

PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

PLAN DE EJECUCION PLAN DE EJECUCION

PUERTO COLOMBIA
NOVIEMBRE DE 2000

HUMBERTO ROSALES DONADO
ALCALDE MUNICIPAL
1997 – 2000

**PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA
COMPONENTE GENERAL
DOCUMENTO TÉCNICO FINAL
TABLA DE CONTENIDO**

CAPITULO I : ANTECEDENTES

1.MARCO LEGAL DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL	7
1.1 LEY 388 DE 1997, DE DESARROLLO TERRITORIAL	7
1.1.1. Definición de Ordenamiento Territorial.	
1.1.2. Componentes del Plan de Ordenamiento Territorial.	
1.1.3. Proceso de Consulta Democrática y de Sanción por el Concejo Municipal	
1.1.4. La ejecución y Participación Democrática	
1.2 PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES	8
1.2.1. En cuanto al Régimen Territorial (titulo XI de la Constitución Política)	
1.2.2. En cuanto al Desarrollo Territorial	
1.2.3. En cuanto a la Protección del Patrimonio Etnico y Cultural	
1.2.4 En cuanto al Derecho a la Participación Social (Arts. 103 y 106).	
1.3 MARCO LEGISLATIVO AMBIENTAL	9
1.4 MARCO LEGISLATIVO PATRIMONIO CULTURAL	9
1.5 MARCO LEGISLATIVO ORDENAMIENTO RURAL	9
2. ANTECEDENTES MUNICIPALES	9
2.1. LOCALIZACIÓN	9
2.2 CARACTERISTICAS AMBIENTALES DEL TERRITORIO	10
2.3. ORIGEN	10

CAPITULO II : VISION REGIONAL

2.1 PRINCIPIOS DEL ORDENAMIENTO METROPOLITANO	11
2. 2. VISION	11
2. 3. OBJETIVOS	11
2. 4. ESTRATEGIAS METROPOLITANAS	12
2. 5. POLÍTICAS METROPOLITANAS	12
2. 6. MODELO DE ORDENAMIENTO METROPOLITANO	13
2. 7. DESCRIPCIÓN DEL MODELO METROPOLITANO	13
2. 8. ELEMENTOS CLAVES DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL	14
2. 8.1 Los Sistemas Estructurantes	
2. 8.2 Las Zonas Metropolitanas	
2. 9. FUNCIONES BASICAS DE CADA ELEMMENTO DEL MODELO	14
2. 9.1 Zona de Futuro Desarrollo o Zona Periurbana.	
2. 9.2 Zona de Articulación e Integración.	
2. 10. DIRECTRICES ORDENAMIENTO METROPOLITANO .	15
2. 10.1 Directrices Generales para el Sistema Ambiental.	
2. 10.2 Directrices Generales para el Sistema de Espacios Públicos.	
2. 10.3 Directrices Generales para el Sistema de Suelos de Expansión.	

2. 11. LOS HECHOS METROPOLITANOS	15	4.8.FAUNA.	26
CAPITULO III : VISION MUNICIPAL		4.9 REPTILES DEL MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA	26
3. 1. ANALISIS ESTRUCTURAL	17	4.10 AVES	27
3.1. 1 vision	17	4.11 PECES	27
3.1. 2 principios que rigen el plan	17	4.12 COBERTURA Y USO ACTUAL DEL SUELO	27
3. 2. POLÍTICAS DEL PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO	18	4.13 GRADO DE PARCELACIÓN DEL TERRITORIO	27
3.2.1 Ambiental		4.14.ZONIFICACION ECOLOGICA.	27
3.2.2. Socia		4.15. UNIDADES DE PAISAJE PREDOMINANTES	27
3.2.3. Económicas			
3.3. OBJETIVOS DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL	19		
3.3.1. Objetivo general			
3.3.2 Objetivos específicos			
3.4. ESTRATEGIAS	20		
3.4.1 Ambientales			
3.4.2 Sociales			
3.4.3 Económicas			
CAPITULO IV : SUBSISTEMA BIOFÍSICO		CAPITULO V : SUBSISTEMA SOCIOECONOMICO	
4.1.RELIEVE	22	5.1 POBLACION	29
4.2.CLIMA	22	5.2 EDUCACIÓN EN LA POBLACIÓN	30
4.3.HIDROLOGIA	23	5.3 ASISTENCIA SOCIAL A LA POBLACIÓN	31
4.4.GEOLOGÍA	24	5.4 ASPECTOS ECONOMICOS	32
4.5.GEOMORFOLOGÍA	25	5.5 ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	32
4.5.1 Desarrollo del Paisaje geomorfológico Costero			
4.5.2 valor Ambiental de las Lagunas Costeras			
4.6. SUELOS	26	CAPITULO VI : SUBSISTEMA ESPACIO FUNCIONAL	
4.7.FLORA	26	6.1. SERVICIOS PUBLICOS	34
		6.1.1. Acueducto	
		6.1.2 Alcantarillado	
		6.1.3 Aseo	
		6.1.4 Alumbrado Público	
		6.1.5 Teléfono.	
		6.1.6. Gas	

6.2. VIVIENDA	35
6.3. VIAS Y TRANSPORTE	37
6.4. RECREACION Y DEPORTE .	38
6.5. PATRIMINIO CULTURAL	38

CAPITULO VII : SUBSISTEMA FINANCIERO Y ADMINISTRATIVO .

7.1. ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO DE LOS INGRESOS	40
7.2 GASTOS	42
7.3. SERVICIO DE LA DEUDA	42
7.4. INDICADORES DE ANALISIS FINANCIERO.	43
7.5. ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA	44
7.6.CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	45

CAPITULO VIII : ANÁLISIS ESTRUCTURAL Y DE RETOS ESTRATÉGICOS PARA PUERTO COLOMBIA

8.1 DESCRIPCION METODOLOGICA	46
8.1.1. Objetivos del análisis estructura	
8.1.2 Etapas del análisis estructural	
8.2 RESULTADOS	48
8.2.1 Relación de variables	
8.2.2. Clasificación de las variables	
8.2.3 Análisis de retos estratégicos	

CAPITULO IX : EL NIVEL DE SATISFACCIÓN RESIDENCIAL DE LOS POBLADORES

9.1. DEFINICIÓN DE SATISFACTORES RESIDENCIALES	54
9.1.1 Factores de Satisfacción Residencial	

9.2. RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE LAS ENCUESTAS	55
---	----

**PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA
COMPONENTE GENERAL
DOCUMENTO TÉCNICO FINAL
INDICE DE TABLAS**

CAPITULO IV : SUBSISTEMA BIOFÍSICO

TABLA 1	HIDROLOGIA
TABLA 2	GEOLOGIA
TABLA 3	GEOMORFOLOGIA
TABLA 4	SUELOS PLANICIE ALUVIAL
TABLA 5	SUELOS PLANICIE LACUSTRE
TABLA 6	SUELOS PLANICIE FLUVIO MARINA
TABLA 7	SUELOS PLANICIE EOLICA
TABLA 8	SUELOS COLINAS
TABLA 9	COBERTURA
TABLA 10	FAUNA.
TABLA 11	ZONIFICACION ECOLÓGICA LINEA COSTERA.
TABLA 12	ZONIFICACION ECOLÓGICA PLANICIE
TABLA 13	ZONIFICACION ECOLÓGICA MONTAÑAS
TABLA 14	ANALISIS DIVISIÓN PREDIAL
TABLA 15	UNIDADES HOMOGÉNEAS DE PAISAJE
TABLA 16	ESPIGAS Y PLAYAS
TABLA 17	PLATAFORMAS DE ABRASIÓN ELEVADA
TABLA 18	ZONAS DE INUNDACIÓN
TABLA 19	COLINAS Y MONTAÑAS
TABLA 20	PASTOS Y CULTIVOS.
TABLA 21	AREAS DE USO MIXTO
TABLA 22	ASENTAMIENTOS HUMANOS

CAPITULO V : SUBSISTEMA SOCIOECONÓMICO

TABLA 23	EVOLUCION DE LA POBLACIÓN MUNICIPAL
TABLA 24	PROCEDENCIA DE LA POBLACIÓN
TABLA 25	POBLACION CENSADA
TABLA 26	EVOLUCION DEL NBI
TABLA 27	TASA DE ASISTENCIA ESCOLAR
TABLA 28	SERVICIOS SOCIALES
TABLA 29	POBLACION ECONÓMICAMENTE ACTIVA
TABLA 30	POBLACION OCUPADA
TABLA 31	POBÑLACIPON OCUPADA POR RAMAS

CAPITULO VI : SUBSISTEMA ESPACIO FUNCIONAL

TABLA 32	ACUEDUCTO
TABLA 33	ALCANTARILLADO Y ASEO
TABLA 34	DEFICIT DE
TABLA 35	RECREACION Y DEPORTE

CAPITULO VII : SUBSISTEMA FINANCIERO Y ADMINISTRATIVO

TABLA 36	INGRESOS MUNICIPALES PESOS CORRIENTES
TABLA 37	INGRESOS MUNICIPALES PESOS CONSTANTES
TABLA 38	SERVICIO A LA DEUDA

**CAPITULO VIII : ANÁLISIS ESTRUCTURAL Y DE RETOS
ESTRATÉGICOS PARA PUERTO COLOMBIA**

TABLA 39	MATRIZ DE IMPACTO DIRECTO
TABLA 40	PLANO DE MOTRICIDAD Y DEPENDENCIA

**PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA
COMPONENTE GENERAL
DOCUMENTO TÉCNICO FINAL**

INTRODUCCION

La elaboración del Plan Básico de Ordenamiento Territorial del Municipio de Puerto Colombia, está guiado por el principio del Desarrollo Sostenible, entendido como el uso y disfrute del territorio por un grupo humano, caracterizado por el logro de un sistema de interacciones con el sistema biofísico, mediante el cual se maximiza su potencial productivo y reproductivo inmanente; cumpliendo el objetivo de la conservación, a la vez que satisface las necesidades humanas y potencializa las posibilidades productivas a partir de la comprensión de la lógica del funcionamiento del ecosistema.

Adopta los principios de la Agenda 21, reconociendo el derecho de los pobladores de Puerto Colombia a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza. Así como el derecho soberano del Estado para aprovechar sus recursos naturales, haciendo explícita la responsabilidad de los entes públicos de velar por la conservación del medio ambiente, en el sentido de evitar que las actividades que se realizan bajo su jurisdicción o control causen daño al medio ambiente del municipio o de áreas fuera de la jurisdicción del municipio.

Igualmente reconoce la necesidad de erradicar la pobreza y modificar los patrones de ocupación y uso del territorio para la habitación, la producción y la recreación, de tal forma que resulten ambientalmente sostenibles.

En él se consignan las responsabilidades comunes pero diferenciadas, de las organizaciones, agentes políticos, gremios, comunidades y las autoridades frente al uso y conservación del territorio bajo el principio del desarrollo sostenible.

Reconoce a Puerto Colombia, como un municipio costero, desarrollado sobre ecosistemas estratégicos de humedales, colindante en mayor extensión con zonas marinas con profundidad menor a seis (6) metros y por lo tanto enfrenta la problemática y las políticas nacionales e internacionales que cobijan estos ecosistemas, como las mencionadas en la Convención de Conservación y Uso Racional de Humedales, adoptada en Ramsar, Irán el 2 de Febrero de 1971, otorgándoles la importancia en la regulación de los ciclos hidrológicos, como hábitat de flora y fauna, su potencial pesquero, recreativo y turístico.

Atiende la problemática de ordenamiento ambiental de las zonas costeras, entendida como un recurso natural de significación económica y asiento de bienes de uso público objeto de explotación y manejo incontrolado, un área del territorio nacional cada vez más codiciada y un recurso de los más amenazados desde el punto de vista de la conservación de la naturaleza.

Adopta la concepción de desarrollo turístico sustentable que concibe como el satisfacer las necesidades de turistas y la región anfitriona de hoy, protegiendo y mejorando las oportunidades del futuro, así como respetando la historia, la cultura y las aspiraciones de las comunidades locales.

CAPITULO I : ANTECEDENTES

1. MARCO LEGAL DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL.

Entre el cúmulo de leyes, decretos y resoluciones de tipo general y sectorial que es preciso cumplir, vale la pena decir que los más importantes se relacionan con la Ley 388 de 1997 o de desarrollo territorial y la Ley 60 de 1993 o de normas orgánicas sobre distribución de competencias y de recursos para los entes territoriales.

1.1 LEY 388 DE 1997, DE DESARROLLO TERRITORIAL.

En virtud de la presente Ley, es preciso hacer ajustes a lo planificado anteriormente, y sobre todo es preciso continuar los estudios y experiencias a fin de programar el futuro próximo a través de un nuevo instrumento que la Ley 388 de 1997 o de ordenamiento territorial, lo denomina Plan de Ordenamiento Territorial, POT, el cual se conceptualiza y diseña en concordancia con la citada ley.

1.1.1 Definición de Ordenamiento Territorial.

El ordenamiento del territorio municipal comprende un conjunto de acciones político-administrativas y de planificación física concertadas y coherentes, emprendidas por los municipios o distritos y áreas metropolitanas para disponer de instrumentos eficaces de orientación del desarrollo del territorio bajo su jurisdicción y de regulación de la utilización, ocupación y transformación de su espacio físico. El ordenamiento territorial debe ser acorde con las estrategias de desarrollo económico, con el medio ambiente y con sus tradiciones históricas y culturales.

Es decir, el POT (Plan de Ordenamiento Territorial), se constituye en un conjunto de acciones concertadas y coherentes de dos tipos: político-administrativo y de planificación física, cuyo objeto primordial es que el ente territorial disponga de instrumentos eficaces de orientación del desarrollo del territorio y de regulación, de la utilización, ocupación y transformación de su espacio físico, finalmente, el ordenamiento territorial debe formularse acorde con las estrategias de desarrollo socioeconómico del municipio y en armonía con el medio ambiente y con sus tradiciones históricas y culturales.

1.1.2. Componentes del Plan de Ordenamiento Territorial.

Básicamente el POT, se construye a través de la formulación de tres componentes principales:

- Componente General.
- Componente Urbano.
- Componente Rural.

La vigencia de un POT tiene relación con los periodos de las administraciones locales y en el tiempo. Cada componente tiene su vigencia propia; El componente general prevalece sobre los otros componentes y tendrá una vigencia de tres (3) periodos de las administraciones locales, Los componentes urbanos y rurales tendrán una vigencia máxima de dos (2) periodos de las administraciones locales, además, y según la ley el plan contiene: Normas Urbanísticas, un Plan de Ejecución, un Resumen Ejecutivo y un Acuerdo que adopta el Plan.

1.1.3. Proceso de consulta democrática y de sanción por el Concejo Municipal.

A. Autoridad Ambiental.

A fin de dar aprobación a temas de su competencia, El POT se someterá en primera instancia a la autoridad ambiental; en el departamento del Atlántico le corresponde a la Corporación Regional Autónoma del Atlántico (CRA), quién lo estudia aprueba o recomienda y sugiere cambios.

B. Consejo Territorial de Planeación.

Posteriormente o en forma paralela el POT se someterá al Consejo Territorial de Planeación a fin de rendir por parte de esta instancia, conceptos y recomendaciones para ser incluidos en el Plan.

Durante el tránsito del POT por la autoridad ambiental, el Consejo Territorial solicitará conceptos y opiniones de los gremios económicos y asociaciones profesionales y promoverá audiencias públicas para discutir el Plan. Lo anterior, a fin de acopiar recomendaciones y observaciones al mismo.

C. Divulgación.

Las autoridades locales promoverán la publicidad y difusión del proyecto, con anterioridad a la presentación al Concejo Municipal.

D. Concejo Municipal.

Una vez se hayan surtido las anteriores etapas y luego de treinta (30) días de recibido el concepto del Consejo Territorial de Planeación, el Señor Alcalde lo presentará al Concejo Municipal, corporación que dispone de dos meses para su sanción. Toda modificación expuesta por el Concejo Municipal debe contar con la aprobación de la administración.

1.1.4. La Ejecución y Participación Democrática.

La construcción y las leyes indican que todo proceso como el que se desarrolla, debe ser ejecutado con amplia participación de la sociedad civil, con el aval de las distintas instituciones, que junto con la administración local lideren aspectos específicos involucrados en el ordenamiento territorial.

A fin de lograr que el plan se constituya en el verdadero instrumento de ordenamiento territorial, para dar cumplimiento a la ley y en últimas facilitar su sanción, en Puerto Colombia se dinamizó el proceso cuyo bien fue procurar la motivación de la sociedad civil organizada y a través de ello, lograr las condiciones necesarias para alcanzar dentro del proceso de construcción técnica del POT, una amplia participación; proceso que debe continuar en el tiempo.

1.2 PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES :

Los principios , conceptos y definiciones expresados por la Constitución de 1991 que orientan la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial son :

1.2.1. En cuanto al Régimen Territorial (titulo XI de la Constitución Política):

- A. Organización y División Territorial (Art. 255)
- B. Entidades Territoriales (Art.286)
- C. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (Art.288)
- D. Creación de Municipios (Art.300)
- E. Región Administrativa y de Planeación (Art.306)
- F. Comunas y Corregimientos (Art.318)
- G. Áreas Metropolitanas (Art.319)
- H. Categoría de Municipios (Art.320)
- I. Provincias (Art.321)

1.2. 2. En cuanto al Desarrollo Territorial:

- A. Función social de la propiedad (Art.58)
- B. Control explotación de recursos naturales y usos del suelo (Art.334)
- C. Planificación de recursos naturales (Art.80)
- D. Los municipios deben: ordenar el desarrollo de su territorio (Art.311), Proteger el espacio público (Art.82) y reglamentar el uso del suelo (Art.313)

1.2.3. En cuanto a la Protección del Patrimonio Etnico y Cultural

- A. Protección de la diversidad étnica y cultural (Art.7)
- B. Protección de la riqueza cultural y natural (Arts. 8 y 72)
- C. Derecho a un ambiente sano (Art.79)
- D. Sobre régimen ambiental (Arts.58,67,80,81,95(numeral 7), 277 (numeral 4), 289, 313 (numeral 9), 317,330 (numeral 5), 334,360,361 y 366).

