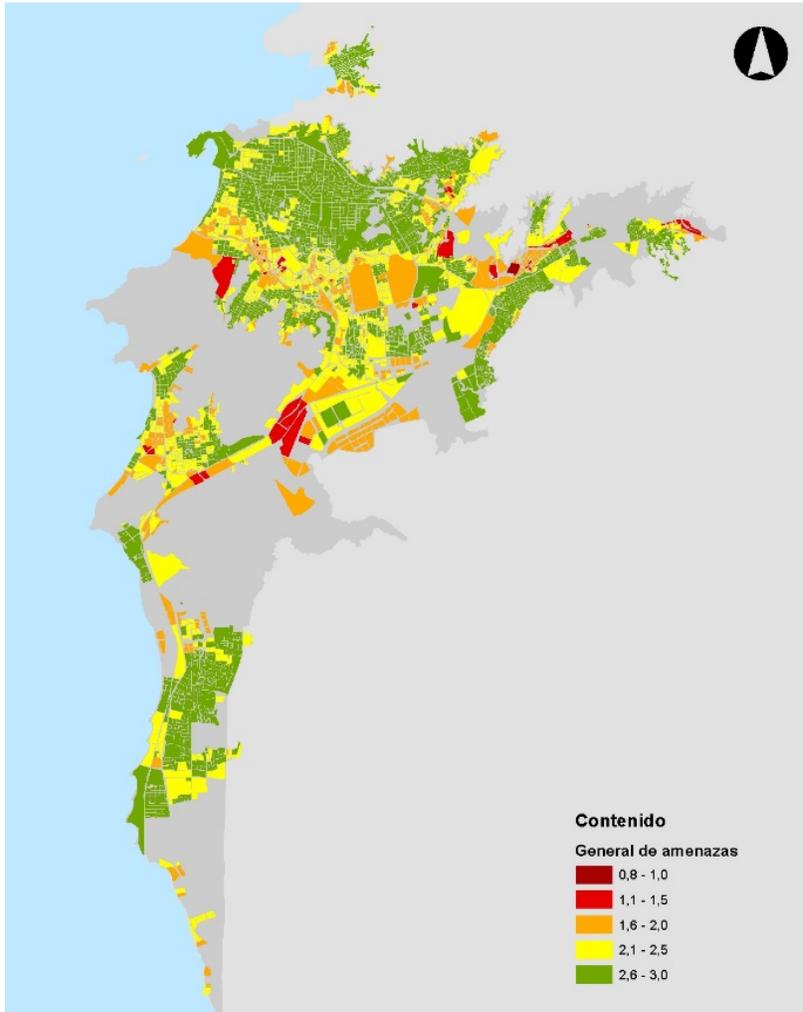
12

2.3 Riesgos

La gestión de riesgo debe relacionar la amenaza y la vulnerabilidad para encontrar el riesgo asociado en una zona, de acuerdo a condiciones iniciales de exposición y de esta manera establecer medidas que permitan la mitigación y adaptación. En este sentido, la amenaza se refiere a la ocurrencia de fenómenos como inundaciones, movimientos sísmicos o violencia que impactan una región. La gestión del riesgo es incorporada con el fin de que las políticas, los programas y proyectos que se deriven de esta, apunten a la recuperación de un equilibrio ambientalmente sostenible, y de esta manera se contribuya en la prevención.

Los análisis del riesgo urbano arrojan que hay una doble condición de exposición a amenazas de remoción en masa e incendios próximos a los suelos en donde hay variación de relieve, como los cerros del Ziruma y los límites norte y occidente del área urbana. Igualmente, la proximidad a ríos genera mayores condiciones de riesgo, asociado a inundación.

Gráfico 3. Mapa síntesis riesgos urbanos Santa Marta.
Elaboración Geografía Urbana con base en información CORPAMAG



Recomendaciones

Conectar, conservar, restaurar y aprovechar

Generar un sistema ambiental que propicie condiciones óptimas para la biodiversidad.

Generar un sistema continuo que permita restaurar los ecosistemas de humedales y lagunas costeras y a la vez mitigar los impactos del cambio climático en la costa.

Crear condiciones necesarias para una sana convivencia entre las diferentes actividades, favoreciendo lo ambiental, y propiciando un escenario productivo, sostenible y competitivo.

Crear una frontera clara entre lo urbano y rural, y armonizar los procesos de urbanización en áreas con ecosistemas vulnerables.

