

# **PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

**DIMENSION POLÍTICO – INSTITUCIONAL**  
FORMULACION

**ANA MATILDE JUVINAO CARBONO**  
Coordinadora Dimensión Político-Institucional

CIENAGA -MAGDALENA  
Mayo del 2000

## **DIMENSION POLÍTICO INSTITUCIONAL**

### **➤ PROGRAMA ADMINISTRATIVO**

La administración local superará su crisis de legitimidad y asumirá un papel de liderazgo en la promoción del desarrollo territorial en la medida en que la dirigencia política y la ciudadanía apoyen un proceso de modernización institucional.

La modernización de la gestión institucional es un proceso inaplazable. Si la administración desea en el futuro ser el principio activo de una nueva forma de gestionar el desarrollo territorial le corresponde a la dirigencia implementar una política de reestructuración.

La reestructuración se concibe como el principio de un proceso más amplio encaminado a elevar la capacidad técnica de las secretarías y entidades descentralizadas, mejorar la eficiencia y eficacia de la administración local en el cumplimiento de su misión y reposicionar la imagen de los gobiernos en la sociedad.

La organización de la administración hará especial énfasis en la modernización de la secretaría de planeación, como quiera que esta dependencia es la responsable de asumir la conducción del plan de ordenamiento territorial.

Las acciones del programa son:

- Reestructurar la administración local en sus niveles central y descentralizado.
- Mejorar los procesos de la administración municipal en las áreas de planeación, financiera y de personal (selección, vinculación, capacitación, promoción, remuneración, desempeño y retiros).
- Estructurar un sistema de información de apoyo al proceso de planeación, seguimiento, evaluación y control de los objetivos institucionales de la administración local.
- Fortalecer la secretaría de planeación para que asuma la dirección y seguimiento del Plan de Ordenamiento Territorial y de sus normas.
- Definir los límites al interior de veredas y corregimientos del municipio

Tres proyectos se identifican para dar cumplimiento a las acciones planteadas:

1. Programa de Reorganización Administrativa.

Reducir el actual tamaño de la administración local en sus niveles central y descentralizado es el propósito inmediato del proyecto. La idea núcleo es reducir el tamaño de la administración y adecuar su estructura a la capacidad de las rentas propias. Ello está motivado no sólo por el alto nivel de endeudamiento y la insolvencia de las finanzas. La prohibición de la Ley 60 de 1993 de financiar gastos de funcionamiento con recursos de la PICN a partir del año 2000 y el proceso de limitación o recorte de las transferencias

nacionales que plantea el actual gobierno inducen a asumir la medida propuesta.

La reestructuración es un paso previo para mejorar la cooperación al interior de las unidades operativas de la administración y elevar la eficiencia en el cumplimiento de los objetivos derivados del marco de competencias que la ley asigna a los municipios.

Será indispensable el fortalecimiento del área de administración de personal, asumiendo un enfoque profesional de la gestión de los recursos humanos. Se trata de aplicar a la administración pública local las normas, principios e instrumentos relacionados con la vinculación, la capacitación, promoción, remuneración y retiro de personal.

Ante un tamaño menor de la administración es saludable estructurar dependencias que cuenten en su planta con profesionales y técnicos idóneos para los cargos asignados y que haya una correlación entre la calidad del empleado, el cargo y la remuneración.

## 2. Sistematización de la Administración.

Una moderna administración local es impensable sin la estructuración de un sistema integral de información.

La sistematización permitirá responder de manera adecuada, eficiente y oportuna a las demandas externas o internas de información en procesos relacionados con la gestión local.

El sistema de información propuesto tendrá dos módulos: uno administrativo financiero y otro geo-referenciado.

El montaje de los módulos precisa la adquisición de equipos, compra de programas y licencias y la capacitación de funcionarios municipales administradores y usuarios de información.

El módulo administrativo financiero estaría centrado en el área financiera ( hacienda y tesorería) y el módulo geo-referenciado en la secretaría de planeación. Este último podrá incluir componentes como banco de proyectos, sistema de seguimiento de proyectos y estratificación socio-económica, instrumentos de apoyo a las labores de planeación y seguimiento de los planes y programas.