1.2.4 En cuanto al Derecho a la Participación Social (Arts. 103 y 106)

1.3 MARCO LEGISLATIVO AMBIENTAL

- Sobre manejo de los bosques (Decreto 2278 de 1953)
- Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y del Medio Ambiente (Decreto – ley 2811 de 1974 y decretos reglamentarios).
- Sistema de Parques Nacionales (Decreto 622 de 1977). Manejo de recursos hidrobiológicos (Decreto 1681 de 1978).
- Cuencas hidrográficas (Decreto 2857 de 1981)
- Código de Minas (Decreto 2655 de 1988).
- Plan Nacional de Desarrollo Forestal (Ley 37 de 1989).
- Recursos Naturales Renovables (Decreto 1974 de 1989).
- Regalías para el Medio Ambiente (Ley 99 de 1993).
- Convenio internacional sobre diversidad biológica (Ley 162 de 1994)
- Sobre Educación Ambiental (Decreto 1743 de 1994)
- Sobre prevención y control de impactos ambientales (Dcto. 1753 de 1994)
- Convenio internacional sobre cambio climático (Ley 164 de 1994)

1.4 MARCO LEGISLATIVO RELACIONADO CON EL PATRIMONIO CULTURAL

- A. Sobre patrimonio cultural (Ley 163/59, Decreto 164/63)
- B. Manejo zonas paisajísticas (Decreto 1715 de 1978)
- C. Provee recursos financieros (Ley 60/93).
- D. Sobre ingeniería genética y biotecnológica (Ley 208 de 1995)
- E. Protección, valoración y difusión del patrimonio cultural (Ley 397/97).

1.5 MARCO LEGISLATIVO RELACIONADO CON EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL RURAL

- A. Decretos 2117/69, 710/90 y 2655/88
- B. Leyes 135/61, 31/67, 21/91, 70/93 y 160/94.
- C. Ordenamiento Territorial General
- D. Código de Régimen Político Municipal (Decreto – Ley 1333 de 1986)
- E. Reforma Urbana (Ley 9 de 1989)
- F. Competencia y Recursos de las Entidades Territoriales (Ley 60 de 1993)
- G. Organización y Funcionamiento de los Municipios (Ley 136 de 1994)
- H. Planes de Desarrollo Municipales y de Ordenamiento Territorial (Ley 152 de 1994)
- I. Sobre Servicios Públicos (Ley 142/94 y 143/94).
- J. Zonas de Frontera (Ley 191/95)
- K. Desarrollo Territorial y Decretos Reglamentarios (Ley 388/97).

2. ANTECEDENTES MUNICIPALES.

2.1. LOCALIZACION

El municipio de puerto Colombia , se encuentra localizado en el Departamento del Atlántico, hace parte del Área Metropolitana de la ciudad de Barranquilla, en las coordenadas geográficas 10°-59´-52´´ de latitud norte, a 74°-50´-52´´ de longitud este, a una de altitud de 12 m.s.n.m.

2.2 CARACTERISTICAS AMBIENTALES DEL TERRITORIO

De acuerdo con el IDEAM, se encuentra dentro del territorio nacional con las siguientes características.

Sabana del Caribe

Municipio de Litoral

Muy alta presión de ocupación.

Agroecosistema basal.

1000 a 15000 isoyetas (mm) anual.

Disponibilidad de agua en el suelo con déficit mayor de 1000 mm/año.

Clasificación climática según THORNTHWAITE árido.

De la cuenca del Caribe.

Cuya fuente de abastecimiento de acueducto es de río grande.

Con un índice de DBO de 331 – 600 al año.

Demanda municipal de agua para consumo humano de 1001 – 10.000 mts³.

Con un índice de presión de la demanda de los recursos naturales sobre la oferta alta.

Sin cobertura boscosa.

2.3. ORIGEN

El actual municipio de Puerto Colombia tuvo sus orígenes cuando el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros dio inicio a los estudios y construcción del ferrocarril que transportaría mercaderías desde y hasta el interior del país en 1888. En un principio este municipio fue llamado Puerto Cisneros en honor a su fundador.

Fue el primer puerto que entró a operar en el país, el 15 de Junio de 1893 y tuvo gran importancia cuando funcionaba como puerto marítimo.

El muelle de Puerto Colombia, construido en madera y acero fue terminado en Junio de 1893. Como efecto inmediato a la finalización de esta gran obra para la época, la zona comenzó a poblarse rápidamente, no solamente de nativos, sino también de extranjeros atraídos por el comercio internacional que generaba el puerto marítimo.

La mayor parte de sus habitantes tienen raíces en Tubará; fueron sus primeros pobladores la señora Pascula de la Rosa, Tomasa Nieto y el señor Juan Beltrán.

Fue elevado a la categoría de municipio mediante el decreto 483 de 1906. Actualmente es uno de los municipios que forman parte del área Metropolitana de Barranquilla.

PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA
COMPONENTE GENERAL
DOCUMENTO TÉCNICO FINAL

CAPITULO II : VISION REGIONAL

Como municipio perteneciente al Área Metropolitana de Barranquilla, es de acoger las directrices planteadas con relación a los objetivos y criterios, al igual que el señalamiento de normas de obligatorio cumplimiento emitidas por el Ordenamiento Físico Territorial del Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, expresados de la siguiente manera:

2.1. PRINCIPIOS DEL ORDENAMIENTO METROPOLITANO.

- Calidad de Vida.
- Sostenibilidad Ambiental.
- Funcionalidad.
- Gobernabilidad.
- Equidad.
- Concurrencia.

2.2. VISION.

El Área Metropolitana de Barranquilla será el asiento territorial de la metrópoli líder en su región; moderna, competitiva y socialmente cohesionada, que apuntalará la proyección internacional de su desarrollo industrial, comercial y de servicios a través de su condición de multipuerto marítimo, fluvial, aéreo y de telecomunicaciones. Una metrópoli abierta al caribe y al mundo, capaz de liderar la competitividad colombiana al amparo de un desarrollo integral y sostenible, con un elevado soporte tecnológico y un talento humano de alta calidad y formación.

2.3. OBJETIVOS.

Hacer del Área Metropolitana de Barranquilla un territorio económicamente competitivo en el plano regional, nacional y mundial. Para esto Barranquilla y los municipios metropolitanos habrán integrado, antes del año 2.020, su potencial portuario, técnico y productivo para ser la metrópoli más dinámica de Colombia, con una clara proyección internacional hacia el Caribe y el mundo.

Convertir al Área Metropolitana de Barranquilla en un territorio económicamente pujante, a través de la constitución de cadenas productivas y competitivas con un alto valor agregado, según las ventajas comparativas y competitivas más favorables para el Área Metropolitana.

Evitar la conurbación del territorio metropolitano a través de la creación de nuevas centralidades en la integración transversal y de la estructuración de una zona de transición bajo un esquema de integración funcional y espacial del orden metropolitano.

Aprovechar el río y el mar como elementos estructurantes para lograr una mejor integración metropolitana en los aspectos económicos, sociales y funcionales.

Reducir los desequilibrios sociales del territorio metropolitano, a través de una mejora en la accesibilidad de todos los municipios a los servicios y equipamientos metropolitanos y de la integración de toda la población al tejido social.

Asegurar una efectiva conectividad regional, nacional e internacional, articulando el sistema vial metropolitano con la red vial regional y nacional, estableciendo una comunicación multimodal que facilite el

acceso del Área Metropolitana a los mercados nacionales e internacionales.

Garantizar la sostenibilidad ambiental del territorio metropolitano y el abastecimiento hídrico para toda su población.

Hacer del Área Metropolitana de Barranquilla una metrópoli eficientemente comunicada con el entorno nacional e internacional a través de redes e instrumentos de alta tecnología.

Ser un territorio que represente y exalte los valores culturales del Caribe para hacer de la cultura un instrumento que le proporcione a cada habitante metropolitano dignidad humana y calidad de vida.

2. 4. ESTRATEGIAS METROPOLITANAS.

Diseñar y promover macroproyectos para contar con infraestructura y equipamientos que faciliten la articulación con los mercados internacionales.

Implementar los proyectos de encadenamiento productivo que según los estudios de factibilidad resulten favorables para elevar la competitividad metropolitana.

Concertar una zona metropolitana de interés común para controlar la conurbación y propiciar nuevas formas de integración entre el núcleo y la periferia metropolitana, teniendo como base macrozonas de integración ambientales, recreacionales, paisajísticas y de equipamientos compatibles, cuya función principal será la de amortiguar los aspectos negativos de la conurbación y servir de espacio mixto con funciones estratégicas para direccionar un crecimiento equilibrado, armónico y sostenible. Será ésta una zona de interés común metropolitano equivalente a un “territorio de todos”.

Propiciar la desconcentración del territorio en el largo plazo, el cual se pretende lograr transformando el actual modelo de tipo lineal en un modelo de tipo pericéntrico.

Reducir la segmentación y la exclusión social facilitando a la población el acceso a la vivienda y al equipamiento, colocando al alcance de los sectores de menor ingreso los beneficios del crecimiento, propiciando la redistribución y distribución equitativa de cargas y beneficios y poniendo en práctica la función social de la propiedad.

2. 5. POLÍTICAS METROPOLITANAS.

Propiciar la conectividad regional multimodal y tecnológica, especialmente a través del desarrollo de dos aspectos fundamentales, como son, por una parte, las telecomunicaciones, que permitan en el corto plazo mediante la informática, el enlace de los municipios que conforman el Área Metropolitana, y por otro lado, el Plan Vial Metropolitano, que contempla la construcción de arterias viales de primer nivel, como es el caso de la autopista metropolitana que unirá los municipios de Malambo, Galapa y Puerto Colombia.

Esta será una vía rápida que optimizará el servicio aeroportuario internacional y contribuirá al enlace funcional del corredor Ciudad-Región de la Costa Atlántica conformado por Cartagena, Barranquilla y Santa Marta.

Además de ésta arteria principal, se proyectará la ejecución del Plan Vial Metropolitano que contempla la adecuación y ampliación de las principales vías existentes, las cuales actúan como complemento de la movilidad y accesibilidad regional.

Igualmente se tiene como política primordial el mejoramiento de la movilidad urbana como fundamento de la productividad del Área Metropolitana, dando prelación al transporte público masivo como una forma de reducir el uso del automóvil particular.

El manejo armónico, articulado y coordinado de los suelos de expansión urbana y de sus correspondientes funciones urbanas, de manera que se minimicen los posibles conflictos de ocupación y uso en las áreas de

conurbación, al tiempo que se logren relaciones de complementariedad y correspondencia entre los centros que conforman el Área Metropolitana.

La sostenibilidad del territorio del Área Metropolitana de Barranquilla, partiendo de la conservación de los recursos naturales existentes como zonas de conservación ecológica. Igualmente la conformación y manejo de un sistema de protección ambiental como soporte del desarrollo integral, a través de un sistema verde que integre el paisaje y los elementos del medio ambiente al espacio urbano.

La generación de zonas para el desarrollo tecnológico, tomando como base la actual oferta del sector educativo y el potencial que representa el Área Metropolitana como Puerto Internacional de Telecomunicaciones.

La oferta equilibrada de vivienda con especificaciones especialmente compatibles con el clima, el ambiente y la etología.

El manejo integral y coordinado de los servicios públicos domiciliarios de manera que promuevan un desarrollo urbano armónico y coherente con el modelo territorial. La oferta de los servicios públicos requeridos se hará de forma tal que tengan plena cobertura y se garantice así la calidad de vida para la población metropolitana.

La creación, operación y mantenimiento de los parques metropolitanos como soporte de la calidad de vida de los ciudadanos y el posicionamiento de la urbe en el ámbito regional, nacional e internacional.

El mejoramiento de la oferta cultural metropolitana mediante divulgación, especialización y pedagogía; así como la construcción y adecuación de equipamientos que coadyuven a generalizar la cultura en el ámbito regional.

o **MODELO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL METROPOLITANO.**

Conexión de la metrópoli con los municipios periféricos, plantear un segundo eje de reequilibrio del territorio metropolitano que le permita establecer conexiones con la periferia y mejorar la accesibilidad.

El reequilibrio del tejido urbano: Concebir un espacio común y equidistante del territorio metropolitano que evite la conurbación y que sirva para preservar espacios abiertos en la proximidad de los núcleos urbanos de la metrópoli mediante la aplicación de políticas voluntarias.

Protección para los espacios abiertos y los recursos de agua: Establecer un corredor ecológico que contenga esos espacios abiertos y que a la vez privilegie las relaciones tierra-mar y tierra-río desde el punto de vista ambiental y económico.

Conexión Fibra Óptica: Establecer una conectividad entre el distrito de Barranquilla y los municipios periféricos.

2. 7. DESCRIPCIÓN DEL MODELO METROPOLITANO.

El nuevo modelo de ocupación para el territorio metropolitano tiene por objeto definir una estructura policéntrica, que pretende además de equilibrar el papel del núcleo metropolitano, generar tres nuevas centralidades con funciones urbanas propias, articular y potenciar los equipamientos metropolitanos localizados en Soledad, para que se integre al conjunto metropolitano garantizando su especialización y la complementariedad con los demás municipios del área.

El nuevo modelo territorial está compuesto por los sistemas estructurantes de escala metropolitana y tres zonas metropolitanas claves que garantizan la nueva conformación y funcionalidad.

El nuevo modelo territorial plantea un desarrollo de tipo PERIURBANO, cuya estructura se visiona articulada por una vía de tráfico rápido (Autopista Metropolitana), la cual permitirá la conectividad periférica entre los municipios distintos del núcleo principal. Para esta nueva etapa del desarrollo metropolitano se han incorporado, además de la zona urbana consolidada, dos nuevas zonas de servicios metropolitanos la zona periurbana y la zona de articulación e integración.

2. 8. ELEMENTOS CLAVES DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL.

2. 8.1. Los Sistemas Estructurantes.

El sistema ambiental metropolitano constituido por los ecosistemas estratégicos localizados en el territorio metropolitano, es decir, el Litoral Costero, la Cuenca del Río Magdalena con sus arroyos, caños y ciénagas y la Cuenca del Arroyo Grande.

El sistema vial metropolitano: Compuesto por las vías nacionales y departamentales que atraviesan el territorio metropolitano así como las vías de carácter metropolitano. Las vías que conforman el sistema vial metropolitano se clasifican en dos grandes grupos: Las vías existentes y las vías propuestas. Las vías existentes son las siguientes: Vía al mar (Avenida Olaya Herrera entre Avenida Circunvalar y Puerto Colombia), La vía 40 entre la calle 72 y Las Flores. Las vías propuestas son las siguientes: La Autopista Metropolitana (Malambo, Caracolí, Galapa, Juan Mina, Puerto Colombia). La vía del Arroyo Grande (Juan Mina, Autopista Norte, Super-Puerto) y la carretera Ecológica Metropolitana (Las Flores, La Playa Salgar).

El sistema de equipamientos de escala metropolitana: Los centros de educación técnica y superior localizados en Barranquilla, Soledad y Puerto Colombia.

2.8.2. Las Zonas Metropolitanas.

La zona periurbana comprendida en el eje Malambo, Galapa y Puerto Colombia, la cual se desarrollará teniendo como estructura principal la futura autopista metropolitana, a la que también se articularán los corregimientos de Juan Mina y Caracolí.

La zona de articulación e integración, caracterizada por suelos de protección ambiental y desarrollos para la localización de espacio público y equipamientos que permitan el desarrollo de actividades culturales y recreativas. Está localizada entre las dos anteriores y tiene la función de integrarlas y enlazar entre sí los municipios distintos del municipio núcleo.

El desarrollo de esta zona estará condicionado a la formulación y adopción de un Plan Especial que formularán conjuntamente el Área Metropolitana y sus entidades territoriales asociadas.

2. 9. FUNCIONES BASICAS DE CADA ELEMENTO DEL MODELO.

2. 9.1. Zona de Futuro Desarrollo o Zona Periurbana.

Esta nueva zona permitirá el desarrollo equilibrado de los centros urbanos del área metropolitana distintos del municipio núcleo, al tiempo que por ser una zona planificada permite la posibilidad de diseñar una efectiva conectividad con el resto del departamento y especialmente con las ciudades de Cartagena y Santa Marta. Según la especialidad de cada municipio, estos cumplirán las siguientes funciones básicas:

Puerto Colombia: Constituye una centralidad cuya función será la de proveer los servicios de recreación y turismo en el nivel metropolitano y regional. También cumplirá las funciones de albergar en su territorio el Parque Tecnológico y brindar servicios de educación superior especializada.

2. 9.2. Zona de Articulación e Integración.

Además de cumplir la función esencial de ser una especialidad destinada a la sostenibilidad del territorio metropolitano, la zona de transición cumplirá una función estratégica de tipo funcional cuyo objetivo apunta a elevar el nivel de vida de la población metropolitana y de paso convertirse en un factor competitivo para que la urbe se constituya en foco de atracción para la localización de industrias o servicios del plano multinacional. Además esta zona se convierte en un efectivo subsidio de áreas y funciones actualmente deficientes en la zona urbana consolidada, tales como parques recreacionales, jardines botánicos y zoológicos, zonas deportivas y algunas áreas destinadas a proyectos de alto impacto metropolitano. Finalmente, la zona de articulación e integración cumple la función de actuar como un importante catalizador social, en la medida que contribuye a direccionar una zonificación más equitativa de vivienda y equipamiento.

2.10. DIRECTRICES PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL METROPOLITANO. (Acuerdo Metropolitano 04 de 2000)

De las Directrices Generales para el Ordenamiento territorial del Área Metropolitana de Barranquilla expedidas mediante Acuerdo 04 de 2000, hacen parte del documento técnico final del POT de Puerto Colombia aquellas que direccionan el ordenamiento municipal pro hacer parte del Area Metropolitana.

2. 10.1. Directrices Generales para el Sistema Ambiental.