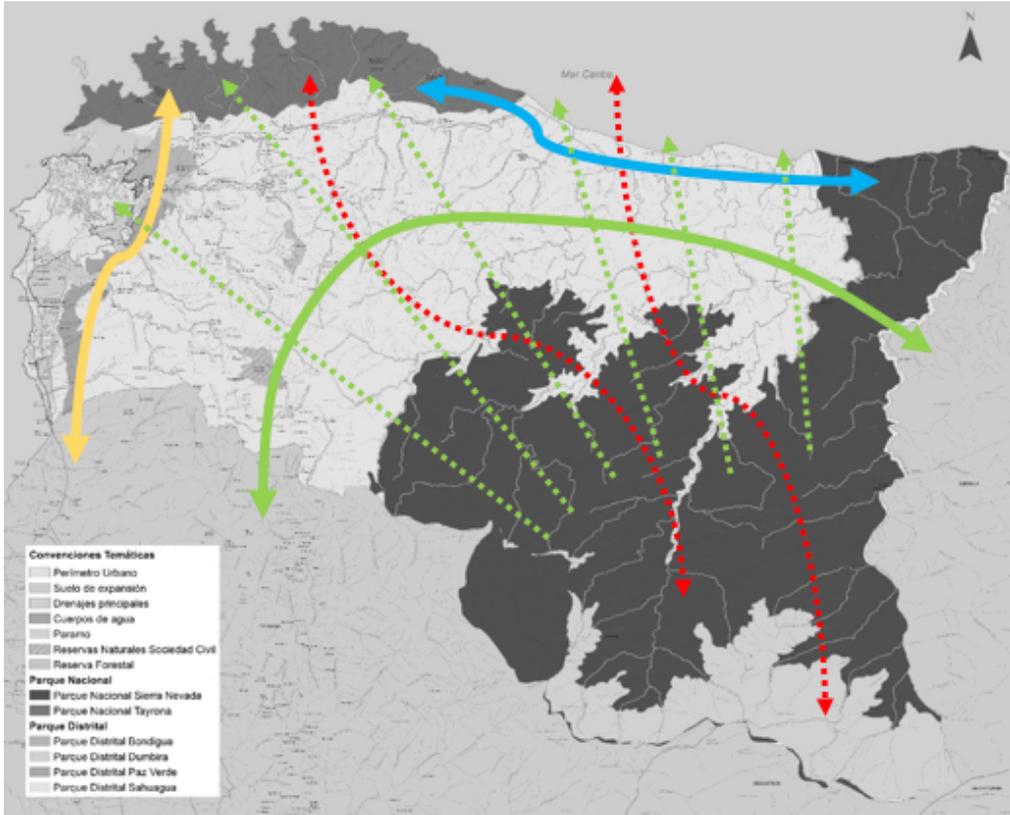
Conectividad ecosistémica de:

- Recuperar la conexión Sierra-Mar

- Recuperar la conexión costera entre los ríos Piedras y Don Diego
- Recuperar la continuidad del Bosque Seco
- Recuperar la conexión radial de la Sierra entre los municipios de Dibulla y Ciénaga
- Recuperar la conexión Montaña, Costa, Mar en las áreas urbanas y entorno a los centros poblados

Gráfico 4. Esquema conectividad de los ecosistemas en Santa Marta.

Elaboración Geografía Urbana con base en información CORPAMAG



14

Los mecanismos de gestión y financiación de los proyectos que se formulan para la dimensión social deberán definirse de acuerdo a la escala de este, metropolitana, zonal y local.

Desarrollar un sistema normativo de estímulos que reconozca los servicios ecosistémicos y vele por la conservación de los ecosistemas estratégicos.

3 Dimensión social

3.1 Accesibilidad a servicios públicos

Santa Marta tiene 5.303 manzanas, que ocupan un área de 3779,63 ha, la cobertura de los servicios se distribuye de la siguiente manera:

Tabla 2. Cobertura servicios públicos área urbana Santa Marta.

Elaboración Geografía Urbana

DESCRIPCIÓN	acueducto		alcantarillado		energía	
	man	área (ha)	man	área (ha)	man	área (ha)
No existe punto de conexión a la red	842	768,36	1.243	1.200,33	920	424,48
Un sólo punto de conexión a la red	433	218,83	306	94,89	406	134,27
Existe más de un punto de conexión a la red	4.028	2.792,43	3.754	2.484,40	3.977	3.220,87
Existe más de un punto de conexión a la red y está en correcto funcionamiento	-	-	-	-	-	-

- Acueducto: el 16% de las manzanas en Santa Marta no están conectadas al servicio de acueducto.
- Alcantarillado: el 23% de las manzanas en Santa Marta no están conectadas al servicio de alcantarillado.
- Energía: el 17% de las manzanas en Santa Marta no están conectadas al servicio de energía eléctrica.