El sistema propuesto operaría en red, estaría articulado a los sistemas de información del orden departamental y nacional y contaría con páginas web que den cuenta de las acciones de la administración y promuevan en el ciberespacio el territorio local.

3. Estudio para la definición cartográfica de los límites de los corregimientos y veredas del municipio.

La información sobre la organización espacial de las unidades internas de los corregimientos del municipio tiene un carácter disperso. La información cartográfica sobre veredas es limitada o en algunos casos no existe.

El estudio propuesto definirá los límites de las veredas y caseríos de los corregimientos del municipio y proporcionará cartografía detallada de la organización física, espacial y socio-económica de los corregimientos del municipio.

El insumo facilitará un mejor conocimiento de los corregimientos ( especialmente los ubicados en el macizo montañoso), alimentará el sistema de información geográfico y será un importante instrumento de planificación, ordenamiento y control de áreas estratégicas para el desarrollo local.

➤ **PROGRAMA FINANCIERO PARA LA MEJOR GESTION**

La crisis financiera de la administración – manifiesta en altos niveles de endeudamiento, inadecuado manejo del sistema presupuestal, pereza fiscal, insolvencia de tesorería y falta de sistema de información y evaluación de la gestión- demanda un tratamiento prioritario.

La modernización de la gestión financiera local tiene como propósitos racionalizar el gasto público, ordenar el manejo presupuestal, estructurar un sistema contable, mejorar los ingresos fiscales, reducir el déficit, moderar el endeudamiento y aumentar la inversión social.

La estructuración de un sistema moderno de gestión financiera comprende las siguientes acciones:

- Empezar un programa de saneamiento fiscal.
- Fortalecer la gestión de los ingresos propios.
- Mejorar la gestión de cobro y administración de ingresos

En cumplimiento de las acciones previstas se plantean los siguientes proyectos:

1. Plan de Intervención Económica Territorial (Ley 550 de Dic 99)

Aprovechar las disposiciones sobre acuerdos de reestructuración e instrumentos de intervención que contiene la Ley 550 del 30 de Diciembre de 1999, las cuales son aplicables a las entidades territoriales, tanto en su sector central como descentralizado, cuya finalidad es la de fortalecer a las entidades territoriales que padecen crisis financieras y asegurar la prestación de

servicios a cargo de las mismas. El programa debe obedecer a varias reglas especiales entre ellas las siguientes:.

- El Ministerio de Hacienda y Crédito Público actuará como promotor mediante la dirección o persona que designe.
- El Alcalde deberá estar debidamente facultado por el Concejo Municipal.
- En el acuerdo de reestructuración se establecerán las reglas que debe aplicar la entidad territorial para su manejo financiero o para la realización de las demás actividades administrativas que tengan implicaciones financieras.

El municipio debe presentar ante el Ministerio de Hacienda un diagnóstico y un plan que soporte la solicitud de la reestructuración. De acuerdo a la citada Ley en el acuerdo de reestructuración y en el convenio de desempeño que suscriba la entidad territorial, se establecerá el siguiente orden de prioridad para los gastos corrientes de la entidad territorial, conforme a los montos que para el efecto se prevean en el mismo acuerdo: a- Mesadas pensionales, b- Servicios Personales, c- Transferencia de nómina, d- Gastos generales, e- Otras transferencias, f- Interés de deuda, g- Amortización de deuda, h- Financiación del déficit de vigencias anteriores, i- Inversión.

El programa permitirá a la administración racionalizar el gasto, adecuar la planta de personal y modernizar la gestión institucional.

## 2. Programa de Fortalecimiento de la Gestión de los Ingresos Propios.

El propósito del programa es elevar el recaudo de los ingresos propios ( especialmente de predial e industria y comercio). El proyecto plantea la conveniencia de fusionar la secretaría de hacienda y la tesorería.

Se hace necesario adecuar instrumentos administrativos y legales que sirven de apoyo a la gestión de los ingresos propios.

Las líneas centrales del programa son :modificar el código de rentas ( agilizar procedimientos de cobro y plan de tarifas más bajas), depurar y recuperar la cartera del impuesto predial unificado, establecer programas de incentivos por pagos oportunos, actualizar el censo de industria y comercio, detectar elusores y evasores, estimar la cartera vencida y definir potenciales de recaudo por categoría de contribuyentes.