Los municipios que conforman el Área metropolitana de Barranquilla deberán incluir y delimitar, en sus Planes Básicos de Ordenamiento Territorial, como suelo de protección de las áreas que constituyen el sistema ambiental metropolitano con sus correspondientes zonas de protección, de acuerdo con la legislación ambiental vigente. Igualmente deberán clasificar los suelos que constituyen la zona de integración y articulación como suelo rural suburbano y definir los usos de conformidad con las normas urbanísticas generales que se precisan en este acuerdo. Esta franja entrará a formar parte de los sistemas de espacio público y equipamiento metropolitanos.

2.10.2 Directrices Generales para el Sistema de Espacios Públicos y Equipamientos Colectivos.

Los municipios que conforman el Área Metropolitana de Barranquilla deberán incluir y delimitar en sus Planes Básicos de Ordenamiento Territorial, las zonas destinadas a conformar el sistema de parques metropolitanos ubicados en la zona de articulación e integración descrita en el Modelo de Ordenamiento del Territorio Metropolitano. En esta zona se ubicarán, con preferencia, los equipamientos metropolitanos que no riñan con su uso.

2.10.3. Directrices Generales para el Sistema de Suelos de Expansión.

De conformidad con lo dispuesto en el Capítulo IV de la ley 388 de 1997 y la estructura territorial definida en el Capítulo II, artículo 11 del Acuerdo Metropolitano. los municipios que conforman el Área Metropolitana de

Barranquilla deberán incluir en sus Planes Básicos de Ordenamiento Territorial como suelos de expansión urbana aquellos terrenos que se señalan en el mapa de macro zonificación.

Para el largo plazo, con el objetivo de consolidar el modelo de ocupación territorial descrito en los artículos 10, 11 y 12 del acuerdo metropolitano, los municipios proyectarán sus futuras zonas de expansión, dando preferencia al eje de la autopista metropolitana. En el espacio territorial comprendido entre el eje real o proyectado de esta vía y ciento cincuenta (150) metros a cada costado de la misma, no se permitirá la ubicación de proyectos de Vivienda de Interés Social.

2.11. LOS HECHOS METROPOLITANOS.

Identificación de los Hechos Metropolitanos.

- De acuerdo con los estudios y análisis realizados para los distintos problemas y asuntos de la metrópoli, atendiendo a los factores que inciden estructuralmente en el desarrollo del Área y como consecuencia del análisis pragmático y social se identificaron los siguientes Hechos Metropolitanos:
- Sistema Ambiental: constituido por los ecosistemas ambientales estratégicos.
- Espacio Público: constituido por las zonas que conforman el sistema ambiental metropolitano y los parques de escala metropolitana.
- Transporte y Conectividad: constituido por el sistema vial metropolitano y el transporte masivo.
- Servicios Públicos Domiciliarios.
- Educación y Desarrollo Tecnológico.

PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA
COMPONENTE GENERAL
DOCUMENTO TÉCNICO FINAL

CAPITULO III : VISION MUNICIPAL

Este capítulo desarrolla la propuesta del Plan Básico de Ordenamiento Territorial, PBOT, partiendo de la visión de futuro, objetivos, políticas y estrategias, culminando en la definición de elementos constitutivos de la estructura territorial en sus componentes general, urbano y rural.

3.1. ANÁLISIS ESTRUCTURAL

3.1.1. VISIÓN.

Puerto Colombia: el mejor lugar para vivir, municipio turístico, científico y tecnológico, de extracción minera y pesquera, ambientalmente sostenible.

3.1.2. PRINCIPIOS QUE RIGEN EL PLAN.

La Función Social y Ecológica de la Propiedad.

Entendida como la obligación de identificar aquellos componentes o partes del territorio que cumplen funciones ecológicas insustituibles y que por lo tanto son indispensables para garantizar la sostenibilidad ambiental.

Adicionalmente la obligación de limitar el derecho de la propiedad frente a la función urbanística pública, de garantizar la incorporación de componentes o partes del territorio de interés general para el conjunto de la sociedad.

La Equitativa Distribución de Cargas y Beneficios.

El Plan Básico de Ordenamiento Territorial se apoya en un concepto de equidad según el cual los beneficios y las cargas que genera el ordenamiento urbano y rural, deben ser distribuidos conforme a las reglas establecidas por la Ley 388 de 1997.

El Desarrollo Sostenible.

Entendido como el que conduce al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de vida y el bienestar social, sin agotar la base de recursos naturales renovables en que se sustenta, ni deteriorar el medio ambiente. O el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para la satisfacción de las propias necesidades como lo obliga el Artículo 3 de la ley 99 de 1995.

La Calidad de Vida.

Es el derecho de los pobladores a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza.

La Transparencia.

Asegurar el conocimiento público del Plan Básico de Ordenamiento Territorial y garantizar la disponibilidad de la información, el derecho a la consulta y al seguimiento por parte de los representantes de la sociedad.

La Equidad.

Es la necesidad de priorizar la implementación del Plan Básico de Ordenamiento Territorial en beneficio del mayor número de población, asegurándose que la acción llegue a los más débiles, pobres y vulnerables de la comunidad, tradicionalmente excluidos del beneficio del desarrollo.

La Integralidad:

En la medida de lo posible los programas y proyectos generados por el Plan Básico de Ordenamiento Territorial, deben buscar coincidencia geográfica, para mejorar el rendimiento en las inversiones, posibilitar la movilidad social de la población y extender el efecto de las acciones al resto del territorio.

Adicionalmente los programas y proyectos generados por el Plan Básico de Ordenamiento Territorial deben integrarse a las políticas metropolitanas, departamentales y nacionales.

3.2. POLITICAS DEL PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL.

La materialización de largo plazo del futuro escenario territorial municipal se apoya en las siguientes políticas:

3.2.1. Ambiental

Recuperar el derecho de los pobladores y visitantes a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza.

Misión ambiental:

- Potenciar la oferta ambiental para sus pobladores.
- Limitar las tasas de extracción de recursos naturales renovables a las tasas de regeneración.
- Limitar las emisiones de desechos a la capacidad asimilatoria del medio.
- Limitar la explotación de recursos naturales no renovables a las tasas de creación de sustitutos renovables.

- Conservar el valor del paisaje y su clima desde cualquier diseño privado o público, desde la infraestructura de servicios hasta los equipamientos, adicionando a la funcionalidad el significado del paisaje como el principal patrimonio local.
- Conservar y recuperar los ecosistemas estratégicos municipales.

3.2.2. Social.

Crear la igualdad de oportunidades para la satisfacción de las necesidades de subsistencia, protección, afecto, conocimiento, participación, descanso, creación, identidad y libertad.

Misión social:

- Proveer de un entorno urbano y rural saludable, cubierto por servicios públicos básicos y con oportunidades de acceso a una vivienda digna y a equipamientos de salud, educación, recreación y deporte.
- Proveer de un entorno urbano y rural de espacios públicos seguros accesibles para todos, que respeten la privacidad y la intimidad de los pobladores, que propicien el encuentro ciudadano y el disfrute del paisaje, equipados, que conecten las edificaciones de mayor significado para la población.
- Proveer de espacio público para la convivencia ciudadana que genere la superación de la exclusión social.
- Promover un desarrollo territorial con identidad espacial y funcional.

3.2.3. Económica.

Fundamentar el aprovechamiento de la diversidad de oportunidades existentes en el territorio, que van, desde la industria del turismo de sol y playa, cultural y empresarial; la oferta de bienes y servicios de educación y tecnología; hasta la explotación minera y de pesca.

Misión Económica:

- Proporcionar satisfacción turística y recreativa.

- Mantener la calidad del paisaje y del medio ambiente.
- Retener la rentabilidad en la comunidad anfitriona.
- Promocionar el uso de la oferta turística y recreativa local y el consumo de bienes locales.
- Asegurar la calidad de vida de la comunidad colindante.
- Proveer bosques como soporte fundamental del recurso hídrico.
- Identificar suelos susceptibles de aprovechamiento acuícola.
- Facilitar la articulación de actividades educativas, tecnológicas y de investigación científica, con accesibilidad a las telecomunicaciones.
- Ofrecer características arquitectónicas y urbanas estéticamente superiores y entornos urbanos paradigmas de diseño y medio ambiente.
- Controlar y reducir las emisiones contaminantes.
- Recuperar y restaurar los ecosistemas ambientales.

3.3. OBJETIVOS DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL MUNICIPAL.

3.3.1. Objetivo General.

Promover un modelo de ordenamiento del territorio ambientalmente sostenible, competitivo y habitable, recuperando el litoral, los humedales y las colinas, patrocinando el desarrollo de actividades turísticas, recreacionales y culturales, permitiendo la extracción de recursos naturales y ofreciendo oportunidades de satisfacción de las necesidades de la comunidad porteña.

3.3.2. Objetivos Específicos.

a. Ambientales.

- Controlar ambientalmente las zonas de extracción minera.
- Controlar ambientalmente la contaminación marina y de los arroyos.
- Mejorar la calidad de vida de los pobladores que ocupan zonas de alto riesgo.

- Restaurar ambientalmente el litoral y las colinas porteñas.
- Recuperar los ecosistemas estratégicos porteños.

b. Sociales.

- Completar las conexiones a las redes de servicios públicos en el suelo urbano.
- Jerarquizar y otorgar identidad a la red vial vehicular.
- Dotar al municipio de espacio público, para la recreación el deporte y la cultura.
- Dotar al municipio de suelo para vivienda de interés social.
- Consolidar la infraestructura educativa, cultural y científica de alto nivel.
- Desestimular la ocupación ilegal de predios y legalizar los predios públicos ocupados a junio de 2.000 y combatir las ocupaciones ilegales en adelante.

c. Económicos.

- Dotar al municipio de suelo para la localización de la industria turística y recreativa Metropolitana.
- Dotar al municipio de las calidades urbanas y arquitectónicas para el desarrollo del parque Tecnológico del Caribe.
- Facilitar el libre acceso y competencia de las iniciativas privadas para la recreación y el turismo.
- Fomentar la actividad pesquera facilitando la localización y dotación de servicios complementarios.

3.4. ESTRATEGIAS.

3.4.1. Ambientales.

- Impulsar la reforestación de los arroyos.
- Impulsar la restauración ambiental y morfológica de las áreas afectadas por la extracción minera.

- Equipar y promocionar las áreas protegidas y de conservación como espacios para la educación ambiental y la recreación pasiva.
- Crear e implementar una política ambiental municipal.
- Impulsar la estabilización de las playas y de los acantilados.
- Garantizar la preservación del sistema orográfico y controlar el proceso de ocupación no planificada de las colinas.

3.4.2. Sociales.

a. *Vivienda Social.*

- Ofertar suelo urbanizado para vivienda de interés social.
- Promover la creación de las Organizaciones Populares de Vivienda.
- Legalizar la tenencia y la normalización urbana de asentamientos humanos amparados por la Ley 9ª de 1989 y la Ley 388 de 1997.
- Reubicar las edificaciones de vivienda que se encuentran en zonas de alto riesgo.
- Desestimular y sancionar la ocupación ilegal de predios.
- Rehabilitar física y socialmente los barrios marginales.
- Consolidación y mejoramiento de áreas construidas.

b. *Vialidad.*

- Reducir la coestión vehicular a niveles tolerables en el sector universitario e institucional colindante a la ciudad de Barranquilla.
- Convertir el transporte familiar escolar por el transporte escolar masivo privado.
- Desarrollar directrices para concertar con el área Metropolitana el sistema de transporte público y de carga de tránsito por el municipio.
- Adecuar las vías internas de distribución de los barrios.
- Mejorar el servicio de transporte público.
- Definir un sistema de ciclorutas que haga parte integral de la red de espacio público municipal.
- Consolidar un sistema de circuitos viales municipales.

c. *Espacio Público.*

- Consolidar una red de espacios públicos municipales.
- Crear el parque deportivo y recreacional municipal.
- Crear el parque de sol y mar porteño.
- Rehabilitar y consolidar la plaza de mercado.
- Recuperar el espacio público municipal.
- Adecuar las vías como espacios peatonales en las áreas de intensa actividad urbana identificada como central.
- Actuar para la recuperación y conservación de los espacios públicos colindantes a las edificaciones consideradas de patrimonio histórico y cultural.
- Adecuación de espacio público de las vías principales que han generado comercio en sus bordes y conflicto de uso vehicular y peatonal.
- Recuperación del espacio público recreativo de las zonas residenciales.
- Recuperación del espacio público marítimo.

d. *Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico.*

- Adoptar la identificación vial antigua adicional a la numérica.
- Adoptar una forma de gestión pública y privada para la conservación y el mantenimiento del patrimonio histórico.
- Revertir el proceso de deterioro de los inmuebles de conservación arquitectónica.
- Crear un programa de preservación del patrimonio construido que cuente con acciones de intervención sobre el centro histórico de la ciudad.

3.4.3. Económicas.

- Elaborar paquetes turísticos atractivos.
- Mejorar la infraestructura municipal para la atención de la población turística.
- Crear y fomentar la práctica de deportes náuticos y de playa.
- Delimitar las zonas de uso turístico y complementarios.

- Incentivar el crecimiento de la actividad turística y recreativa sostenible.
- Incentivar el aprovechamiento racional del recurso pesquero.
- Incentivar la localización de centros técnicos y tecnológicos, de estudios superiores y especializados.

PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA
COMPONENTE GENERAL
DOCUMENTO TÉCNICO FINAL

CAPITULO IV : SUBSISTEMA BIOFISICO

En este capítulo se hace una descripción de los elementos que constituyen el *ambiente biofísico* del municipio y un análisis de las fuentes de contaminación y de los riesgos naturales.

Comprende el análisis integral de los factores y procesos formadores y modeladores del paisaje (geología, hidrología, clima, formas del relieve, suelos, vegetación, fauna, etc.) e igualmente de la dinámica y transformaciones ecosistémicas que de su interacción se derivan y que se manifiestan como potencialidades y limitaciones. Se articulan y representan en las unidades de paisaje, producto de la zonificación ecológica. También hace parte esencial de este análisis, la intervención y el impacto de las actividades humanas.¹

4.1. RELIEVE

Se caracteriza por un relieve de plano a ondulado, con colinas de poca altura que son estribaciones de la Serranía de Piojó. El municipio se encuentra bordeado por la falda del Cerro Cupino y la ensenada del mismo nombre. Presenta los cerros del Nisperal, la Risota y Pan de Azúcar, con una altitud entre los 100 y 150 metros sobre el nivel del mar. El relieve costero esta conformado por unidades geomorfológicas de origen continental, marino, fluvial y fluvio marino, asociado a costas elevadas y costas bajas. Se consideran como unidades asociadas a costas elevadas aquellas expresiones topográficas con alturas superiores a los 10 metros sobre el nivel del mar, entre las cuales se destacan lomas, colinas y acantilados. Las costas bajas corresponden a las unidades que por su origen están ligadas a factores climáticos y procesos costeros, dentro de las cuales se

destacan: zonas de inundación, planicie aluvial, espigas, playas, lagunas costeras y planos aluviales. Las principales formaciones litorales son: Ciénaga de Balboa, Morro Hermoso, Punta Sabanilla. El sector urbano se encuentra localizado en tierras planas, que son una prolongación de la llanura extensa del Caribe, a 1.5 metros aproximadamente sobre el nivel del mar.

El municipio de Puerto Colombia al igual que sus corregimientos integrantes se encuentra bañado por el mar caribe y se extiende desde el rompeolas occidental de Bocas de ceniza hasta las salinas de Galera-zamba. Esta franja litoral muestra como característica zonas inestables , donde se presentan cambios significativos en cortos periodos de tiempo, reflejados en fenómenos de erosión y acrecentamiento sedimentario.

4.2. CLIMA

Definición : El clima es el efecto a largo plazo de la radiación solar sobre la superficie y la atmósfera de la tierra en rotación. El modo más fácil de interpretarlo es en términos de medias anuales o estacionales de temperatura y precipitaciones.

El municipio se encuentra ubicado como todo el litoral caribe en la zona de influencia del desplazamiento de la Convergencia Intertropical (ZIC) generando un régimen pluviométrico bimodal, es decir la presencia de dos periodos húmedos y dos periodos secos (HIMAT diversos años). En el área de estudio se presenta un clima árido con una temperatura media de 27° y 28°C, un régimen de lluvias que varía entre 700 y 1.030 mm, con un valor medio de 808 mm/año con base en 24 años de registros (IDEAM 1999). Según el Atlas Climatológico para el Caribe (CIOH, 1997). La velocidad del viento en época seca es de 10 m /seg y en la época húmeda es de 4.5 m/seg con una dirección predominante del viento noroeste; esta acción climática produce cambios morfológicos y texturales de los perfiles de la playa (Kormar 1976-1983).

¹ IGAC, 1997 Guía metodológica para la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial

A partir de la dinámica de los vientos se definen para las playas perfiles de invierno y perfiles de verano. Los primeros relacionados con oleajes fuertes y los segundos con una energía moderada.

En época de vientos fuertes entre diciembre y marzo, la acción mecánica del oleaje sobre las costas produce efectos erosivos, en el frente de playas, la berma y escarpes. Se observan fenómenos como overwash, descubrimiento del sustrato rocoso, desaparición de la berma y formación de barras submarinas que actúan como amortiguadores de los efectos negativos del oleaje. En época húmeda las playas se reconstruyen recuperando su berma, al parecer por la destrucción de la barra arenosa que aporta nuevamente el material hacia la parte alta del perfil (Variaciones morfológica y texturales de las playas, entre Barranquilla y la flecha de Galerazamba 1996).

Durante el periodo seco (Diciembre - Marzo), las playas de pendiente suave se convierten en zonas fácilmente anegadizas, afectando principalmente las áreas donde se ha dado un desarrollo turístico, como en Puerto Colombia y Salgar. Para la misma época en las playas de Sabanilla se presenta un ataque frontal de la ola, con efectos erosivos, sin desarrollar una barra interna.