15

En términos generales hay cobertura en la mayoría del área urbana. Sin embargo, en cuanto a la calidad del servicio no se logra hacer una identificación sectorial. En necesario resaltar que los territorios de Bureche, Bonda y Taganga son los que están en las peores condiciones en cuyas periferias ni siquiera se alcanza a tener cobertura. Aunque para el caso de Bureche, en proceso de urbanización bajo el instrumento de plan parcial, no representa un caso de urgencia, mientras que para Bonda y Taganga si se puede considerar de alto impacto.

3.2 Desarrollo orientado al transporte sostenible

Los análisis de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible -DOTS- realizados en los instrumentos de planificación urbana contienen 8 principios aplicables a territorios homogéneos y medibles bajo condiciones particulares. Estos principios tienen que ser evaluados para las condiciones del territorio. Para la ciudad de Santa Marta con su clima semiárido la búsqueda de la sombra y el aire fresco son determinantes a la hora de caminar o usar la bicicleta, el confort climático se hace un elemento primordial en la movilidad urbana. *Acceder* evalúa el grado de cercanía y posibilidad de tránsito en la movilidad peatonal y ciclo-inclusiva entre las personas y los equipamientos, espacio público y centros generadores de empleo; *Adaptar* evalúa el grado de confort climático que tiene la ciudad gracias al espacio de sombra generado por los árboles como grandes reguladores de la temperatura; y finalmente *Cualificar* evalúa el grado de desarrollo de la infraestructura de movilidad peatonal basados en materialidad y estado.

Los principios de la metodología DOTS arrojan resultados que evidencian acciones determinantes para la formulación de estrategias de movilidad:

- *Acceder*: En más del 80% de área urbana no hay acceso a espacio público. El acceso a equipamientos básicos, de gran escala y centros de empleo está por debajo del 10% del total área urbana. El 90% de la ciudad tiene andenes entre 0 y 1mt. Más del 80% de la ciudad

no tiene acceso a red peatonal, de transporte público y cicloinclusiva. En términos de compacidad alrededor del 70% del área urbana predomina un solo uso de suelo.

- Adaptar: alrededor del 50% de andenes y espacio público necesita ser arborizado.
- Cualificar: más de la mitad de los andenes perimetrales y espacio público se encuentran en mal estado.

Los sectores con mejores condiciones en términos de DOTS están ubicados en el centro de Santa Marta, especialmente los barrios El Prado y Los Ángeles y en menor medida en el Centro Histórico. Hacia el sector norte de El Rodadero y la franja que une la carrera 4 con la Plaza Central de Gaira. En términos generales la Avenida El Libertador tiene una se encuentra en buen estado. La periferia hacia el costado occidental al igual que Taganga, Bonda, Mamatoco y La Lucha, se encuentra con bajas condiciones de acceso, conectividad y calidad de andenes, espacio público, equipamientos y otros.