### 3. Programa de Gestión de Cobro y Administración de Ingresos.

El programa tiene como orientación implementar una política de organización interna de la administración, liquidación, cobro, control y fiscalización de los impuestos locales y de información masiva a los contribuyentes sobre sus deberes y derechos tributarios.

La organización de la gestión administrativa financiera comprende la sistematización integrada del área mediante un software que contenga módulos de presupuesto, tesorería, impuesto locales, indicadores de gestión e informes financieros.

Será indispensable dotar a la secretaría de hacienda de manuales para las áreas de contabilidad y presupuesto y estructurar un programa de capacitación del personal técnico vinculado.

### ➤ PROGRAMA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA PARTICIPACIÓN.

Sin organización institucional de las comunidades locales será muy difícil asegurar la vinculación efectiva de sus instancias a la gestión y control de la vida pública local.

Trabajar en esta línea ayudaría a romper la apatía que caracteriza a las comunidades y a reestablecer la confianza en la administración local. Este proceso es importante para el propio proceso de ordenamiento territorial. Sólo una sociedad organizada podrá estar en capacidad de vigilar el cumplimiento de las actuaciones del POT y de apoyar a la administración en la tarea de promover el desarrollo territorial.

Es necesario igualmente iniciar un proceso de generación de cultura ciudadana relacionada con la promoción de valores, la defensa del patrimonio arquitectónico, la recuperación del espacio público y la conservación del medio ambiente. Un cambio en la cultura ciudadana es esencial en el marco del ordenamiento como un mecanismo orientado a revertir patrones no sostenibles relacionados con la valoración del entorno (arquitectura, paisajes, ecosistemas) y la ocupación indebida del territorio.

Las acciones claves del programa son:

- Aprovechar de manera más eficaz las instancias de participación comunitaria y ciudadanas en la gestión local.
- Apoyar los procesos de formación de líderes para el fomento de la participación.
- Generar más cultura ciudadana como elemento complementario de apoyo al proceso de ordenamiento territorial.

Las acciones anteriores además de apuntar a la generación de más ciudadanía y la legitimación de la acción estatal local, pretenden apoyar un proceso de recuperación del liderazgo político del municipio, elemento indispensable en la consecución de los propósitos estratégicos del modelo de ordenamiento territorial.

La concreción de las acciones claves propuestas requieren la implementación de los siguientes proyectos:

1. Crear la Oficina de Gestión Comunitaria.

Con el fin de asegurar una vinculación más estrecha de las comunidades y sus instancias ( Juntas Comunales, JALs, asociaciones de vecinos, ONGs) al quehacer institucional local se propone la creación de una Oficina de Gestión.

En esta oficina los líderes y actores comunitarios podrán reunirse con los funcionarios públicos para hacer llegar a la administración sus demandas y participar en las discusiones relacionadas con la elaboración de los planes de inversión. Así mismo la oficina sería el enlace para que la comunidad se entere de los resultados de la gestión administrativa y solicite información que le permita a los ciudadanos interesados constituirse en veedores de las obras adelantadas.

La oficina estará adscrita al despacho del alcalde o de la secretaría de desarrollo comunitario. La instancia propuesta tendrá un carácter eminentemente logístico de interlocución. Deberá estar dotadas con equipos mínimos para servir de apoyo a las gestiones de las comunidades y contar con salón que permita la celebración de reuniones de trabajo e informativas.

2. Crear el Fondo Local de Participación Comunitaria.

El Fondo Local de Participación Comunitaria tendrá como propósito financiar los programas de formación de líderes comunitarios y cívicos con el fin elevar la calidad de la participación de las comunidades en los procesos de toma de decisiones y de control ciudadano.

El Fondo estaría adscrito al despacho del Alcalde y operaría como una cuenta. Podría financiarse estableciendo un porcentaje sobre los contratos de obras

de infraestructura y de servicios profesionales y de consultoría. Su reglamentación corresponderá al concejo municipal a iniciativa del alcalde.