En el cálculo de balance erosión – sedimentación el sector de Sabanilla es el que mayor aporte sedimentario introduce al balance. En cuanto al componente erosivo se debe destacar las playas de puerto Salgar y Puerto Colombia como los mas afectados por el fenómeno.

4.3. HIDROLOGIA

Definición: Hidrología es la ciencia que estudia la distribución del agua en la Tierra, sus reacciones físicas y químicas con otras sustancias existentes en la naturaleza, y su relación con la vida en el planeta.

La región de Puerto Colombia y zonas aledañas presentan la hoya hidrográfica del litoral que se extiende desde Bocas de Ceniza hasta la ensenada de Caño Dulce, compuesto por arroyos intermitentes.

Su principal característica es la acumulación de sedimento en sus desembocaduras, como también permanecen secos en épocas de sequías y de crecidas en la época de lluvias. Entre estos arroyos tenemos: El León, formado por el arroyo Granada y el Galapa y desemboca en la Ciénaga de la Playa. Su principal tributario es el Arroyo Hondo. En la Bahía de Puerto Colombia desembocan de sur a norte los siguientes arroyos: El Nisperal, el Chiquito, el Grande, Cupino, Boca Caña, Caño Ciego y Bajo Ostión.

El sistema hidrográfico es muy pobre desembocan en el mar caribe y drenan el área de las colinas o pequeños cerros. Estas micro cuencas hidrográficas están sufriendo un proceso de erosión acelerada en las colinas y de fuerte sedimentación en los lechos aluviales, por falta de una vegetación reguladora de las aguas lluvias, el volumen de éstas, captado por los arroyos durante los veranos es ínfimo o nulo, mientras que durante los inviernos muchos lechos no alcanzan a captar todas las aguas pluviales, presentándose los desbordamientos con consecuencias desfavorables para los habitantes de la región y sus actividades.

El predominio del material parental fino granular (tamaño arcilla y limo), hace del municipio, una zona relativamente pobre en acuíferos. (Ver plano No 2 Hidrológico).

Entre las ciénagas que cuenta el municipio estan: Sabanilla, la Albufera llamada “ La Charca”, el Rincón llamado “ Lago del Cisne “, Balboa y Manatíes. La Charca es la más contaminada y salina.

4.4. GEOLOGÍA

Definición: Ciencia que se interesa por el origen del planeta Tierra, su historia, su forma, la materia que lo configura y los procesos que actúan o han actuado sobre él. La geología aplicada se centra en la búsqueda de minerales útiles en el interior de la tierra, la identificación de entornos estables, en términos geológicos, para las construcciones humanas y la predicción de desastres naturales asociados con las fuerzas geodinámicas que se describen más adelante.²

Desde el punto de vista geológico todos los materiales del municipio de Puerto Colombia son de origen sedimentario, depositados durante el Cuaternario y un pequeño sector originado en el Paleógeno

Los materiales del Cuaternario son de origen aluvial, lacustre, fluvio - lacustre, marítimo y eólico, los cuales ocupan posiciones geomorfológicas tales como orillares, diques, terrazas, valles estrechos, rebordes de ciénagas, pantanos, playones y dunas.

Los sedimentos de origen aluvial son aquellos depositados por acción de los ríos y los arroyos cruzan el municipio. Están constituidos por materiales de espesor y texturas variable.

Los materiales de origen lacustre y fluvio - lacustre son predominantemente de texturas finas y fueron depositados a partir de cuerpos de agua mas o menos tranquilos y permanentes. A estos cuerpos de agua lacustre tuvo acceso el mar durante los períodos de trasgresión, lo cual explica en parte los problemas de salinidad y alcalinidad que afectan a muchos de los suelos.

Los sedimentos de origen marino y fluvio marino pueden ser de texturas arenosas o arcillosas. Son de espesor variable, de carácter salino, generalmente con inclusiones de moluscos y se encuentran, principalmente, en la zona del litoral, en posiciones fisiográficas tales como barras, playones, pequeñas cubetas y terrazas.

Los sedimentos eólicos han dado lugar a la formación de sistemas de dunas de diversa edad y composición mineralógica. Las dunas más recientes se encuentran ubicadas en sectores adyacentes a la costa y cubren las vertientes de las colinas bajas entre Barranquilla y Puerto Colombia.

Los materiales que se originaron entre el Pleistoceno y Holoceno generalmente, ocupan las posiciones de colinas, las cuales ofrecen diferentes características en sus formas y pendientes, de acuerdo con los procesos tectónicos y climáticos que han dado origen a una disección variable.

Estas formaciones están compuestas por materiales tales como lutitas, areniscas, calizas etc., algunas de las cuales están acompañadas por fósiles o por acumulaciones de yeso. Las características de estos materiales y las condiciones climáticas, especialmente, secas han permitido que los suelos formados en estos sistemas de colinas presenten propiedades en común tales como, alta saturación de bases y PH alcalinos o cercanos a la neutralidad.

En la tabla No. 1 y el mapa No. 1 se hace una descripción detallada de las diferentes unidades de roca y estructuras geológicas ya que ellas guardan una estrecha relación con las características hidrológicas, ocurrencias minerales y riesgos naturales. La descripción de cada una de estas unidades, esta en un orden de la más reciente a la más antigua

²"Geología", *Enciclopedia Microsoft® Encarta® 99*. © 1993-1998
Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

4.5. GEOMORFOLOGÍA:

Definición: Estudio científico de la forma del terreno y de los paisajes. El término suele aplicarse a los orígenes y a la morfología dinámica (cambio de la estructura y de la forma) de las superficies de la Tierra, pero abarca también la morfología del fondo marino y el análisis de terrenos extraterrestres. Incluida a veces en el campo de la geografía física, la geomorfología es el estudio del aspecto geológico del terreno visible. Esta ciencia se ha desarrollado de dos formas distintas que unidas ofrecen una explicación completa de la forma de los paisajes.³

4.5.1. Desarrollo del Paisaje Geomorfológico Costero

Desde la fecha de construcción de los Tajamares del Río Magdalena por Bocas de Ceniza (1935 aproximadamente), se ha experimentado en la costa del municipio y en general hacia el oeste de dicha estructura, un déficit de sedimentos que se evidencia por el continuo retroceso de la línea de la costa, con cálculos aproximados de 63 m/año (MARTINEZ, 1993).

Con base en el anterior argumento las espigas de playa frente a Puerto Colombia y en Puerto Salgar tenderían a desaparecer.

También se determinó una erosión severa en los acantilados bajos de Punta Sabanilla, debido a la fuerza del oleaje y la falta de sedimentos que antes formaban una playa y servía como amortiguamiento. Asociado a esta zona se observa un acrecentamiento de la zona de inundación de la ciénaga Manatías, que se encuentra en estrecho contacto con la ciénaga Mallorquín, y posiblemente en un futuro se fusionen estas dos ciénagas.

³"Geomorfología", *Enciclopedia Microsoft® Encarta® 99*. © 1993-1998 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

Actualmente se ha construido un Tajamar sobre la línea de la costa del casco urbano de Puerto Colombia con el objeto de evitar una erosión de áreas residenciales.

4.5.2. Valor Ambiental de las Lagunas Costeras:

Las lagunas del municipio tienen un valor de uso directo, por la pesca, el turismo, la recreación, la leña, explotación de fauna y flora, de uso indirecto por la retención de nutrientes, el control a las inundaciones, protección a las tormentas, apoyo al ecosistema silvestre y la estabilización del suelo, valores de opción, por los usos futuros y la estabilización microclimática y valores de existencia por la biodiversidad y la identidad cultural de la población y de patrimonio del territorio.

Las funciones otorgadas han sido el turismo, recreación, control de inundaciones, estabilización de la línea costera, retención de sedimentos, tóxicos y nutrientes, explotación de la biomasa, protección de tormentas, regulación microclimática, descarga de acuíferos.

Conservan una utilidad para la comunidad por los recursos pesqueros, forestales, abastecimiento de agua, madera o leña.

Sus principales atributos son la diversidad biológica y el patrimonio cultural.

Por lo anterior se constituyen en el Ecosistema Estratégico del Municipio de Puerto Colombia

En la tabla 3 y el plano No. 3 se presentan las unidades geomorfológicas del Municipio cuyos orígenes están ligados a procesos litorales de sedimentación y erosión. Actualmente muchas de estas unidades están sujetas a la acción del mar y presentan evolución y fuertes cambios en tiempos geológicos cortos; las unidades geomorfológicas están determinando en gran medida la distribución de los asentamientos e infraestructura de la actividad humana.

4.6. SUELOS

Definición: se presentan las características de los suelos, su formación y su evolución (edafogénesis), sus propiedades físicas, morfológicas, químicas y mineralógicas y su distribución.

En el municipio se destacan los suelos de las planicies aluvial, lacustre, planicie fluvio lacustre, eólica y el suelo de las colinas.

Las descripciones de las asociaciones y consociaciones de los suelos se presentan en el orden en que aparecen en las tablas 4,5,6,7,8, y en el mapa No 4 Suelos.

4.7. FLORA

Con base en la combinación de factores climáticos, geológicos y edáficos temperaturas mayores de 28° C y escasas lluvias y con predominio de suelos salinos dan como resultado las condiciones para que se desarrollara una vegetación característica de un bosque muy seco tropical según la clasificación de zonas de vida de Holdridge. El cual presenta una fisonomía que dominan los arbustos delgados espinosos con hojas muy pequeñas y un estrato denso de hierbas combinados con cactus en gran proporción. En las áreas donde exista una menor cantidad de agua se observaría una vegetación de tipo desértico dominado principalmente por herbazales bajos y cactus.

En pequeñas áreas que circundan las ciénagas principalmente en la ciénaga de Mallorquín se presentan las condiciones ambientales para el desarrollo del Manglar, sin embargo esta vegetación ha cambiado y se presentan pequeños parches arbustivos mezclados con suelos desnudos propensos a la inundación.

Debido a que la vegetación es un indicativo y síntesis de los procesos biofísicos y antrópicos ya que refleja en su transformación eventos pasados y presentes se muestra a continuación una tabla del estado actual de la cobertura vegetal que servirá como base para establecer las unidades ecológicas.

En la tabla No. 9 y plano No. 5 se presentan el tipo de cobertura actual y el uso predominante del suelo.

4.8. FAUNA

La fauna está íntimamente ligada al ofrecimiento de hábitat de un ecosistema el cual depende del tipo de cobertura vegetal y la calidad de agua exceptuando las ciénagas, los ecosistemas terrestres que se presentan en el Municipio, en condiciones naturales no pueden ofrecer ni sostener una calidad de hábitat el cual albergue gran diversidad y número de especies de alta importancia científica o para la conservación de los grupos faunísticos sumado a estas condiciones ambientales naturales, las construcciones para vivienda, industria y recreación e infraestructura como vías, caminos y algunas pequeñas áreas dedicadas a la ganadería y agricultura, han terminado por diezmar, transformar o acabar la oferta y la calidad de hábitat para la fauna silvestre que antes habitaba la región, sobreviviendo posiblemente en pequeños grupos especies de tipo generalistas.

En la tabla No. 10 se listan especies representativas de los cuatro principales grupos faunísticos que han sido reportados para la región.

Anfibios y Reptiles

El sector Caribe Central, donde se ubica el Municipio, es muy pobre en la diversidad de especies principalmente de anfibios debido a las condiciones áridas de la zona de estudio.

4.9. REPTILES DEL MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA

En la tabla No. 10 se presenta un listado de mamíferos, principalmente aquellas especies generalistas o las que se han vivido en relación con el cambio del paisaje.

4.10. AVES

Es el grupo más diverso y tiende a ubicarse en la zona costera y humedales, algunas especies son provenientes del Norte que viajan al sistema cenagoso del Caribe. Se describen en la tabla No 10.

4.11. PECES

Debido a una falta adecuada de infraestructura para el desecho de aguas residuales y basuras, la gente y la industria ante la ausencia de otra alternativa opta por votarlas en el caño o ciénaga más cercana a su vivienda, convirtiéndolos en un foco de contaminación, degradando el ecosistema, con la consecuente pérdida de servicio ambiental y un posible potencial pesquero.

De forma genérica se ha reportado que la ciénaga de Mallorquín y algunas lagunas costeras han albergado especies de interés comercial como algunos crustáceos: cangrejos, jaibas, camarones y langostinos de mar y entre los peces: lisas, lebranchés, mojarra, jurel.

4.12. COBERTURA Y USO ACTUAL DEL SUELO

Se observa una vegetación arbustiva, propia de regiones muy secas, las actividades agropecuarias están muy reducidas. Debido a que los suelos presentan características bioquímicas, topográficas y de composición como: erosión ligera, excesivamente drenados, poco evolucionados, tienen saturación de bases muy alta, pH alcalinos, presencia de altos contenidos de carbonato de calcio, capacidad catiónica de cambio media a alta y bajos contenidos de fósforo y unas condiciones climáticas muy secas las cuales limitan fuertemente su uso para cualquier actividad agrosilvopastoril. Sin embargo el Municipio se asienta sobre una estructura geológica la cual se aprovecha para la explotación de canteras en algunos sectores.

El aumento de la población y sus actividades sumada a las condiciones climáticas edáficas y disponibilidad de agua principalmente han provocado un cambio significativo del paisaje original del municipio. La vegetación silvestre se presenta actualmente en los cerros y lomeríos. En las principales vías y áreas residenciales e industriales la vegetación ha sido transformada principalmente por pastos o en suelo residencial,

institucional e industrial. Actualmente los únicos relictos de vegetación silvestre es el Mangle que se ubican en la ciénaga los Manatíes y el Rincón. Se describen en la tabla No. 9 y en el plano No. 5

4.13. GRADO DE PARCELACIÓN DEL TERRITORIO.

El POT ha querido estudiar el grado de parcelación del territorio como un indicador más del grado de humanización del paisaje y demarcar con él los sectores de mayor presión de uso antrópico para urbanización, en el municipio existen predios en el área rural que van desde menos de 1 ha hasta más de 200 ha, el 30% del territorio tiene prediaciones superiores a 200 ha y el 23% con prediaciones inferiores a 20 ha, donde se localiza la más alta presión de prediación para uso suburbano. Esta situación se describe en la tabla

4.14. ZONIFICACION ECOLÓGICA:

Con el fin de clasificar el territorio en unidades ecológicas de características similares analizada la información precedente el POT propone una zonificación ecológica claramente diferenciada para la región de la montaña. La línea costera y las planicies como los principales paisajes del municipio, al interior de ellos se distingue la geoforma su génesis, la cobertura, el uso y el grado de parcelación en que se encuentra según el plano predial, situación que les diferencia en subunidades, que se pueden apreciar en las tablas 11, 12 y 13 y en el plano No. 6

4.15 UNIDADES DE PAISAJE PREDOMINANTES :

Cómo conclusión del capítulo Componente Biofísico y como aporte para el POT del municipio, se divide el territorio en siete (7) grandes unidades de paisaje que servirán de estructura para el modelo de ordenamiento territorial, así como para la demarcación de uso, **tratamiento** y funciones dentro del territorio, su identificación ha incluido, las características homogéneas de geología, geomorfología, suelos, hidrología, nivel de prediación, uso y problemáticas ambientales presentes así: Unidad de espigas y playas asociadas a llanuras de manglar, se distingue por su alto

nivel de conflicto ambiental y el grado de influencia en la actividad económica de la región que representan el 1.3 % ; Unidad de plataformas abrasivas o acantilados, que representan el 1.5 %, caracterizada por la presión para la vivienda campestre y la recreación; Unidad de zonas de inundación asociadas a llanuras de manglar que representan 6.8 %, identificada por la deforestación y la alta presión para la urbanización; Unidad de colinas y montañas para la protección de cauces que representan el 30.7 %, y se identifica por la localización de las explotaciones mineras; Unidad de pastos y cultivos, como la única unidad de productividad agropecuaria, que representa el 16.5 %, áreas de uso mixto en donde se localiza la mayor presión sobre el suelo para urbanización, que representa el 30.5 %; Unidad de los asentamientos humanos existentes, que conforman las zonas de uso urbano , que representan el 3.9%. Todas ellas son descritas con mayor detalle en las tablas 15,16,17,18,19,20 y 21. y en el Plano No. 8 Unidades y Usos potenciales predominantes.

Las unidades predominantes como se puede apreciar son las áreas de uso mixto y las colinas y montañas y las principales áreas conflictuadas ambientalmente representan el 10% del territorio, que corresponde a la zona del litoral porteño, al lugar de localización de los ecosistemas estratégicos y al lugar de mayor presión de uso sobre el suelo.

CAPITULO V : SUBSISTEMA SOCIOECONOMICO

5.1. POBLACION

El municipio de Puerto Colombia según las proyecciones del Dane para 1999, la población estimada es de 21.630 habitantes siendo el 0.001% del total de la población nacional.

La población estimada está dividida en: el área urbana 18.507 habitantes y el resto con 3.123 habitantes. Lo que representa que el 85.5% de la población esta ubicada en el área urbana y el 14.5% de la población en el resto, evidenciando que en el municipio más de la mitad de la población vive en el área urbana. Teniendo en cuenta las proyecciones de la población para 1999 según el Dane, están determinadas por una tasa de crecimiento geométrica de 3.22% para el total del municipio, el 3.6% para el área urbana y el 2.6% para el resto.

De las proyecciones realizadas por el Dane y los consultores, se puede concluir que el municipio en el año 2.010 va a tener una población de 35.962 habitantes, de los cuales 31.372 estarían ubicados en la cabecera municipal y 4.590 habitantes en el resto, representando el 87.2% área urbana y el 12.8% área rural.

Si se observa la densidad que es la presión que realiza la población sobre el territorio, vemos que esta tiene un mayor peso pasando de 364,10 habitantes por Km2 en el año de 1999 a 499.47 habitantes por Km2 en el año 2010. Si se analiza la población por cada quinquenio se puede establecer que el crecimiento entre el año 1999 al año 2005 es de 4.073 habitantes lo que representa el 13.44% de crecimiento y su densidad poblacional es de 420.67 habitantes por Km2 y

Habitantes por Km2 y en el año 2010 con relación al año 2005 es de 5.674 habitantes que es el 15.77% de crecimiento y su densidad poblacional es de 499.47 habitantes por Km2.