3.3 Patrimonio cultural material

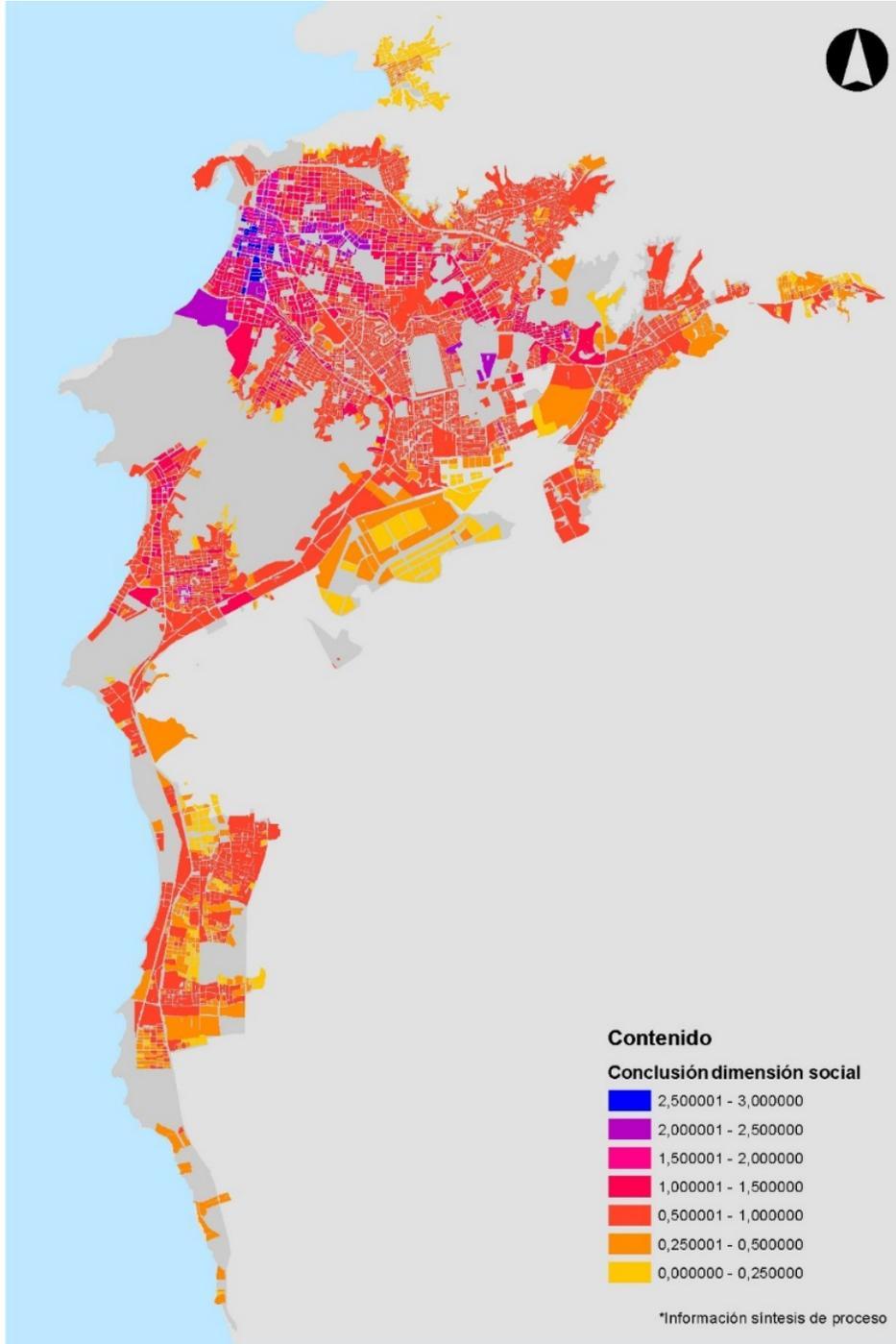
Santa Marta es reconocida por las connotaciones culturales e históricas que la caracterizan. Los análisis del patrimonio material toman todas las manzanas que hacen parte del sistema de bienes y sectores de interés cultural, de obsolescencia y se contabilizan las áreas en amenaza, en cuanto a edificabilidad, se contabilizaron las áreas en proceso de edificabilidad las cuales amenazan el patrimonio según las distancias de impacto, por un lado, se tomaron las áreas que afectan en la misma manzana y por el otro las que afectan en frente de manzana.

Los resultados evidencian lo siguiente, Santa Marta tiene 1.009.477,1 m² de suelos patrimoniales de los cuales:

- 134.078,41 m² se encuentran amenazados por obsolescencia, esto es el 13% del total de suelos patrimoniales, principalmente en Pescaito.
- 134.122,87 m² se encuentran amenazados por edificabilidad en la misma manzana y 54.068,39 m² se encuentran amenazados por edificabilidad en la manzana de enfrente. Esto es el 16% del total, principalmente en los corredores viales o en zonas con mejores aprovechamientos.

3.4 Conclusiones Dimensión Social

Gráfico 5. Mapa síntesis del diagnóstico de la dimensión ambiental
Elaboración Geografía Urbana.



Los sectores con mejores condiciones en términos de accesibilidad, conectividad, cobertura y calidad de servicios públicos domiciliarios, equipamientos, espacio público y otros, se encuentran los barrios de El Prado y Los Ángeles. Los sectores alrededor de la Avenida Libertador a la altura de la carrera 16 y el Centro Histórico en general, tienen condiciones aceptables. Sectores como Taganga, Bonda, Bureche y el sector norte de Pozos Colorados presentan las peores condiciones. Sin embargo, por los desarrollos de Bureche y Manantial los cuales cuentan con instrumentos de planificación como lo son Planes Parciales, sus indicadores irán mejorando a medida que vayan avanzando con el proceso de urbanización. Desde este análisis los sectores de Taganga y Bonda se tornan como prioritarios.