### 3. Programa de Cultura Ciudadana

Este programa persigue la organización de la sociedad civil para que se vincule activamente a la gestión y el control del gobierno local.

Satisfacer esta condición implica estructurar programas que tiendan a fortalecer la cultura de la participación y activar espacios permanentes como los Consejos Territoriales de Planeación, los Consejos Consultivos y los Comités de Apoyo y Seguimiento al Ordenamiento Territorial. Es vital dar el paso de un modelo de participación pasivo-reactivo a uno marcado por un liderazgo transformador que impulse procesos y defiende las imágenes deseables y concertadas de desarrollo territorial asumidas en el plan de ordenamiento.

Estos requerimientos estratégicos son una declaración de la incidencia que tienen en la promoción del desarrollo los gobiernos locales, las alianzas de cooperación de carácter intermunicipal y la participación social como garante de los compromisos contenidos en el escenario territorial concertado para el municipio en el horizonte del POT.

## ANALISIS DOFA ( ESQUEMA)

### Sistema Urbano Regional

**Objetivo :** Promoción de Ciénaga un centro estratégico de carácter subregional en el corredor urbano del Caribe.

Fortalezas	Debilidades
<p>Ubicación geográfica estratégica en el corredor urbano. ( Ciénaga centro de relevo)</p> <p>Existencia de infraestructura física estratégicamente localizada de fácil acceso en el corredor urbano.</p> <p>Ecosistemas estratégicos compartidos únicos ( sierra nevada, litoral, ciénaga grande, zona bananera)</p> <p>Nexos económicos, comerciales , culturales, políticos y socio-culturales en la subregión norte.</p> <p>Existencia de instituciones de crédito y asistencia técnica.</p>	<p>Integración vial con municipio de Zona Bananera deficiente.</p> <p>Limitado uso de los esquemas de cooperación institucional para la gestión conjunta del desarrollo en la subregión norte del Magdalena.</p> <p>Deterioro de los indicadores de calidad de vida en la subregión.</p> <p>Los bajos niveles de cobertura de los servicios sanitarios.</p> <p>La omisión de la planificación ambiental en el desarrollo urbano industrial en el corredor Ciénaga Santa Marta.</p> <p>Atomización de los actores sociales.</p> <p>No existe liderazgo en el gobierno local.</p>
Oportunidades	Amenazas
<p>El corredor urbano es una área prioritaria en el modelo exportador del país.</p>	<p>Deterioro progresivo de la base de recursos en ecosistemas estratégicos ( bosque, agua)</p> <p>El orden público en la subregión norte del Magdalena.</p>

#### ACCIONES:

- Movilizar a los actores del municipio en torno a la promoción de un nuevo modelo de desarrollo, más respetuoso del patrimonio natural y más equitativo territorial y socialmente.

- Impulsar la integración vial intermunicipal como mecanismo que potencie los vínculos sociales, económicos y políticos en la subregión norte del Magdalena.
- Intensificar los esquemas de cooperación institucional al interior de la región norte del Magdalena (Asociaciones de municipios)
- Promover en el municipio sectores económicos alternativos que estimulen nuevas localizaciones y diversifiquen la estructura productiva.
- Definir y adecuar nuevas áreas económicas que faciliten la localización actividades industriales exportadoras y de servicios de apoyo.
- Proveer infraestructura de transporte y vial que permita la integración de las áreas rurales.
- Mejorar la calidad de vida de la población mediante la provisión de servicios domiciliarios, vivienda digna, servicios sociales y equipamientos comunitarios.

#### PROYECTOS

1. Programa vial y de transporte para la integración intermunicipal.
2. Fortalecimiento de Aso-Ciénaga.
3. Creación del Fondo de promoción y modernización de la economía local.

## ANALISIS DOFA ( ESQUEMA)

### Sistema Urbano Rural

#### Objetivos

Integrar más activamente a las comunidades rurales con la cabecera mediante la ampliación del sistema vial urbano rural, la provisión de infraestructura social, de equipamientos y apoyo a la producción.

Estructurar un sistema vial que integre y fortalezca las relaciones al interior de las áreas rurales del municipio.