Ver tabla No. 23 Evolución de la población municipal.

Para poder analizar un poco mas cual puede ser el comportamiento poblacional se debe tener en cuenta la migración que presenta el municipio; si se analiza la población por el lugar de residencia anterior a 1993, llegamos a las siguientes conclusiones: el 71% de la población se determina por el crecimiento vegetativo mientras el 16% de la población es inmigrante. Ver tabla 24 Procedencia de la Población.

Evolución poblacional por edades y sexo: El comportamiento poblacional del municipio por edades y sexos en los años 1993 y 1995 es el siguiente:

En 1993 la edad entre 0/14 años era el 34% de la población total. En 1995 alcanzó el 33% de los cuales el 52.5% eran hombres y 47.5% eran mujeres.

Las edades entre 15-29 años era el 32% de la población total de 1993 y el 31% de la de 1995 de los cuales el 49% eran hombres y el 51% mujeres.

La edad entre 30/50 años era el 27% de la población total de 1993 y el 29% de la de 1995 de los cuales el 50% eran hombres y el 50% mujeres.

La edad entre 50 y más era el 5.7% de la población total en 1993 y en 1995 era del 5.5.% de los cuales 48% eran hombres y el 52% mujeres. Ver tabla No. 25. Población censada.

Este análisis muestra que la población de Puerto Colombia porcentualmente es una población madura cuyas edades está entre 30 a 80 años, por lo cual se debe tener en cuenta para la elaboración de programas y proyectos en la administración municipal.

Evolución de los NBI: El municipio de Puerto Colombia en 1985 tenía 5.084 hogares de los cuales presentaban necesidades básicas insatisfechas 2.888 hogares lo que representaba el 56.8% del total de hogares.

El índice nacional en 1985 era el 39.5% lo que demuestra que en Puerto Colombia era de 17.3% mayor que el nacional y comparado con el del departamento del Atlántico que alcanza el 35.9% del total de hogares, es mayor el de Puerto Colombia en 20.9%.

Para 1993 donde el número de hogares del municipio se calcula en 10.344 cuyo porcentaje de hogares en necesidades básicas insatisfechas (NBI) se calcula en 46.4% que comparado con el índice nacional de 1993 es 29.1% siendo mayor en 17.3% y comparado con el del departamento alcanzó 27.5% es mayor en 18.9%.

Se observa el comportamiento de los hogares en NBI del municipio y con relación al nivel nacional estimado en 18.3% y en el departamental del 15.5% es más bajo, y para 1993 se estima que los hogares en miseria en el municipio es del 10.9% de los hogares con NBI que comparado con el nacional fue del 10.7 y con el departamental fue del 8.6%. Se observa que el municipio tiene un índice mayor, del análisis anterior se tiene una tendencia de crecimiento en las NBI del municipio, por lo cual se recomienda una intervención de la administración municipal en propuestas y planes para disminuir las NBI.
Ver tabla 26. Evolución del índice de necesidades básicas insatisfechas.

5.2. EDUCACIÓN EN LA POBLACION

La población en edad escolar estimada en el censo de 1993 se calcula en 10.257 habitantes que representa el 36% de la población total del municipio.

De la población en edad escolar asisten a los establecimientos educativos 5.527 personas según el censo, lo que determina que el 53.88% de la población está recibiendo alguna clase de educación.

Con relación a la información recogida en la secretaría de educación del municipio, los alumnos matriculados en establecimientos públicos asciende a 4.618 alumnos, lo que representa el 45% de la población en edad escolar y el 8.86% de cubrimiento lo realiza los establecimientos privados.

La población en edad escolar está dividida en: La cabecera con 5.810 estudiantes que representa el 56.64% de la población estudiantil total y en 4.366 estudiantes en el resto que representa el 43.36% del total de la población en edad escolar.

Tasa de asistencia por edades:

Si se toma la población en edad escolar y se divide por edades compatibles con los cursos a los cuales deben asistir tenemos:

De 5 a 6 años cursan el Preescolar, de 7 a 11 años cursan básica primaria, de 12 a 18 años básica secundaria y media de 18 a 24 años estudios superiores.

La población escolar de Puerto Colombia según el censo de 1993 presenta el siguiente comportamiento:

En edad preescolar de 5 a 6 años hay una población total de 1024 niños de los cuales asisten a preescolar 659 que corresponde al 64% en este rango.

En las edades de 7 a 11 años que corresponde a la población con capacidad para realizar estudios de básica primaria tienen una población

de 2.693 de los cuales asisten al colegio 1901, lo que representa el 71% de la población en edad para realizar dicho estudio.

En básica secundaria y media vocacional corresponde a las edades de 12 a 18 años con 3.132 población en edad escolar de los cuales asisten al colegio 2.352 matriculados lo que representa el 75% de la población en edad escolar para realizar dicho estudio.

En las edades de 18 a 24 años que corresponde a la población con capacidad para realizar estudios superiores hay una población de 3.327 de los cuales asisten a los estudios superiores 615 estudiantes.
Ver tabla No 27. Tasa de asistencia escolar.

5.3. ASISTENCIA SOCIAL A LA POBLACION

Para una población de 26.109 habitantes en edades de solicitar asistencia social, son atendidos 1.115 habitantes, que es el total de habitantes en edad de solicitar la asistencia social.

En relación en la edad de 0-7 años que se consideran niños y que su población total en el municipio asciende a 3.899, son beneficiarios 564 que es el 7% de la población en esta edad. En cuanto a los jóvenes tenemos un porcentaje del 6% que disminuye con relación a los niños, el total de jóvenes es de 12.995 y son beneficiados de asistencia social 200 jóvenes. En atención a las madres el porcentaje es del 5% lo que indica que la gran totalidad de las madres no tienen ningún beneficio por parte del bienestar familiar en cuanto a la FAMI, ya que de 7469 madres 144 reciben este servicio. En la atención a la asistencia a los ancianos podemos observar como de 1746 en edad para recibir este servicio solo 207 tienen la asistencia de bienestar familiar correspondiendo al 8% del total. Esto significa que Bienestar Familiar no cubre el 77% de la población.

Ver tabla 28. Servicios sociales.

5.4. ASPECTOS ECONOMICOS

Se considera que la población económicamente activa de Puerto Colombia va desde los 10 años hasta más de 65 años y se calcula en 19.711 personas, según censo DANE 1993; de las cuales 7.936 han trabajado y representan el 40.26% de esta población. Se encuentran ocupados 7.431 que es el 93.63% y desocupados 505 que es el 6.37% de la población, ver tabla 29, Población Económicamente Activa.

El 56.79% de la población económicamente activa se desempeñan como obreros o empleados, el 5,62% son empleadores, el 22.4% trabajan independientemente, el 4,12 % son empleados domésticos, el 0.70% trabajan en familia y el 10.35% no tienen información, con relación a la población económicamente activa, el comportamiento en cabecera y resto no varía significativamente con relación al total, ver tabla No. 30. población ocupada.

Según ramas de actividad la población económica activa se divide en: El 15.37% esta dedicada al comercio, el 9.68% a la construcción, el 8.38% a la industria manufacturera, el 6.37% al transporte y 5.99% a la actividad inmobiliaria, el resto de la población se distribuye sin mayor incidencia en las demás ramas de la economía, ver tabla No 31: población ocupada según ramas de la economía.

5.5. ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

TURISMO

Puerto Colombia, como municipio costero posee un invaluable potencial de desarrollo en sus recursos hídricos, sus costas bañadas por el mar Caribe o mar de las Antillas, al igual que su corregimiento de Salgar no ha sido bien aprovechada para trazar verdaderas políticas en materia turística.

Actualmente se presenta un turismo social en dos modalidades, una informal representada en las casetas que están sobre la playa y otra que

es la formal representada en los establecimientos de las cajas de compensación.

En el municipio se localizan 4 hoteles de los cuales 3 se consideran de patrimonio arquitectónico, cuenta con atractivos turísticos alrededor del Muelle, el Castillo de Salgar, la Casa de la Cultura, la iglesia de Salgar y de Puerto Colombia y la Alcaldía.

Se destacan destinos turísticos hacia el complejo urbano arquitectónico conformado por el Muelle, la casa de la Cultura, la Alcaldía y la Iglesia, el sol y el mar en las diferentes playas y el Castillo de Salgar. Sin embargo se anota un gran potencial para desarrollar nuevos destinos turísticos que involucren el ecoturismo, el acuaturismo y el turismo social. Situación que debe considerarse a profundidad en la formulación del Plan.

PESCA

Su explotación es artesanal y es de subsistencia. Las especies mas comunes son: La Cojinúa, Chivo, Lisa, Jurel y otros, el municipio cuenta con una asociación de pescadores que agrupa a 80 pescadores.

De otra parte se observa una gran potencialidad en sus cuerpos de agua para el desempeño de la pesca artesanal y acuicultura, así como en la pesca en el mar, para lo cual se requiere la planificación del uso racional del recurso pesquero existente, a partir de la vinculación de centros de investigación y la comunidad involucrada con el recurso.

MINERIA

Los suelos del municipio son ricos en rocas calizas los cuales son explotados por empresas privadas como Cementos Caribe, Sello Rojo, Canteras Ochoa, utilizando operaciones de extracción a cielo abierto y en gran escala de las cuales se manifiestan quejas por no tener en cuenta la reglamentación para la protección del medio ambiente. Otro renglón dentro de la minería lo constituye la extracción de arena utilizada en la construcción.

Las principales canteras se ubican a lo largo de la autopista al mar y son:

- CEMENTOS CARIBE
- AGRECON
- CANTERAS MUNARRIZ
- CANTERAS OCHOA
- CANTERAS BARRANQUILLA
- CANTERAS SELLO ROJO
- OTRAS QUE EN PEQUEÑA ESCALA DE EXPLOTACIÓN NO TIENEN RAZÓN SOCIAL

Se observa la potencialidad del suelo del territorio para esta actividad extractiva, sin embargo debe compatibilizarse con las aspiraciones locales, regionales de preservación de la escenografía del paisaje, como principal atributo turístico y recreativo para la población de la metrópoli y del departamento. Adicionalmente se requiere de la regulación estricta de esta actividad por parte de la municipalidad, la Corporación Ambiental Departamental y el Ministerio del Medio Ambiente , con el compromiso de los empresarios del control de los impactos ambientales generados en la población, los recursos naturales y la economía local, y la restricción de uso cuando su explotación es ilegal y no compatibilice con los usos actuales del sector.

ARTESANÍAS

Puerto Colombia cuenta con una Asociación de Artesanos, cuyos trabajos son elaborados con recursos del medio, especialmente conchas marinas, maderas, cocos y hojas secas, los productos que mas sobresalen son las cerámicas y cestería los cuales son promocionados a través de exposiciones.

Existen además varios talleres de ebanistería y modistería organizados en forma de microempresas, creando fuentes de empleo y proyectando el comercio.

COMERCIO

El municipio de Puerto Colombia importa de Barranquilla todos los insumos necesarios para la subsistencia de la población.

ACTIVIDAD AGRICOLA Y PECUARIA

El municipio de Puerto Colombia no tiene una vocación agrícola, se destacan en mediana escala las labores de Horticultura (Explotación de Hortaliza).

La actividad pecuaria se caracteriza por la presencia de granjas Avícolas que las principales son

- Granja Avícola China No 1
- Granja Avícola China No 2
- Granja Avícola El Mundo
- Granja Avícola Caluce

ACTIVIDAD INMOBILIARIA

La actividad inmobiliaria que se representa en el mercado del suelo ha tomado bastante fuerza dentro del municipio principalmente a través de la parcelación de la zona rural del municipio, situación que refleja la potencialidad de ofrecer condiciones urbanas , arquitectónicas y ambientales de excelente calidad para el alojamiento de académicos, científicos , empresarios, industriales y en general de personas que puedan aportar al desarrollo local, regional y jalonen oportunidades de crecimiento económico para el lugar.

CAPITULO VI : SUBSISTEMA ESPACIO FUNCIONAL

6.1. SERVICIOS PUBLICOS

6.1.1. Acueducto

El servicio de acueducto del municipio de Puerto Colombia, lo realiza la empresa de economía Mixta Triple A. Asume también el servicio de alcantarillado y aseo, la Tabla 31 Acueducto refleja los principales indicadores expresados en este numeral.

Características del Sistema de acueducto.

Su fuente de captación es el río Magdalena el cual tiene un volumen promedio de 15.000 a 4.000 ltrs/seg. y una calidad de agua de 100-400 NTO. La captación de agua se realiza con una unidad de bombeo que tiene una capacidad de 470 ltrs/seg. de los cuales solo se capturan 120 ltrs/seg. , utilizando el 25.53% del agua captada, teniendo el 74.47% de la capacidad como reserva, que soportarían sin problema la expansión del suelo urbano del municipio.

La capacidad de conducción del acueducto es de 470 ltrs/seg, que esta siendo utilizada en un 42.6%, es decir de 200 ltrs/seg, evidenciando una capacidad de reserva del 57.4% que se pueden utilizar para ampliar la cobertura.

La capacidad de abastecimiento de agua es de 2.000 ltrs/seg., de los cuales el volumen efectivo de almacenamiento es de 1000 ltrs/seg.

La utilización de conducción solo está en un 90% ya que la capacidad instalada es de 200 ltrs/seg y el caudal transportado es de 180 ltrs/seg.

La distribución del agua potable es responsabilidad de la empresa triple A para ello cuenta con una red de distribución en el área urbana de 9.5 Kms y con 6.800 suscriptores, lo que le permite un nivel de atención del 98%.

Con una longitud de 9.5 kms en red en el área urbana, se establece una cobertura del 52.7% con la capacidad de bombeo instalada de 470 ltrs y un caudal de bombeo de 170 ltrs. la utilización de bombeo se establece en un 36.2% con un promedio de rotura al año de 1.200 se establece un promedio diario de 12.63 roturas.

La cobertura del acueducto poblacional y de vivienda en Puerto Colombia se estima en un 98% esto significa que la cobertura en la actualidad es total en su mayoría en la prestación de este servicio.

6.1.2. Alcantarillado

Características del sistema de alcantarillado.

La longitud actual de la red es de 3.5 kms y considerando las roturas anuales, se obtiene que la cobertura por red en el sector urbano es del 19.4% y la rotura de tubería anual alcanzan el 1.02% del total de la red de alcantarillado con el 3.40% de obstrucciones. (ver tabla No. 32, plano cobertura de servicios públicos).

Cobertura poblacional y de vivienda del alcantarillado teniendo en cuenta el No. de viviendas calculadas en el año 1999 ascienden a 6.943, el número de conexiones en el mismo año que asciende a 2.840, teniendo en cuenta lo anterior la cobertura de vivienda solo asciende al 43% y la cobertura poblacional es del 40% ver tabla No. 32 se recomienda que la empresa triple A amplíe la capacidad de las redes para tener una mayor cobertura.

6.1.3. Aseo

La empresa triple A le corresponde la recolección de las basuras en la cabecera municipal y en el corregimiento de Salgar. Su disposición final la realiza en el relleno sanitario de Barranquilla, mensualmente recolecta 750 toneladas de basura, la empresa triple A presta los servicios de: Recolección de basuras domiciliarios – barrido de calle.

Equipo de Recolección

- 1 Un compactador
- 1 Una volqueta

Cobertura poblacional y de vivienda. La cobertura del servicio de aseo del municipio de Puerto Colombia alcanza el 97% tanto poblacional como de vivienda. (ver tabla No. 33 Aseo).

Aunque el servicio de aseo es bueno en el municipio, es preciso analizar el programa planteado por el área Metropolitana de realizar un relleno sanitario que abarcaría todos los municipios y áreas.

6.1.4. Alumbrado Público

En cuanto al servicio de alumbrado público para Puerto Colombia como Salgar es poco eficiente, existen sectores con caídas de tensión a determinadas horas, existen calles y carreras sin alumbrado público por falta de redes o redes ya deterioradas, por la falta de mantenimiento o por el tiempo. Existen los postes pero no tienen luminarias o postes con luminarias quemadas. En términos generales se presenta un 20% de alumbrado público. El alumbrado público ha sido dado en concesión.

6.1.5. Teléfono.

Este servicio es prestado en el municipio de Puerto Colombia por la empresa Telecom. Con una ampliación de cobertura de novecientas dieciséis (916) líneas para la cabecera y en el corregimiento de Salgar se tiene previsto la instalación de cincuenta (50) líneas, cubriendo así las necesidades requeridas hasta el momento.

El servicio que presta Telecom a sus usuarios es inestable, en cualquier momento presenta fallas técnicas, cuando llueve no se cuenta con el servicio; no hay teléfonos públicos siendo que Puerto es un centro turístico.

Para prestar este servicio se tiene pensado montar una central telefónica que funcionará en próximos meses.

6.1.6. Gas

Cobertura al 100% de la cabecera municipal, de los corregimientos de Sabanilla y Puerto Salgar. (Ver plano : cobertura de servicios públicos)

6. 2. Vivienda :

En el municipio de Puerto Colombia según el censo de 1993, tiene 4.184 viviendas que albergan 4.226 hogares de los cuales 3.580 están en la cabecera municipal, esto equivale al 84.6% de los hogares con relación al resto que hay 674 habitantes cuyo porcentaje era de 15.9%.

Para la proyección hasta el año 2010 de viviendas se tuvo en cuenta la proyección poblacional, cual arroja que por cada vivienda hay 5.2 personas calculando que en el 2.010 el número de viviendas para Puerto Colombia es de 6956 viviendas de las cuales 6068 pertenecen a la cabecera y 888 viviendas al resto. (ver cuadro 34, déficit de vivienda).

El estimativo le permite al municipio calcular el número de viviendas que hay que construir y como se debe realizar los servicios públicos básicos y equipamiento urbano para el año 2.010.