Recomendaciones

Servicios públicos

Construir, ampliar, mejorar, reemplazar.

Redes de servicios públicos eficientes con cobertura del 100%. Acciones tendientes a ampliación de redes, racionalización del consumo e innovación, fuentes alternativas.

DOTS

Orientar, construir, conectar y mejorar.

Desarrollo urbano orientado al transporte sostenible, que incluye acceso, conectividad y mejoramiento de equipamientos, espacio público, red vial, centros de empleo, servicios, compactación de ciudad y confort climático.

Patrimonio cultural material

Conservar, proteger y manejar

Acciones encaminadas a la conservación, protección y manejo adecuado del patrimonio material e inmaterial

Mecanismos de gestión y financiación

Los mecanismos de gestión y financiación de los proyectos que se formulen para la dimensión social deberán definirse de acuerdo a la escala de este, metropolitana, zonal y local.

4 Dimensión productiva

4.1 Turismo

El turismo es una de las principales actividades económicas en Santa Marta, dadas las características singulares que la posicionan como uno de los destinos más apetecidos a nivel nacional. La población flotante en el Distrito es de 30.000 personas en temporada alta aproximadamente. Según Cotelco, en 2017, Santa Marta contaba con 250 hoteles, que ofrecían 7.070 habitaciones y 15.052 camas, con una ocupación promedio del 54.94%.

Las zonas de interés turístico en Santa Marta ocupan un área total de 122.311,31 ha de las cuales tan solo el 11% cuentan con servicios complementarios asociados a la presencia y prestación de servicios asociados a los atractivos, como restaurantes, bares, servicios culturales, tiendas de objetos típicos y artesanías, etc. Alrededor del 65% de estas zonas no tienen puesta en valor, esto significa, falta de mejoramiento del atractivo en relación con equipamientos, infraestructura y servicios que faciliten su uso y disfrute.

4.2 Logística y puertos e industria

La actividad portuaria de la ciudad genera cadenas productivas que a su vez crean empleo y crecimiento industrial y de comercialización de bienes y servicios. En Santa Marta los servicios logísticos ocupan 294.18 ha, más del 90% de los polígonos se encuentran a 200ml de la red principal de carga, vía alterna + vía férrea de carga. Sin embargo, el proceso de la cadena productiva que abarca almacenaje y procesamiento es discontinuo porque sobrepasa el área de influencia de 300 mt.