Fortalezas	Debilidades
<p>Integración vial entre cabecera y corregimientos.</p> <p>Afinidades ecológicas ( Franja costera, Ciénaga de Sevillano)</p> <p>Intensidad de vínculos económicos, sociales, culturales , políticos e institucionales entre Ciénaga y corregimientos.</p>	<p>El estado del sistema vial en mal estado.</p> <p>El estado del sistema de caminos al interior los de corregimientos presenta mal estado, sobre todo en invierno.</p> <p>Escasa infraestructura de apoyo limita el desarrollo agrícola, turístico y ambiental.</p> <p>Deficiencia de las infraestructuras de servicios domiciliarios.</p> <p>Limitaciones en la infraestructura de servicios sociales ( educación, salud)</p> <p>Carencia de equipamientos de uso comunitario.</p> <p>Deterioro de cuencas y microcuencas vitales para el desarrollo urbano rural.</p> <p>Destrucción de suelos en zonas no aptas para la ganadería y la agricultura.</p>
Oportunidades	Amenazas
<p>La condición de Ciénaga como centro de relevo en el corredor urbano.</p> <p>El incipiente proceso de metropolización en el subcorredor Ciénaga Santa Marta.</p>	<p>El narcotráfico.</p> <p>El conflicto armado.</p>

## ACCIONES

- Proveer infraestructura domiciliar, social y equipamientos básicos.
- Suministrar infraestructura vial y de apoyo a la producción agropecuaria.
- Estructurar un sistema vial que integre y fortalezca las relaciones al interior de las áreas rurales del municipio.

## PROYECTOS

1. Programa de integración vial urbano- rural.
2. Provisión de infraestructura de apoyo a la producción agropecuaria y de economía campesina.

## DIMENSION FUNCIONAL

El municipio de Ciénaga es un centro de relevo en el corredor urbano de la región Caribe de Colombia.

El Caribe es una región estratégica en el modelo de apertura e internacionalización de la economía del país.

En la primera etapa del modelo de internacionalización, la costa Caribe ha tropezado con obstáculos de índole estructural que no le han permitido convertirse en una región exportadora.

El estado de la infraestructura vial y de transporte, el alto costo de las tarifas de los servicios públicos, el atraso del capital humano, la revaluación y el aumento del conflicto armado fueron algunos de los factores que no han facilitado la inserción de la economía regional en los mercados mundiales.

El propósito de hacer de la región una plataforma exportadora en el marco de la estrategia de internacionalización se ha visto bloqueado por la persistencia de una cultura económica premoderna y extractiva que sólo ofrece productos de la tierra que han perdido dinámica en los mercados internacionales: café, carbón y banano.

Una primera fase de la apertura ha probado que no basta con tener ventajas comparativas (localización, recursos naturales), sino que es necesario crear

nuevas ventajas relacionadas con la provisión de infraestructura, el desarrollo tecnológico, el mejoramiento del capital humano y la creación de un clima de inversión favorable.

La región – especialmente el corredor urbano comprendido entre Cartagena y Santa Marta- sigue siendo un espacio ideal en el modelo de internacionalización. Todos los estudios prospectivos realizados en el país ratifican la importancia del Caribe como una región en donde deben localizarse las industrias exportadoras del país para aprovechar la existencia de puertos y la proximidad de los mercados externos.

Atacar los escollos señalados ( déficit de la infraestructura, bajo nivel del capital humano, debilidad en el desarrollo tecnológico, oferta exportable pre-moderna) toma entonces el imperativo de un reto a sortear si se pretende hacer de la región un motor de crecimiento exportador y de desarrollo.

El reto de acondicionar la región para hacerla más atractiva a la inversión es además una tarea que involucra a los entes territoriales locales ubicados en el Caribe. En este sentido la descentralización viene a ser una herramienta útil en manos de los gobiernos locales responsables de proveer infraestructura vial, equipamientos básicos eficiente y mejorar el estado del capital humano (educación y salud), condiciones indispensables, aunque no suficientes, en la promoción de un proceso de desarrollo económico ligado a los mercados externos.