Déficit de vivienda Cualitativa. En el municipio de Puerto Colombia, se calcula que en el año 1993 el déficit de vivienda alcanza las 42 viviendas las que representa el 0.99% del total. Este déficit esta dividido en 35 unidades viviendo en la cabecera municipal que le corresponde el 0.99% y 7 viviendas en el resto que equivale al 0.0.99% de los hogares del municipio, según la información censal se observa que el déficit de

vivienda en el municipio no es crítico, se debe tener presente el crecimiento del municipio para las proyecciones futuras de vivienda.

NBI Relativos a vivienda. El estado en que se encuentran los hogares de Puerto Colombia según el censo de 1993 en el que se calculó un total de 4.858 hogares de los cuales 1029 tienen alguna NBI en vivienda, lo que corresponde al 21.2% de hogares.

Las Necesidades Básicas insatisfechas en vivienda más agudas que presenta es el hacinamiento crítico con un 8.0% de los hogares, seguido por la carencia de servicios teniendo en cuenta que si los hogares que carecen de 1 o más servicios básicos alcanzó 7.2% del total las construcciones con materiales inadecuados alcanzó el 6.0%.

Según la revisión realizada por el Sisben en 1.999, los hogares con alguna necesidad básica insatisfecha ascienden a 3.335 en vivienda estableciendo una nueva jerarquización donde la carencia de servicios alcanza el 36% de los hogares, el 15 % se encuentra en hacinamiento crítico y el 12 % habitan viviendas con materiales inadecuados, situaciones que arrojan nuevos indicadores de déficit de vivienda cuantitativo y cualitativo a los cuales les responde la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial.

El déficit de vivienda calculado con los datos del Sisben revisados en el año 1999 nos arroja un déficit de vivienda de 766 unidades que representan el 16 % del total del municipio, de las 766 unidades 664 están ubicadas en la cabecera municipal y representan el 16 % de las viviendas del casco urbano, y 102 unidades están distribuidas en el resto

Para ilustrar esta situación anexamos los esquemas en donde se relacionan las principales carencias habitacionales del SISBEN su intensidad por barrio y su localización en el casco urbano actual, que indican el déficit cualitativo de las unidades existentes.

En el esquema No 1: Abastecimiento de Agua, se destacan los barrios Vistamar, *La playa - villa*, Salgar, Pastrana, donde se presentan 325 unidades de vivienda que se abastecen de agua por medio de sistemas ajenos a la red de acueducto, de las 537 que existen en el municipio.

En el esquema No.2 : Disposición del sistema de eliminación de excretas, se destacan los barrios de *La playa*, las margaritas, pastrana, y salgar ; donde se encuentran 1442 unidades de vivienda que no están conectadas a la red de alcantarillado, de las 2608 que existen en el municipio.

Esquema No. 3: Disposición final de Basuras: se destacan los barrios de *La playa*, vistamar , pastrana, y salgar ; donde se encuentran 413 unidades de vivienda que no utilizan el sistema de recolección de basuras, de las 1564 que existen en el municipio.

Esquema No.4 : Material predominante en piso : se destacan los barrios de *La playa* , las margaritas, loma fresca, vistamar , pastrana ; donde se encuentran 433 unidades de vivienda que no tienen piso, de las 768 que existen en el municipio .

Esquema No. 5 : Material predominante en paredes: se destacan los barrios de las margaritas, loma fresca, vistamar , pastrana ; donde se encuentran 319 unidades de vivienda que no tienen paredes en materiales estables de las 664 que existen en el municipio.

Esquema No.6: Material predominante en techo: se destacan los barrios de la playa, la playa – villa, salgar, las margaritas, vistamar , pastrana ; donde se encuentran 90 unidades de vivienda que tienen techos en material vegetal o deshechos de las 134 que existen en el municipio.

Así mismo en cuanto al déficit cuantitativo se observa :

Esquema No 7 Tipo de vivienda: se destacan 1025 hogares que habitan cuartos o refugios por viviendas

Esquema No 8 tenencia de la vivienda : se destacan 1745 hogares que habitan viviendas en calidad distinta a la de propietarios.

De otra parte en el plan de Desarrollo de 1998 – 2000 del municipio se calcularon un total de 52 viviendas que están en invasión que representan el 3.8% del total de vivienda.

El municipio debe enfocar su política de vivienda en programas de mejoramiento y legalización de las viviendas y desarrollar programas de VIS.

6.3. VIAS Y TRANSPORTE

(Ver plano vías del municipio)

Puerto Colombia tiene 29 kms de vías, de los cuales 18 kms, pertenecen al área urbana y 11 al área rural. (Ver plano vías del municipio)

Puerto Colombia, cuenta con dos importantes arterias que sirven para el tráfico de bienes y servicios como son **Autopista al Mar**. Es una vía de carácter nacional que une los departamentos del Atlántico y Bolívar, hoy entregada en concesión a un consorcio para su mantenimiento y explotación de la misma. Esta formada por cuatro carriles separada por un bulevar y va de Este a Oeste, se mantiene en buen estado. (Ver plano vías del municipio).

La Carrera 51B, es la vía alterna y corre paralela a la autopista, es la ampliación de la antigua vía Barranquilla – Puerto Colombia, partiendo de la carrera 51B hasta Monte Carmelo. Su estado es bueno y su mantenimiento lo financia el departamento. (Ver plano vías del municipio)

El municipio cuenta con vías municipales como la vía Salgar – Sabanilla, que comunica a Salgar con Punta Sabanilla y empalma con la Carrera 51B a la altura del lago del Cisne su mantenimiento corre por parte del departamento. (Ver plano vías del municipio)

En cuanto a la cabecera municipal, existe un 30% de la malla vial en pavimento de concreto rígido, presentándose unas vías que necesitan mantenimiento y reparación debido a que están deterioradas por el paso de los años. (ver plano plan vial municipal)

Los sectores que carecen de pavimentación son :

Pradomar 98%
Altos de Pradomar 95%

Barrio Sal Si puedes 99%
Barrio Pastrana 95%
Barrio las Margaritas 98%
Loma Fresca 90%
Barrios Ancla, Risota, Rosita 10%
Barrio Costa Azul, Loma de Oro 60%
Barrios Centrales 5%
Barrio Punta Brava, Aurora y 7 de agosto 30%

El corregimiento de Salgar solo cuenta con un 3% de su malla vial pavimentada y falta un ordenamiento de sus calles y carreras.

Las vías pavimentadas son:

Vía de acceso: mal estado

Vía al cementerio: buen estado, en concreto asfáltico

Vía Salgar – Sabanilla: En concreto asfáltico, está en estos momentos en reparcho.

Vías de Comunicación. (ver plano de vías del municipio)

El municipio cuenta solamente con vías terrestres. Las principales carreteras son: la autopista al mar, la cual se comunica con Barranquilla y Cartagena.

Cuenta además con la antigua carretera, que parte de Puerto Colombia, pasando por Pradomar, Salgar y que al llegar al sitio denominado la “Y” se empalma con la autopista para luego a la altura del Monte Carmelo vuelve a desprenderse un ramal que corre paralela a la autopista comunicándose con el corregimiento Eduardo Santos (La Playa) y de aquí hasta Barranquilla, empalmado con la carrera 51B.

Existen caminos de herradura utilizados por la población rural que tienen sus pequeñas parcelas en los alrededores.

Las vías de acceso al municipio presentan algunos problemas. La autopista a pesar de encontrarse en buen estado carece de iluminación, la carretera antigua tiene tramos en mal estado que necesitan un

inmediato mantenimiento aunque a nivel departamental cursa un proyecto para la ampliación de ésta vía.

La cobertura de las vías es de 80 cm por habitante en el total del municipio y de 85 cm. por habitante en el área urbana y de 73 cm. por habitante en el área rural; se percibe por este dato que no son suficientes las áreas de andenes para peatones, situación que congestiona la circulación vehicular y peatonal.

Transporte. (Ver plano rutas de transporte)

Puerto Colombia hasta el momento cuenta con dos líneas de transporte y son: Transporte Puerto Colombia y Transporte Costa Azul, las cuales no satisfacen las necesidades del usuario, en cuanto a su horario, comodidades y a la seguridad por la falta de mantenimiento de los mismos, además no se cuenta con una estación de servicio y de transporte.

La empresa transporte de Puerto Colombia cuenta con 26 vehículos en un horario de trabajo de 4:45 a.m. a 8:30 p.m. el transporte a Sabanilla tiene un horario hasta las 5:00 p.m.

La empresa Transporte Costa Azul Ltda cuenta con 35 vehículos. El municipio cuenta en la actualidad con una agencia de tránsito en la cabecera, lo cual le ha generado ingresos por concepto de rodamiento; traslada al departamento el 8%.

6.4. RECREACION Y DEPORTE

En Puerto Colombia se cuenta con 4 canchas de fútbol que están ubicadas 3 en el casco urbano y 1 en la zona rural con una área total de 0.92 HAS, con relación al área consolidada del municipio representa el 44 % por mil y tienen una cobertura poblacional de 4 % por mil de los habitantes.

Se cuentan con dos (2) estadios distribuidos 1 en el casco urbano y 1 en el área rural, con una área total de 0.69 HAS que frente al área

consolidada representa el 33 % por mil y una cobertura poblacional de 3% por mil habitantes.

En relación con los parques el municipio cuenta con 4 , distribuidos 3 en el casco urbano y 1 en el área rural, con una área total de 0.44 HAS representando el 21% por mil de la área consolidada y el 2 % por mil de cobertura poblacional. (Ver Tabla 35 Recreación y Deporte).

6.5. Patrimonio Cultural

El patrimonio cultural del municipio de Puerto Colombia se establece en Patrimonio Nacional y Patrimonio municipal.

El patrimonio Nacional esta determinado por los monumentos Nacionales que lo conforman El muelle (marítimo), el castillo de Salgar (que al parecer sirvió de aduana) y la casa de la cultura (anteriormente la estación del tren).

El patrimonio municipal esta reflejado en el patrimonio arquitectónico en el cual se cuenta la alcaldía, la iglesia de Salgar, la iglesia de Puerto Colombia, los Turísticos son; Las playas de Salgar, Pradomar y las de Puerto Colombia.

En los aspectos tradicionales se cuenta con leyendas como la de Don Juan Sierra, de las Animas, historia de la Novia y la de los Enanitos.

El municipio cuenta con 2 escenarios culturales, 10 grupos artísticos, 14 grupos folclóricos 4 grupos de danzas para realizar y fomentar la cultura dentro la población.

PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA
COMPONENTE GENERAL
DOCUMENTO TÉCNICO FINAL

CAPITULO VII
SUBSISTEMA FINANCIERO Y ADMINISTRATIVO .

El presupuesto inicial de rentas y gastos aprobado en el municipio, alcanza durante la vigencia fiscal del año 2000 la cifra de \$6.995,979.513, suma que no incluye adiciones ni créditos. Sin este atenuante su incremento fue del 10% respecto al ocurrido en periodo 98-99 que fue del 25%, como podemos observar en el cuadro No 1. Sin embargo igual al suceso de los años anteriores se espera un crecimiento similar.

Para un municipio relativamente pequeño esta es una cifra importante para solventar algunas necesidades básicas insatisfechas. Sin embargo, igual a la gran mayoría de localidades pequeñas del país, los actuales presupuestos se quedan cortos con creces frente a las funciones y competencia que la ley obliga, y a las numerosas necesidades represadas durante años..

La descentralización ha trasladado a los entes locales tal cúmulo de compromisos que es financieramente imposible cumplirlos a corto plazo, por ello de entrada en este análisis se recomienda que para el futuro inmediato se establezcan prioridades de largo plazo fundadas en los Planes de Desarrollo, el POT, que realmente los hagan viables fiscal y financieramente.

El presupuesto del municipio en su agregado de ingresos, está constituido por los Ingresos Corrientes que a su vez se dividen en Tributarios y No Tributarios, realmente y para nuestro caso, donde se concentra el mayor volumen de ingresos.

El resto de componentes de los ingresos son recursos ocasionales a saber; recursos de capital del balance, del crédito interno o externo, rendimientos financieros, donaciones excedentes financieros, ventas de

activos y otros recursos de capital. Como tercer gran componente y en períodos pasados muy importantes, están los Fondos Especiales de destinación específica, y por último los ingresos de los establecimientos públicos.

Por el lado de los GASTOS definimos el de Funcionamiento, que contiene a los servicios personales, gastos generales, transferencias corrientes, servicios de la deuda, y gastos de inversión.

Igualmente haremos un ejercicio con algunos Indicadores Financieros para comparar el comportamiento de los Ingresos y Gastos, un concreto análisis sobre la Organización Administrativa, y por último unas conclusiones y recomendaciones.

7.1. Análisis del Comportamiento de los Ingresos: (Ver tabla No. 36)

Ingresos Corrientes: Son los recursos que llegan al municipio en forma regular. Se compone de:

1. Ingresos Tributarios: Se refieren a los ingresos que tienen el carácter de impuestos estos a su vez se dividen a su vez en Directos e Indirectos así:

A. Impuestos Directos: Dentro de los Directos, el municipio de Puerto Colombia depende en externo de sus ingresos por Impuesto Predial y en menor medida del impuesto de circulación y tránsito, este último con caída abrupta del año 98-2000.

Los impuestos directos para el año 2000, representan el 78% de los ingresos tributarios y a su vez el predial representa el 91% de lo recaudado por concepto de impuestos directos. Estos impuestos han crecido, según el cuadro No 1 del 43% en el 98, 45% en el 99 y 51% en el 2000. Ello por un crecimiento positivo del predial entre el 98 y 2000, así :41%-98-99, y 30% en el periodo 99-2000.

Sin embargo salta la duda del porque existen tan altos saldos (si interpretamos que los saldos son aquellos excedentes no ejecutados que

para este caso serían impuestos no recaudados) en la recaudación de este impuesto, si observamos las ejecuciones presupuestales para el año de 1998 y 1999.

Para 1998 para un total de saldo (ver ejecuciones presupuestales) de \$506.258.916 de saldo, \$427.775.087 son por concepto del impuesto predial. Igual sucede con el año de 1999 donde de un total de saldo de \$1.605.894.884 a septiembre 30, \$1.492.383.096, son de impuesto predial. Si estas cifras son certeras, el sistema de recaudo de este municipio es altamente ineficiente y tiene que ser completamente revaluado.

El otro caso que vale la pena mencionar, es el de Circulación y Transito que cayó de recaudar \$400 millones en el año 1998 a \$72 millones en el 2000. Las causas seguramente estarán en el tema de peajes u otras consideraciones .

B. Impuestos Indirectos. En menor medida los Impuestos Indirectos suman una cifra no despreciable en el contexto de los ingresos tributarios, destacándose el de Industria y comercio, avisos vallas y tableros, delineamiento y construcción. Nuevamente encontramos que el principal factor de suma en este impuesto que es el Industria y Comercio, sufre un franco deterioro a lo largo de los años 98-99 y 2000, disminuyendo en más de un 200% su recaudo. Se debe a que la actividad del turismo esté, posiblemente, en notable proceso recesivo, lo que se refleja en las fuentes de empleo y de impuestos para el municipio

Dentro de los impuestos Indirectos existen catorce items (14), con cifra menores si los reverenciamos individualmente, pero que finalmente son importantes a la hora de sumar tanto así que representan el 21% del total de ingresos tributarios del municipio. Cuadro No1.

2. Ingresos No Tributarios: Son aquellos recibidos en forma regular que no son Impuestos, tales como las tasas, multas, contribuciones fiscales, rentas contractuales,

Los impuestos No Tributarios en los años 98 y 99 son mayores a los receptados por los Tributarios según el cuadro No1. Ello se debe a que los porcentajes de ingresos corrientes de la nación (léase transferencias por ley 60) son de importancia capital.

Para ir aclarando, el municipio depende en buena medida de en este PICN, que representa el 80% de los Ingresos No Tributarios.

En los años 98 y 99, según la misma información estos ingresos representan más del 50% de los Ingresos Corrientes del municipio.

Los Fondos Especiales (FIS, R.S.S. entre otros) y el Situado Fiscal, representan las otras dos fuentes más significativas en este ítem. Empero el primero de los mencionados, que tiene alguna inversión importante en año 1998 y desaparece prácticamente en sus aportes para los años 99 y 2000, por la política del actual gobierno.

El situado fiscal que esta definido como el PICN que se destina a educación y salud en aquellos municipios certificados, agrega una suma importante para el 99 y 2000.

Para concluir las aproximaciones al tema de ingresos, el municipio depende en sumo grado de el Impuesto predial y de las Transferencias del nivel nacional a través del PICN (ley 60) y Situado Fiscal.

Pero frente a la realidad de otros municipios, la localidad de Puerto Colombia no presenta una situación tan crítica, dado que tiene una alta participación de sus propios ingresos, que para el año 2000 ya son superiores a los que recibe del nivel nacional. Para este año se revierte la relación, puesto que la participación de los ingresos tributarios vía impuestos directos e indirectos (51% de los Ingresos Corrientes) empieza a superar levemente a los ingresos recibidos de la nación (48% de los Ingresos Corrientes de la nación).

Para los mismos años y en cifras constantes (al aplicarle el deflector implícito del PIB) los ingresos No Tributarios muestra crecimientos negativos (ver Tabla No. 37), en sus tres más importantes apostadores como son el PICN, los Fondos con destinación específica y el situado

fiscal, mientras que por vía ingresos tributarias observamos un crecimiento positivo y sostenido.

Lo anterior tiene un significado importante, dado que el nivel nacional ya empieza a dar muestras de "Reducción de transferencias" a los entes territoriales. Primero con la desaparición de los fondos y posteriormente será disminuyendo las transferencias de ley 60.

Ahora bien, la nación reclama mayor esfuerzo fiscal de las entidades territoriales, esfuerzo que tendrá que observarse en la audacia para reactivar la economía en sus potenciales locales, y el municipio de Puerto Colombia tiene futuro para generar ingresos e impuesto, en industria y comercio (actividad de transformación en la pesca, el turismo, la construcción).