4.3 Agropecuario y Agroindustrial

Principales cadenas productivas

Tabla 3. Producción agrícola y pesquera

Elaboración Geografía Urbana

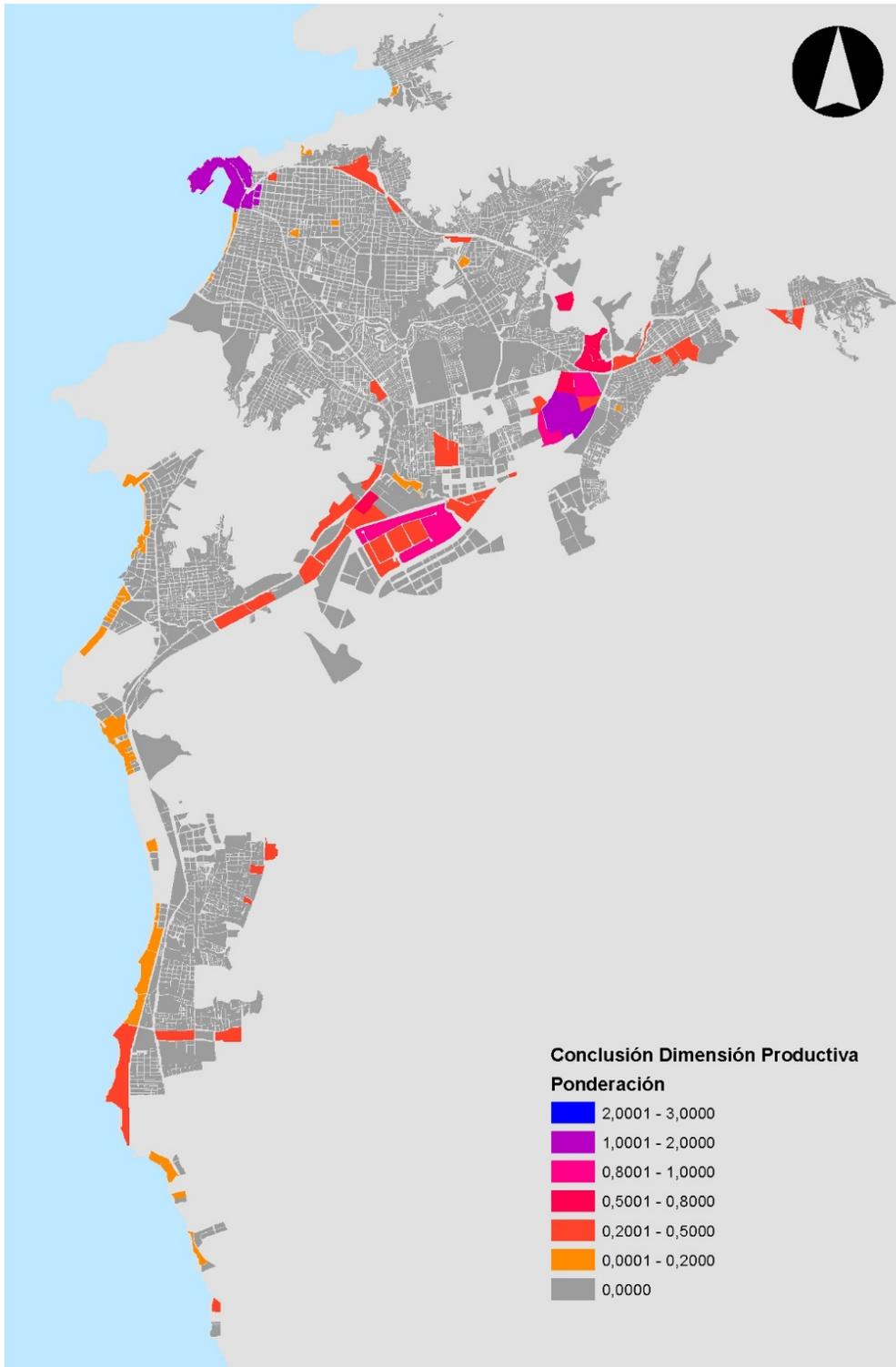
principales productos	área total polígonos proceso productivo (ha)
Banano	65,84
Palma	72,15
Café	53,88
Pesca	171,1

Más del 80% del total de los polígonos de los procesos productivos para cada producto se encuentran a 200ml de la red principal de carga, vía alterna + vía férrea de carga.

Aproximadamente el 80% del almacenaje y procesamiento se da de manera aislada por fuera de la cadena productiva, excepto para el café, el cual abarca almacenaje y procesamiento, pero es discontinuo porque sobrepasa el área de influencia de 300mt.

Conclusiones Dimensión Productiva

Gráfico 6. Mapa síntesis dimensión productiva Santa Marta.
Elaboración Geografía Urbana.



Entre los sectores con mejores condiciones para el desarrollo de cadenas productivas se encuentran los nuevos desarrollos entre la avenida alterna y la troncal del Caribe, Bureche y Tayrona. Es necesario evidenciar que la zona del puerto es la mejor debido a que se encuentra conectado por la vía férrea y la vía alterna esto le permite conexión multimodal. Se evidencia evidencia en la zona de playas tienen bajos indicadores porque no logran desarrollar un turismo de competencia ni una cadena productiva de pesca. Al interior de Santa Marta aún quedan manzanas que tienen usos productivos de impacto que hace necesaria su migración como es el caso de Almacafé para la cadena productiva del café.

Recomendaciones

Turismo

Mejorar, intensificar, conectar

Crear condiciones físico espaciales para afianzar la cadena productiva del turismo.

Logística

Conectar, ampliar y mejorar

Crear condiciones físico espaciales para afianzar la cadena productiva logística y portuaria.

Agropecuaria y agroindustrial

Fortalecer, armonizar

Crear condiciones físico espaciales para afianzar la cadena productiva agrícola, pecuaria, pesquera y agroindustrial.

Mecanismos de gestión y financiación

Los mecanismos de gestión y financiación de los proyectos que se formulen para la dimensión social deberán definirse de acuerdo con la escala de este, metropolitana, zonal y local.

**SANTA
MARTA**

El cambio es
imparable