Ciénaga es un sitio ideal para la localización de industrias exportadoras. Otro factor importante lo determina la categoría definida para Ciénaga en los lineamientos de O.T. del Departamento del Magdalena de Centro Multimodal y Zona Industrial. En esta perspectiva, actividades propuestas como la Concesión de la vía San Alberto- Yé, La ampliación del Puerto y del Aeropuerto, la construcción de la vía alterna al puerto y la rehabilitación del corredor férreo (Dorada-Yé-Santa Marta) potencian aún más la posición del municipio.

Todo lo anterior le brinda al municipio la oportunidad de transformar su economía en la medida en que adecue el territorio a las exigencias del modelo de internacionalización.

## **ESTRATEGIAS RELACIONADAS CON EL SISTEMA URBANO REGIONAL**

Ciénaga en razón de su localización en el corredor urbano tiene, en esta nueva etapa del modelo de internacionalización, la oportunidad de promoverse como centro para la localización de industrias exportadoras.

El ordenamiento del territorio y su acondicionamiento tendrá entonces como propósito más amplio transformar a Ciénaga en un centro de nuevas localizaciones en el corredor urbano del Caribe. Las oportunidades derivadas del modelo de internacionalización tendría a su vez el efecto de reforzar su condición de centro de relevo de primer orden en la región caribe.

El modelo de economía internacional le plantea a Ciénaga varios desafíos a los cuales debe ofrecer respuestas coherentes en el corto, mediano y largo plazo relacionadas con la promoción de nuevos sectores económicos (turismo, industria, agroindustria, agroforestería, biotecnologías), la provisión de infraestructura urbana, la protección de sus ecosistemas y la integración física y social de sus áreas rurales.

Acondicionar el territorio y enfrentar los retos del modelo de internacionalización es una tarea que el municipio no puede realizar solo. En esta tarea va a requerir la concurrencia de otros niveles territoriales y de la celebración de alianzas de cooperación con entes vecinos interesados en un programa de desarrollo similar.

La vecindad, las afinidades ecológicas, la intensidad de los vínculos sociales, económicos y culturales son factores aprovechables para cerrar alianzas a favor de la promoción de un nuevo modelo de gestión territorial.

Alcanzar los propósitos anotados es una tarea que requiere años y el esfuerzo combinado de los diversos actores locales, así como la generación de consenso alrededor de un gobierno que ejerza liderazgo.

Fortalecer al municipio como centro de relevo y proyectar a la ciudad de Ciénaga como un centro de nuevas localizaciones económicas conduce a la conveniencia de implementar las siguientes acciones en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial.

- Movilizar a los actores del municipio en torno a la promoción de un nuevo modelo de desarrollo, más respetuoso del patrimonio natural y más equitativo territorial y socialmente.
- Impulsar la integración vial intermunicipal como mecanismo que potencie los vínculos sociales, económicos y políticos en la subregión norte del Magdalena.
- Intensificar los esquemas de cooperación institucional al interior de la región norte del Magdalena (Asociaciones de municipios)
- Promover en el municipio sectores económicos alternativos que estimulen nuevas localizaciones y diversifiquen la estructura productiva.
- Definir y adecuar nuevas áreas económicas que faciliten la localización actividades industriales exportadoras y de servicios de apoyo.

- Proveer infraestructura de transporte y vial que permita la integración de las áreas rurales.
- Mejorar la calidad de vida de la población mediante la provisión de servicios domiciliarios, vivienda digna, servicios sociales y equipamientos comunitarios.

### **PROGRAMA URBANO REGIONAL**

#### 1. Programa vial y de transporte para la integración intermunicipal.

El programa tiene como propósito acondicionar el territorio urbano del municipio para mejorar sus ventajas de localización, promover su potencial turístico marino y fortalecer su condición de centro de relevo en la subregión norte del Magdalena.

El programa comprende los siguientes proyectos:

- Vía Perimetral del Sur.

Esta vía en su fase inicial tiene una longitud de 5 km y va de occidente a oriente.

Esta vía bordea en su inicio la margen costera de la Ciénaga Grande y al llegar aproximadamente a la calle 30 se proyecta la construcción de un muelle de embarcaciones pequeñas, luego bordea el sur del municipio pasando por la proyección de las carreras 10, 11, 12, 13 hasta llegar a la intersección con la vía que conduce a Sevillano. En el segundo sector la vía gira hacia la izquierda hasta alcanzar la vía Ciénaga –Santa Marta frente a la bomba TEXACO.