También este esfuerzo deberá orientarse a lograr mayores recaudos del impuesto predial, hacerlos efectivos, y por el otro, a evitar la Evasión y la Elusión fiscal, para lo cual tendrá que modernizar los actuales mecanismos de recaudo..

7.2. GASTOS.

El rubro de gastos esta compuesto por: Gastos de funcionamiento que a su vez contienen, servicios personales, gastos generales, transferencias corrientes; Servicio de la deuda y gastos de inversión.

Los dos grandes componentes en los Gastos, son los de Funcionamiento e Inversión, en mucho menor medida el financiamiento del déficit fiscal que no es muy considerable, y los servicios de deuda que son mínimos, por lo que consideramos que el municipio no está considerablemente endeudado en la actualidad

Para el año 2000 la cifra de inversión es significativa, pero no la optima, representando el 54% del presupuesto global de rentas y gasto.

Una de las causas es el del elevado componente de gastos de funcionamiento sobre el total de gastos.: $3.194.408/6.995.979= 45\%$., que se considera elevado y muy cercano al plan de inversiones previsto.

Para un municipio pequeño, esta proporción (45% en funcionamiento y 54% en inversión) no es justificable, ni compensatoria.

La sola administración central del municipio se lleva el 75% (2.409.159/3.194.408) gasto de funcionamiento. Pero también son elevados las cifras en concejo, Contraloría y Personería municipal.

El esfuerzo no solamente debe realizarse por el lado fiscal, sino también por el administrativo.

Por lo que se deduce que se debe realizar un reestructuración administrativa que libere recursos para la inversión y haga más eficiente y moderna la administración. Se debe por tanto acometer el Plan de Reforma Administrativa y Fiscal-PRET- auspiciado por el ministerio de hacienda, en donde se analiza conjuntamente con este organismo tanto los aspectos administrativos como fiscales del ente territorial que lo hagan viable.

7.3. Servicio de la Deuda

Para el año los años de 1997, 1998 y 1999, el municipio estuvo amortizando y pagando intereses que no significaban cifras grandiosas respecto a los niveles de gastos según se desprende del siguiente resumen:

Como apreciamos en esta aproximación, durante los años 1997 y 1998, el servicio de la deuda por créditos u otras obligaciones del fisco municipal con terceros, significaba el 10.5% de los gastos de funcionamiento, que para presupuestos pequeños son muy significativos. Posteriormente para los años 1999 y esta suma disminuyó apreciablemente al 2% y para el año 2000 está calculado en un 0.1%.

Con la crecimiento positivo de los ingresos, aún sin modernizarse sus mecanismos e instrumentos, y según lo encontrado en la información suministrada, el municipio estaría en la capacidad de endeudarse.

7.4. INDICADORES DE ANALISIS FINANCIERO.(ver Tabla No.39)

Pagos de Funcionamiento per cápita

El monto promedio por habitante que el Puerto Colombia paga en su funcionamiento es de \$112.236. (Este indicador debe compararse con otros municipios similares para establecer diferencias y análisis)

* Esta en pesos constantes. Se utilizó el deflector implícito del PIB año 2000.

Carga Tributaria per capita

El valor promedio que cada habitante le aporta en forma de impuestos a fisco municipal es de \$125.572., superior levemente de lo que se gasta el municipio en funcionamiento por habitante.

Las diferencias entre lo que paga el usuario por impuestos, y lo que se gastan en su funcionamiento deberían ser mayores, demostrando esta comparación de indicadores, que se requiere mayor esfuerzo en el recaudo y menor gastos por funcionamiento, para que ambos indicadores per. capita demuestren mayor eficiencia de la administración.

*se utilizó el mismo deflector para el año 2000

Capacidad de Financiación de los pagos de la Administración con recursos corrientes

Por cada peso corriente que recibe la administración (descontando los destinados a la inversión por transferencias), el 0.74 se destina a pagar los pagos de funcionamiento por lo que se considera que es un indicador muy alto dedicado a la administración.

Grado de Dependencia Corriente

El grado de dependencia de las transferencias es fluctuante y con pequeñas diferencias en los años de la referencia, y con tendencia a la baja en el último año, explicándose tal comportamiento, por un lado, por que en los dos (2) últimos años desaparecen los Fondos son destinación específica (fondos de cofinanciación), y porque aparecen en mismo

periodo los recursos por situado fiscal inmersos en presupuesto para educación y salud, Mientras que, la PICN se mantiene estable como quiera que se observa que permanece casi invariable porcentualmente este PICN dentro de los ingresos No Tributarios del municipio.

Al tiempo que esto sucede, los ingresos tributarios (impuestos directos e indirectos) si son crecientes En los tres años, pasando los directos del 43% de los ingresos corrientes en el año 1998, al 51%.En el 2000.

Esta apreciación ya se había manifestado en el encabezamiento de este documento al señalarse que al final del periodo los tributarios superaban a los no tributarios en el 2000.

Las diferencias no son notables, pero se estima que con unos sistemas de recaudo más modernos y eficientes definitivamente el municipio puede lograr menores grados de dependencias de las transferencias.

Importancia de las transferencias forzadas

Ahora bien, en el concierto de los municipio de menos de 50.000 habitantes, se puede decir que Puerto Colombia tiene un grado de dependencia inferior al de la mayoría de las localidades dado que estos tienen porcentajes del 80% y más, de las transferencias de la nación y no cuentan con volúmenes importantes de recaudo, industria y comercio, (sobre todo del predial) y de otros menores que también suman (circulación, sobretasa a la gasolina, medios ambiente, etc.).

Este resultado nos indica que el 60% de los recursos requeridos para ejecutar el plan de inversión del municipio provienen de las transferencias de ley 60 destinadas a inversión forzosa. Como señale, es importante este porcentaje enviado desde la nación, pero del restante 40% complementario el municipio esta colocando aproximadamente algo así como un 25% .

7.5. Organización Administrativa:

Según el manual de funciones aprobado en 1988, existen 10 secretarías del despacho más una dirección de oficina jurídica, todas con sus

respectivos secretarios auxiliares y profesionales universitarios para un total de 45 funcionarios.

Para un municipio del tamaño poblacional de puerto Colombia, la administración debería realizar ajustes a través de una reforma administrativa que agrupara más las secretarías, por ejemplo Educación y Cultura en una sola, Desarrollo, Planeación, Medio Ambiente y Agricultura en otra unidad multipropósito e interdisciplinaria, fortalecer la Secretaría de Obras Públicas con Ingenieros-Arquitectos para la formulación, evaluación y monitoreo de proyectos

La Secretaría de Hacienda por su lado, es la segunda más importante en número de funcionarios, pero deberá fortalecerse y modernizarse, porque como se ha venido manifestando el sistema de recaudo, debe mejorar, ser más eficiente, sobre todo cuando los retos que imponga el desarrollo del Plan de ordenamiento así lo exigen.

Se sugiere por tanto agrupar la dispersión de las actuales dependencias y profesionalizarlas, puesto se denota que existen muchos secretarios digitadores en cada dependencia y esa no debe ser la respuesta ante exigencias de tipo técnico sectorial.

Igualmente, la agrupación, profesionalización y modernización de la administración conllevaría a mejorar eficiencia y eficacia, y de paso a disminuir los Gastos de Funcionamiento que por el momento no se encuentran en una relación óptima frente a las inversiones.

El perfil social de la administración se manifiesta en que la Secretaría de Gobierno con oficinas para la mujer y la juventud, quejas y reclamos, participación comunitaria, es la más importante en cuanto a recurso humano.

En conclusión, se considera necesaria una reestructuración del ente territorial que reduzca los gastos de funcionamiento y aumente la eficiencia en la prestación de servicios y la oferta de bienes.

Conclusiones y Recomendaciones

1) Los ingresos corrientes del municipio son crecientes (en términos nominales), y tienen un enorme componente dentro de sus ingresos Tributarios como lo es el Impuesto Predial que representa el 78% de estos. Igualmente dentro de los Impuestos indirectos asisten 14 tipos de impuestos que requieren cuidado y valoración.

Es decir el municipio tiene de donde, pero deberá actualizar la información de este tipo de impuestos (y posiblemente su base impositiva), Modernizar su recaudo por sistemas e instrumentos más ágiles y confiables que eleven sus ingresos. Y desarrollar campañas educativas ante los ciudadanos

2) Se deben estudiar en detalle el comportamiento de algunos impuestos importantes como el Circulación y tránsito e Industria y Comercio, que cayeron abruptamente entre el año 1998 y 2000, y además revisar en detalle el funcionamiento y evolución particular de los impuestos indirectos que representan un potencial para el fisco municipal.

3) Es claro que los impuestos no Tributarios están en franco declive, por que ellos se sustentan en las transferencias de la nación al municipio. Esto en virtud del ajuste fiscal que se lleva a cabo, que incide en la política Macroeconomía, pero en particular en la política social. De aquí en adelante habrá que ajustarse el cinturón localmente y no esperar evolución positiva, sino más bien regresiva, lo que obliga al municipio a generar nuevas fuentes de ingresos y mejorar las existentes.

4) Los esfuerzos financieros que se hagan deben ser complementados con una bien lograda reforma administrativa (que cuenta con el apoyo del Ministerio de hacienda a través del PRET), que permita ahorrar en gastos de funcionamiento y liberar recursos para inversión en infraestructura y desarrollo económico. Obviamente se buscará elevar los niveles de eficiencia. Agrupar, Profesionalizar y Modernizar deben ser los criterios a seguir.

5) Se deben definir Prioridades de Inversión a Largo Plazo, porque definitivamente las funciones y competencias sectoriales otorgadas a los municipios son muchas, y no se pueden hacer en una sola administración, y mucho menos con los recursos con que se cuentan.

Municipio que hoy día disperse su presupuesto en pequeñas e inocuas obras, estará rezagado ante el reto que exige el progreso social de su comunidad.

6) La evolución del servicio de la deuda es positivo. Para el año 2000 el pago por el servicio de la deuda es de 4 millones de pesos, cifra que descendió bastante, por lo que se deduce que no tiene altos niveles de endeudamiento. Esta oportunidad deberá aprovecharse para sectores estratégicos productivos que generen empleo ingresos e impuestos.

7) Para generar ingresos, empleo e impuestos, se debe proponer una política económica para el municipio que desarrolle áreas estratégicas como el turismo, el comercio, los servicios.

PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA

COMPONENTE GENERAL
DOCUMENTO TÉCNICO FINAL
CAPITULO VIII

ANALISIS ESTRUCTURAL Y DE RETOS ESTRATEGICOS PARA “PUERTO COLOMBIA”

8.1 DESCRIPCION METODOLOGICA

De acuerdo con la Planificación Prospectiva Estratégica, para comprender la evolución de un sistema es necesario conocer su estructura, la cual se presenta como un conjunto de elementos cualitativos, cuantificables o no relacionados entre sí, los cuales conforman a su vez una red de relaciones. Mediante la identificación de estas relaciones, es posible determinar los factores esenciales para el desarrollo futuro del sistema, por cuanto la estructura identificada conserva cierta permanencia en el tiempo.

En la metodología Prospectiva, todo proyecto precisa de tres grandes principios para poderlo ejecutar:

- Una reflexión previa
- Una acción para su puesta en marcha
- Una apropiación y movilización de todos los actores implicados en la consecución del proyecto.

El Análisis Estructural, es una de las herramientas utilizadas en el proceso de reflexión.

De un todo complejo, que resulta ser un sistema, se extrae la jerarquía de elementos que lo componen, así como la relación existente entre ellos, y de esta combinación surgen los elementos del sistemas más importantes a tener en cuenta, de cara al futuro del mismo.

8.1.1 OBJETIVOS DEL ANALISIS ESTRUCTURAL

El análisis estructural persigue dos objetivos que son complementarios entre sí:

- Realizar una representación tan exhaustiva como sea posible del sistema estudiado, garantizando además la evidenciación de los factores ocultos y reflejando los aspectos contra intuitivos de su comportamiento.
- Reducir la complejidad del sistema estudiado y de las relaciones entre sus variables, poniendo además en evidencia la importancia relativa de cada una de ellas en éste, y con ello, descubriendo cuál es el papel individual y grupal de las mismas dentro de la evolución futura del sistema.

8.1.2 ETAPAS DEL ANALISIS ESTRUCTURAL

El análisis estructural comprende tres etapas para su desarrollo:

- Determinación del listado de variables descriptivas del sistema.
- Establecimiento de las relaciones en la Matriz de Análisis Estructural.
- Jerarquización y clasificación de las variables.

8.1.2.1 Listado de variables

La determinación de la lista de variables, es un paso fundamental en el Análisis Estructural. Se trata de identificar y definir, con base en la consulta directa o indirecta de los actores de la Región, todos aquellos factores o variables que, se intuye, inciden en el sistema, y ninguna aportación queda excluida, si no es tras la discusión y posterior acuerdo del grupo.

Puesta en relación de las variables

La relación de cada una de las variables con el resto, se establecen por medio de una representación matricial. Es un cuadro de doble entrada se sitúan en filas y en columnas la totalidad de las variables surgidas del paso anterior, conformando la Matriz del Análisis Estructural. Cada elemento de la matriz representa una relación de influencia directa, que es determinada por el grupo asistente al Taller del Análisis Estructural, con base en su conocimiento y percepción sobre el sistema. Así, para cada variable se examinan las relaciones causales que mantiene con las demás, intentando precisar la intensidad de cada variable con el resto de las que componen el sistema. El diligenciamiento de la matriz no es por lo tanto únicamente cualitativo, sino que se cuantifica la relación, en caso de que se considere que esta existe, independientemente de si la incidencia detectada es positiva o negativa.

En el Taller de Análisis Estructural, la puntuación de cada relación de influencia directa se califica entre 0 y 4, teniendo en cuenta las siguientes categorías de intensidad:

no influencia
influencia débil
influencia media
influencia fuerte
influencia potencial

Clasificación de las variables

Las puntuaciones otorgadas por el grupo de trabajo con las cuales se configura la matriz estructural, arrojan los resultados de motricidad (suma en línea de los valores de cada variable integrante de la matriz) y dependencia (suma en columna), obteniendo posteriormente, y por medio de la aplicación del programa MIC- MAC, la distribución de las variables en el Plano de Motricidad – Dependencia.

Los indicadores de motricidad y dependencia registrados en la Matriz de Análisis Estructural, indican la acción directa de las variables del sistema, sin integrar las relaciones ocultas de carácter indirecto entre variables que, por otra parte, tienen gran influencia sobre el mismo. Por su parte, el proceso de multiplicación matricial aplicado a la Matriz de Análisis

Estructural, permite estudiar la difusión de los impactos por los bucles de reacción y, en consecuencia, jerarquizar las variables teniendo en cuenta los efectos indirectos:

Por orden de **motricidad**, teniendo en cuenta el número de caminos y bucles de amplitud 1, 2,.....,n **salidas** de cada variable.

Por orden de **dependencia**, teniendo en cuenta el número de caminos y bucles de amplitud 1, 2,n que **llegan** a cada variable.

De hecho, la clasificación que más interesa es aquella que toma en consideración las relaciones de segundo, tercer..... orden. Es a partir de esta clasificación, también denominada indirecta, como se realizan las valoraciones correspondientes.

Para mayor comprensión de la interpretación de estos resultados, es importante exponer que el grado de implicación de las variables en el sistema, puede apreciarse a través de dos indicadores: la motricidad y la dependencia.

La motricidad de una variable mide la acción de esta variable en el sistema. En otras palabras, una variable fuertemente influyente es un factor de evolución importante para el mismo. La influencia puede ser **motriz** o por el contrario **frenar** la evolución del sistema.

A la inversa, **la dependencia** de una variable señala cómo reacciona esta variable a los cambios de estado de otras variables del sistema: una variable es dependiente en la medida en que es **sensible** a las modificaciones del mismo.

8.1.2.2 Ventajas y Limites del Metodo

El método de Análisis Estructural pone de relieve las variables ocultas, y obliga a reflexionar sobre los aspectos contraintuitivos del comportamiento del sistema estudiado. Pretende ayudar al decisor, pero no ocupar su lugar ni describir con precisión el funcionamiento del

sistema, sino sobre todo **poner de relieve las grandes líneas de su organización.**

Por otra parte, un número limitado de variables no puede más que tomar de modo esquemático la realidad. El grupo que redacta definitivamente la lista, para no alargarla en exceso, está obligado a fusionar variables bajo un mismo epígrafe. No obstante, es útil en la medida en la cual ofrece las grandes líneas sobre las cuales se debería actuar y como se debería hacer en forma más efectiva para el sistema.

La ventaja del método, es que integra parámetros cualitativos que convierten al sistema en menos arbitrario de lo que generalmente son los métodos que únicamente retienen datos cuantitativos: “ ***La previsión parcial, que no retiene más que aquellas variables explicativas, en general económicas y cuantificables, sin tener en cuenta la evolución de ellas en relación con la aparición de nuevas tendencias, es más fuente de error que de utilidad*** “.

8.1.2.3 El Eje de la Estrategia

Tras la descripción realizada sobre la distribución de las variables en función de su ubicación en el plano de Motricidad-Dependencia, el siguiente paso lo constituye el análisis del Eje Estratégico. El análisis de subsistemas, nos aclara la relación que existe entre las variables y permite evidenciar que la actuación sobre unas conlleva a la consecución de las otras, o al menos provoca un efecto de arrastre, hacia las situadas por encima, hasta alcanzar las variables-clave.

El análisis del Eje Estratégico es complementario al realizado en los subsistemas.

Mediante la proyección de la nube de variables sobre una bisectriz imaginaria, que partiendo de la base se lanza hacia el vértice opuesto donde se sitúan las variables clave, se construye el Eje de la Estrategia. Este ofrece una visión acerca de las cuáles son los retos estratégicos del sistema, pues está compuesto por aquellas variables con un nivel tal de motricidad, que las convierte en muy importantes dentro del

funcionamiento del sistema, combinado con una dependencia que las hace susceptibles de actuar sobre ellas.

8.2. RESULTADOS

Para la obtención de variables se realiza en el Municipio de Puerto Colombia, un Taller de Aplicación del Dafa donde se estableció las tendencias actuales y futuras para oportunidades y amenazas.