Esta vía requiere diseños hidráulicos y de manejo de aguas lluvias, además debe realizarse un estudio de las cuencas hidráulicas y determinar los cauces generados y las implicaciones hidráulicas del proyecto vial. Es necesario definir la estructura de terraplén a construir con el fin que sirva de dique de contención de las distintas elevaciones del nivel de aguas de la Ciénaga Grande y solucione los problemas de inundaciones presentados en este sector.

Una segunda fase proyecta la ampliación del anillo vial del sur con la continuación de la vía hasta el sector la Yé.

- Vía Panorámica y Turística.

Esta vía tiene una longitud de 11.5 kms. Orientada de occidente a oriente desarrollando en su primera fase un trazado casi paralelo al litoral del Mar Caribe.

Esta vía se desarrollará en dos etapas:

Una primera etapa que inicia en la intersección de la vía Ciénaga- Santa Marta en el cra 1 hasta alcanzar el límite del municipio con la línea costera marcada por la zona de playas. En este tramo la vía tendrá las siguientes especificaciones: 2 calzadas de 2 carriles cada una ordenadas de dos carriles en un sentido y otros dos carriles en sentido opuesto. Con un separador central de un ancho de 1 m con un ancho de carril de 3,5 m y un ancho de calzada de 7 m. La banca total será de 17 m.

Una vez el anillo alcanza la zona de playas, este recorre una longitud de 2 Km hasta alcanzar la zona de Costa Verde en donde gira hacia la derecha. En este sector la vía atraviesa una zona residencial por lo que se propone un ancho de calzada será de 6 mts, con dos carriles de sentido opuesto de 3 m cada uno y andenes de 1 a 2 mts. ( Se requieren estudios topográficos y diseños geométricos).

Una vez alcanza el Sector Costa Verde, recorre aproximadamente 2000 metros pasando por los centros deportivos del municipio hasta llegar al camino de Morán en donde orienta nuevamente hasta la vía Barranquilla-Santa Marta.

Una segunda etapa que sigue la vía Costa Verde tomando el Camino Real, pasa por el Volcán y se orienta nuevamente hacia la vía Ciénaga – Santa Marta. Esta vía recorre aproximadamente unos 5.5 Kms.

- Construcción de la Central de Transporte.

Este proyecto tiene como objetivo fundamental aglutinar las estaciones de trasbordo de pasajeros tanto urbanos, rurales, intermunicipales e interdepartamentales.

2. Fortalecimiento de Aso-Ciénaga.
3. Creación del Fondo de promoción y modernización de la economía local.

## **ESTRATEGIAS RELACIONADAS CON EL SISTEMA URBANO RURAL**

El relativo aislamiento físico de las áreas rurales y la carencia de servicios básicos son tal vez los rasgos más sobresaliente del sistema urbano rural de Ciénaga.

Esta situación, tal como quedó consignada en el diagnóstico, es más notoria en los corregimientos de la sierra nevada.

El aislamiento y la marginalidad igualmente tiende a reproducirse al interior de los corregimientos.

La falta de vías y el pésimo estado de los caminos dificulta la comunicación entre las diversas veredas y los núcleos urbanos de los corregimientos. Ello impide que la población de veredas y caseríos no accedan de manera oportuna o que carezcan de servicios sociales y domiciliarios básicos.

Las actuales condiciones de aislamiento y la falta de infraestructuras de servicios de apoyo a la producción se convierten en fuertes limitantes para la economía y el desarrollo de estas áreas.

La apuesta central en el sistema urbano rural apunta a propiciar en el marco del plan de ordenamiento la integración física y social de comunidades rurales con la cabecera municipal.

Se proponen en consecuencia las siguientes acciones:

- Proveer infraestructura domiciliar, social y equipamientos básicos.
- Suministrar infraestructura vial y de apoyo a la producción agropecuaria.
- Estructurar un sistema vial que integre y fortalezca las relaciones al interior de las áreas rurales del municipio.