En relación a las debilidades y fortalezas se determinó las tendencias actuales y alternativas posibles, el resultado del taller se consignó en los siguientes cuadros:

8.2.1 RELACION DE LAS VARIABLES

En base al análisis de cada una de las diferentes dimensiones se establecieron grupos de variables y relacionaron de la siguiente forma:

Infraestructura
Cultural
Ambiental
Político administrativo y
Económico y se agruparon en el listado de variables que influyen en el Futuro de Puerto Colombia.

LISTA DE VARIABLES

8.2.1.1 Infraestructura:

Grado de desarrollo de la infraestructura de servicios públicos:

Interconexión con el acueducto de Barranquilla, deterioro del tanque de almacenamiento de Salgar, poca capacidad instalada en la bocatoma, renovación de redes de conducción entre Salgar y Puerto Colombia, expansión de redes, interconexión eléctrica, desarrollo de programas de alcantarillado y basuras.

Grado de desarrollo de la infraestructura vial:

Vías de acceso en buen estado, la carretera al mar por la periferia del municipio, existencia vía alterna para Barranquilla, fácil acceso para llegar a las vías principales, parque automotor adecuado, vías que comunica a Salgar con Sabanilla, existencia de señalización vial, falta de estaciones de servicios automotriz, drenajes de vías insuficientes, construcción de ciclovías, construcción de vías paralelas.

Grado de desarrollo de la infraestructura educativa:

Instalaciones, equipamiento y material educativo para los diferentes niveles, localización de muchas universidades, ofertas de los establecimientos educativos privados.

8.2.1.2 Cultural:

Grado de aprovechamiento de la capacidad y calidad de la cultura en Puerto Colombia:

Grupos sectoriales, políticos, culturales, escuela de artes, instalaciones de divulgación, recursos internacionales, diversificación cultural.

Grado de reconocimiento, apoyo e impulso al patrimonio cultural:

Diversificación de grupos artísticos, patrimonio cultural, muelle, castillo de Salgar, estación antiguo ferroviario, corredor cultural.

Nivel de participación ciudadana:

Importancia que la comunidad le ve a la actividad cultural, deseo de sobresalir de sus artistas, apoyo institucional.

Nivel de identidad y sentido de pertenencia cultural:

Autoestima, valoración de la región y de su cultura, unidad e integración, identidad socio-cultural.

8.2.1.3 Ambiental:

Nivel de protección ambiental:

Contaminación de fuentes hídricas, conservación del ecosistema, **tratamiento** de lagunas de oxidación, impacto en la zona costera, recursos o cooperación, conservación y protección de ciénagas, explotación minera.

Grado de desarrollo sostenible:

Estudios ambientales, físico-químicos del agua y aire, pesca indiscriminada, mar, ciénagas, sedimentación, tala de árboles, parques, asociaciones, protección al medio ambiente, reforestación.

8.2.1.4 Político Administrativa:

Nivel de Desarrollo Institucional:

Estructura administrativa, funcionalidad, quejas y reclamos, aportes de salud, educación, poblacional, creación de secretarías (Cultura y Hacienda), convenios, conflicto de límites.

Nivel de conformación de Unidad Territorial:

Problemas de límites, programas metropolitanos, servicios comunitarios, visión territorial, creación de corregimientos, invasiones, conformación de espacio público.

Grado de efectividad y transparencia en el manejo presupuestal:

Inversión en programas y proyectos, acumulación de deudas.

8.2.1.5 Económica:

Grado de desarrollo y promoción de la actividad turística y ecoturística:

La ubicación cerca de Barranquilla, la buena accesibilidad de vías, exparcimiento público, inestabilidad de las playas, cultura de los bañistas, privatización de las playas.

Grado de desarrollo del turismo cultural

Grado de nivel de empleo:

Nivel de desempleo, generación de empleo.

Grado de conformación de la base económica:

Recursos internacionales, globalización de la economía, fondo de regalías, dependencia económica de Barranquilla.

8.2.1.6 Social y Vivienda

Grado de control en la tenencia del suelo:

Cambio de uso, existencia de vivienda en zonas de patrimonio cultural, normas urbanísticas, hacinamiento, privatización de playas, construcción en áreas de manglares, venta ilegal de terrenos, determinación de zonas para vivienda de interés social.

Nivel de cobertura y accesibilidad en vivienda:

Para la población urbana y rural.

Nivel de crecimiento, desarrollo, integración y concentración poblacional:

Control de inmigración, organización de los asentamientos humanos, integración de desplazados y población marginal.

Incremento en el empleo:

Promoción a la generación de empleo.

Programas de atención a grupos especiales / vulnerables:

Programas a la tercera edad, la juventud, la niñez, los desplazados.

Ampliación de la cobertura de salud:

Las 22 variables consideradas anteriormente fueron recogidas a través del ejercicio realizado con la población de Puerto Colombia, en talleres denominados como análisis de la DOFA.

Dentro de las 22 variables hay algunas que tienen características de mayor motricidad y dependencia la cual se puede observar en la matriz de impacto directo que fue realizada en los talleres de análisis estructural que se hicieron con los equipos de trabajo de la comunidad y el análisis directo de la consultoría. Los resultados obtenidos se pueden observar en la matriz (ver Tabla 40).

8.2.2 CLASIFICACION DE LAS VARIABLES

Los resultados obtenidos en la matriz de Impacto directo donde se busca los valores de motricidad e independencia de cada una de las variables, se refleja en el plano cartesiano de motricidad y dependencia para poder definir las políticas o lineamientos que deberían ser adoptados por el Municipio de Puerto Colombia y su población en pro de la consecución de sus metas y su interpretación, encierra los ideales de futuro que se espera conseguir.

El reparto de las variables según su localización en el plano de Motricidad y dependencia permite establecer la clasificación por tipologías de variables para el Municipio de Puerto Colombia que se describe en el punto siguiente.

8.2.2.1 Subsistemas de Variables

Para tal efecto el plano de Motricidad y dependencia se divide en cuatro partes; tomando cada uno los siguientes nombres.

En la zona de poder (parte superior izquierda) se sitúan las variables de entrada que son fuertemente motrices y poco dependientes, son los que determinan el funcionamiento del sistema generalmente poco gobernables y determinantes que impulsan o frenan acciones, también se determinan variables del entorno, que son variables que al cambiar afectan todo el sistema en la zona de conflicto (parte superior derecha) se encuentran las variables claves llamadas variables reto, son muy motrices y muy dependientes, cuentan con un elevado nivel de motricidad y dependencia lo que la convierten en variables de extraordinaria importancia.

Las actuaciones que se vayan a tomar sobre ellas influyen directamente en todo el sistema ellas se determinan las estrategias a seguir en el Plan de Ordenamiento Territorial.

En la zona de abajo y a la derecha figuran las variables de salida, que son poco matrices y muy dependientes que determinan los objetivos a conseguir en el futuro del Municipio.

En la zona inferior izquierda se ubican las variables autónomas que son poco motrices y poco dependientes y corresponden a tendencias pasadas y no influyen para el futuro del Municipio.

En cada uno de los cuadrantes del plano cartesiano hay subdivisiones que determinan el funcionamiento de las variables.

En la zona de poder se determinan las variables de entorno y determinante. Las variables determinantes se encuentran en la zona

superior izquierda de la zona de Poder, pueden convertirse en frenos o motores del sistema.

En este segmento aparece la variable:

V12. Efectividad y Transparencia en el manejo presupuestal. De las determinaciones en el manejo presupuestal depende el desarrollo y consecución de los objetivos del futuro del Municipio de Puerto Colombia; como es de observar este manejo no depende simplemente de acciones endógenas sino también de acciones exógenas que realicen sus dirigentes políticos y sociales del Municipio.

En la zona de conflicto se determinan las variables claves que son las estrategias a seguir para el desarrollo y consecución de los objetivos propuestos para el Plan de Ordenamiento Territorial.

Para esto se localizaron variables:

V10. Nivel de Desarrollo Institucional

V11. Nivel de Conformación de Unidad Territorial

V16. Grado de conformación de la base económica

V9. Grado de desarrollo de la infraestructura de servicios políticas.

Así mismo en la zona de conflicto se determinan las variables de Palanca reguladora que son aquellas que determinan el funcionamiento del Sistema en condiciones normales o llave de paso para el cumplimiento de las variables claves.

En el estudio de Puerto Colombia, solo aparece como variable reguladora V22 ampliación de la cobertura de Salud.

En la zona de problemas autónomos, están consideradas las variables autónomas que son los que quedan en relación con los restantes un tanto al margen del comportamiento del sistema.

Las variables que resultan más autónomas en Puerto Colombia son las siguientes.

V17. Grado de control de la tenencia del suelo.

V4. Grado de aprovechamiento de la capacidad y calidad de la cultura en Puerto Colombia.

V5. Grado de reconocimiento apoyo e impulso al patrimonio nacional.

V14. Grado del desarrollo del Turismo cultural.

Una subdivisión que resulta de la zona de poder y la zona de problemas autónomos es la zona de entorno, que son las variables que en caso de tener un cambio brusco en su evolución pueden dar lugar a escenarios alternativos en el futuro de Puerto Colombia. En nuestro estudio estas variables son:

V20. Incremento en el empleo.

V7. Nivel de Identidad y sentido de pertenencia cultural.

V19. Nivel de crecimiento, desarrollo, integración y concentración poblacional.

V21. Programa de atención a grupos especiales vulnerables.

V8. Nivel de cobertura y accesibilidad en vivienda.

Zona de Salida

En la zona de salida se determinan los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial a conseguir, que para nuestro estudio lo determinan las variables:

V15. Grado de conformación de la base económica.

V2. Grado de desarrollo de la infraestructura vial.

V8. Nivel de protección ambiental.

V3. Grado de desarrollo de la infraestructura educativa.

V13. Grado de desarrollo y promoción de la actividad turística y ecoturística.

8.2.3 ANÁLISIS DE RETOS ESTRATÉGICOS

Posteriormente se procedió a realizar los retos estratégicos de futuro de Puerto Colombia con base en el posicionamiento de las variables dentro del eje de la estrategia, el cual nos muestra las variables más motrices del sistema, ya que contienen un grado de dependencia ideal para poder

adelantar actuaciones sobre ellos, y por lo cual se constituyen en aquellos retos que servirán de lo mejor, para la puesta en marcha de la estrategia a seguir, bajo los lineamientos de ordenamiento territorial de Puerto Colombia.

El eje de la estrategia nos señala cuales factores son antes y cuales son después.

Estas variables explican el funcionamiento del sistema de ordenamiento territorial de Puerto Colombia. Determinando las acciones que se deben realizar en cada una de las variables para contribuir en el buen desarrollo de los objetivos planteados por el futuro desarrollo municipal, es de recordar que las variables claves y su jerarquización están determinadas por:

V10. Desarrollo sustitucional. Que esta compuesta por las siguientes variables agrupadas estructurativas, funcionalidad, quejas y reclamos, aportes de salud, educación, creación de secretarías, convenios y conflictos de límites.

V16. Grado de Conformación de la base económica. Agrupada por las variables de recursos internacionales, globalización de la economía, fondo de regalías, dependencia económica de Barranquilla.

V11. Nivel de conformación de la Unidad Territorial. Conformadas por las variables problemas de límites, programas metropolitanos, servicios comunitarios, visión territorial, creación de corregimientos invasiones y conformación del espacio público.

V9. Grado de desarrollo sostenible. Conformado por las variables, estudios ambientales, físico, químico del agua y aire, pesca indiscriminada mar-Ciénaga, sedimentación, tala de árboles, parques, asociaciones productoras del medio ambiente e in forestación.

V6. Nivel de participación ciudadana. Importancia de la comunidad en todas las actividades.

V1. Grado de desarrollo de la infraestructura de servicios públicos. Que agrupa las siguientes variables interconexión con el acueducto de Barranquilla, deterioro de tanque de almacenamiento de Salgar, poca capacidad instalada en la boca toma, renovación de redes de conducción entre Salgar y Puerto Colombia, expansión de redes, interconexión eléctrica y desarrollo de programas de alcantarillado y basuras.

Como se puede observar con el estudio anterior, se puede determinar los componentes estratégicos del Plan de Ordenamiento Territorial de Puerto Colombia, formulando la misión, estrategias y objetivos del territorio.

PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA

COMPONENTE GENERAL DOCUMENTO TÉCNICO FINAL CAPITULO IX SATISFACTORES RESIDENCIALES

DEFINICION

Cuando un poblador actúa negativamente frente a su entorno y sus recursos , esta evaluando negativamente las características de este con respecto a sus necesidades, aspiraciones, expectativas, produciéndose un estado de insatisfacción que le obliga a determinadas conductas para remediarlo.

Estas actitudes negativas ,pueden producirse por un cambio en la situación del poblador o del entorno mismo. Por lo que resulta una incompatibilidad entre el poblador y su territorio.

Ante esta situación se deberán reconducir las conductas frente al territorio a un estado más satisfactorio para el poblador y el entorno a través de tres estrategias:

1. Modificación del territorio sin necesidad de traslado del poblador o ajuste
2. Modificación de las aspiraciones creadas por las nuevas necesidades o adaptación
3. Traslado de los pobladores o reubicación

El Plan Básico de ordenamiento territorial, en este aparte, presenta el grado de satisfacción residencial de los pobladores de Puerto Colombia , por considerar que un poblador que posea sentimientos positivos hacia su entorno esta satisfecho con el mismo, actuara congruentemente con el territorio, promoviendo su mantenimiento y conservación y alentando , mejores relaciones vecinales.

9.1.1. Factores de satisfacción residencial

Las dimensiones consideradas para el estudio fueron, la vivienda, el barrio y las relaciones vecinales y los factores de medición considerados, fueron la atmósfera percibida en cuanto al atractivo de servicios que ofrece el barrio, confort de la vivienda, mantenimiento del barrio, interacción social, nivel de seguridad, identificación con los otros residentes, evaluación del nivel de asociación de vecinos, satisfacción con la asociación de vecinos, percepción de la seguridad.

Las preguntas consideradas fueron

El área urbana del municipio según su opinión esta de muy limpia a nada limpia.

1. Los servicios de acueducto y alcantarillado son de muy baratos hasta nada baratos
2. El servicio de energía eléctrica es desde muy barato hasta nada barato.
3. El servicio de transporte es desde muy barato hasta nada barato
4. las relaciones que mantiene con sus vecinos son desde muy buenas hasta nada buenas.
5. En el barrio el alcohol es un problema desde muy grave hasta nada grave
6. En el barrio la droga es un problema desde muy grave hasta nada grave
7. El paseo por su barrio le da desde mucho miedo hasta ningún miedo.
8. Los vecinos del barrio son desde muy amables hasta nada amables
9. se encuentran en la vivienda muy apretados hasta bastante confortables
10. En sus necesidades sus vecinos están dispuestos ayudarles, desde muy dispuestos hasta nada dispuestos.
11. La casa es muy confortable a nada confortable
12. En el barrio hay delincuencia desde mucha hasta nada de delincuencia
13. Los vecinos se meten en su vida privada, desde mucho hasta nada.
14. La calidad de la construcción de su vivienda es desde muy buena hasta nada buena

15. La casa es desde muy pequeña hasta nada pequeña
16. La cocina es desde muy amplia hasta nada amplia
17. El baño es desde muy bueno hasta nada bueno
18. El nivel de satisfacción con el barrio es desde muy satisfactorio hasta nada satisfactorio
19. El nivel de satisfacción con sus vecinos y su casa es desde muy satisfactorio hasta nada satisfactorio
20. El tiempo que lleva habitando la vivienda
21. El tiempo que lleva en el barrio
22. Los vínculos familiares con los vecinos del barrio
23. El tipo de tenencia de la vivienda desde arriendo hasta propiedad
24. Las actuaciones frente a la droga
25. Las actuaciones frente a la delincuencia
26. Las actuaciones frente al alcoholismo
27. La credibilidad en la policía
28. La actitud frente a la inseguridad
29. Las inversiones hechas para la transformación de la vivienda
30. Las aspiraciones de cambiar de vivienda
31. Las aspiraciones de cambiar de barrio
32. Las aspiraciones de cambiar de vecinos
33. La frecuencia de comunicación con los vecinos
34. El nivel de organización vecinal
35. El grado de participación en la organización
36. La imagen del barrio
37. La imagen de su casa
38. La percepción del barrio, la vivienda y los vecinos ideales

A partir de las encuestas se entrevistaron el 10% de los hogares que ocupan 13 barrios de los 28 barrios del área urbana del municipio.

• **Resultados**

A manera de conclusión se puede anotar que el nivel de satisfacción con la calidad del barrio, es del 50.73 por ciento, que el nivel de satisfacción con la vivienda es del 67 % , el nivel de satisfacción con los vecinos es del 73% y con la seguridad es del 65%, por tal razón se deberá otorgar prioridad a los servicios públicos, el espacio público y el equipamiento

comunitario, en segundo lugar se deberá atender la seguridad , en tercer lugar las viviendas.

Para ver los resultados de cada barrio y al interior de ellos el nivel demostrado a la fecha con relación a la vivienda el barrio y los vecinos presentamos las gráficas de resultados así:

- Tabla general de resultados de las encuestas de satisfacción residencial por barrios y total
- Gráfico de barras consolidado
 - i. Calidad de los barrios
 - ii. Seguridad
 - iii. Vecindad
- Gráfico de barras por barrio
 - i. Pastrana
 - ii. Centro
 - iii. La victoria
 - iv. San Carlos
 - v. Norte Zona 1
 - vi. Norte Z2
 - vii. Ancla
 - viii. Risota
 - ix. Varios
 - x. 7 de Agosto
 - xi. Aurora
 - xii. Las Margaritas
 - xiii. La rosita

Para mayor información hacen parte del diagnóstico las encuestas hechas.

Por último se recomienda que el Plan de ordenamiento adopte este sistema como mecanismo de seguimiento y medición de impacto de la ejecución e implementación del POT.