La mayor integración física y económica de las áreas rurales territoriales supone además la vinculación más activa de las comunidades y los actores de estos espacios a la gestión de la vida municipal, aprovechando sus diversas organizaciones sociales, sus instituciones gremiales de apoyo e instancias como las Juntas Administradoras Locales.

La sostenibilidad de las comunidades territoriales rurales va más allá de la simple integración física y social.

Las líneas planteadas en esta dimensión requieren el complemento de otras acciones como la recuperación de las micro cuencas y cuencas, la protección del patrimonio cultural arqueológico, la defensa del litoral, la regulación y de los suelos conforme a las aptitudes y usos más favorables.

## **PROGRAMA URBANO RURAL**

### 1. Programa de integración vial urbano- rural.

Con este programa se pretende estructurar una red vial y de transporte que permita la integración física de los corregimientos del área rural y de estos con la cabecera municipal y los centros urbanos localizados en la Troncal del Caribe y la Troncal de Oriente. La estructuración de un sistema vial y de transporte eficiente y moderno facilitaría el intercambio de bienes y servicios entre el área rural y los centros urbanos. El propósito de fondo es la incorporación de las áreas productivas rurales del municipio a los mercados subregionales.

### PROYECTOS PROPUESTOS:

- Construcción vía occidental Ciénaga – Sevillano.

Esta vía permite una fácil integración de la zona agrícola de Sevillano con Ciénaga y a través de ésta con los mercados subregionales. La vía está pensada igualmente para favorecer el desarrollo del turismo y la acuicultura en el área de influencia de la Ciénaga de Sevillano.

Es una vía en asfalto que tiene una longitud de 8 kms y un ancho de calzada de 7 mts. Actualmente este proyecto se encuentra en ejecución y es financiado por Caminos Vecinales y el Municipio.

- Construcción Vía Sevillano- Río Frío

Esta es una vía colectora rural que comunicaría a Sevillano con el corregimiento de Río Frío en el municipio de Zona Bananera. La vía tiene una extensión de 11.4 Kms.

Esta vía puede ser financiada por los municipios de Ciénaga y Zona Bananera y los gremios que tienen presencia en el área.

- Tramos Troncal de Oriente a núcleos Urbanos Sierra.
- Construcción de un puente peatonal.

El núcleo urbano de Cordobita se encuentra distribuido a lado y lado de la Troncal del Caribe en el área de influencia del puente Córdoba. Es una zona de alta accidentalidad. Se propone la construcción de un puente peatonal como una medida para facilitar el tránsito seguro de los habitantes de Cordobita.

#### **RURAL - RURAL**

- Construcción Anillo Vial de la Sierra.

El anillo permite la integración física entre los núcleos urbanos de la Sierra Nevada. Así mismo, al reducir las distancias de comunicación, facilita una mejor distribución de los equipamientos sociales. La vía viene siendo construida con recursos de las comunidades y gremios de la Sierra. Dado que la vía atraviesa una zona de fallas geológicas,

requiere un estudio geotécnico, el cual identifique riesgos y señale el tipo de diseño.

- Plan Vial Veredal.

Las veredas de los corregimientos de Ciénaga son las unidades territoriales más aisladas y desarticuladas debido a dificultades en el acceso y al déficit del sistema vial rural. Esta situación explica las limitaciones de movilización de los habitantes de estas unidades, especialmente en los corregimientos de la Sierra Nevada. La situación es más crítica en época de invierno. Las limitaciones en las vías y el transporte afectan la salida de la producción agropecuaria, frenan el acceso de la población a los servicios básicos e impiden una mayor integración de estas áreas al desarrollo local.

No existe un inventario de las redes de caminos veredales del municipio que de cuenta de su estado y de las obras que el sistema requiere para su optimización. En consecuencia se plantea, con miras a la estructuración en el mediano plazo de un sistema vial veredal eficiente, la realización de un Plan que identifique los requerimientos de las vías, defina un programa de ejecución y de cuenta de las estrategias de financiación.

2. Provisión de infraestructura de apoyo a la producción agropecuaria y de economía campesina.

- Distritos de Riego
- Centros de Acopio

