

MACROPROYECTOS

Los proyectos que a continuación se relacionan han sido identificados como Macroproyectos urbanos y como tales se han formulado dentro del P.O.T. Las propuestas surgieron en primer lugar del equipo técnico a través del análisis que se hizo durante las fases del prediagnóstico y del Diagnóstico final y fueron presentadas y discutidas con la comunidad a través de las consultas generales y especializadas que se hicieron a lo largo del proceso de elaboración del Plan.

En estricto sentido se tomaron los criterios que emanan de la ley y sus posibilidades de re-estructuración e impacto para generar impactos urbanísticos a gran escala y que incidirán en el futuro ordenamiento tanto funcional como ambiental y socialmente. Debido a la nueva experiencia en el manejo de este tipo de proyectos después de las discusiones se optó por enmarcarlos en las posibilidades que ellos realmente generarán en el desarrollo futuro de la ciudad y sus comunidades urbanas para ello se relacionaron al nivel de análisis los siguientes factores:

- ☐ Grado del impacto ambiental y social futuro.
- ☐ Acciones previsibles en el área de influencia inmediata (Física y económica)
- ☐ Carácter re-definitorio de la ciudad.
- ☐ Población beneficiada. Como mínimo debe superar un 60% de la población total.
- ☐ Grado de aceptación ante la formulación, y
- ☐ Las futuras acciones y soluciones que deben viabilizarse por parte no sólo del sector público sino con el concurso del sector privado y la sociedad civil en general.

Cabe destacar que el Macroproyecto de la vía alterna al puerto reviste un carácter especial, toda vez que dicha propuesta estaba en progreso cuando se comienza la elaboración del P.O.T. Indudablemente su gran impacto en toda el área urbana ameritó su consideración como el Macroproyecto más importante para el área urbana de Santa Marta.

Los otros proyectos considerados son los que se presentan a continuación y cada uno de ellos reviste dentro de su sector características que deben asegurar todos los beneficios positivos para el futuro de la ciudad:

PROYECTOS	SECTOR
Vía Alternativa al Puerto	Vías y Transportes
Futuro Puerto Multipropósito (Alternativa B. Concha)	Portuario e Industrial
Parque Cultural-Recreativo San Pedro Alejandrino	Cultura y Recreación ; Turismo
Puerto Turístico	Portuario y Turístico
Centro Administrativo Distrital	Institucional

VÍA ALTERNATIVA AL PUERTO.

La vía Alternativa es un proyecto destinado a eliminar el tránsito de carga y vehículos pesados con destino al Puerto, de las áreas centrales de la ciudad y de la zona Sur destinada al desarrollo Turístico. Su desarrollo incorporará a la estructura urbana una gran área de tierras con usos relativos a su destinación portuaria, de manera que se convierte en un gran corredor estructurante de la forma de la ciudad.

La Vía Alternativa al Puerto de Santa Marta, es una ampliación del Sistema Vial de acceso al puerto marítimo, para mejorar la entrada y salida de mercancía, maquinaria y productos a través de una vía de tráfico pesado desde el puerto hasta la Troncal del Caribe, atravesando el barrio Mamatoco, hasta llegar bordeando el pie de monte de la Sierra Nevada de Santa Marta, a la Quebrada del Doctor, continuando hasta la Y de Ciénaga, pasando por Fundación, hacia el interior del País.

Con esto se busca un desahogo al tráfico pesado que actualmente se desplaza por el corredor turístico de Pozos Colorado y por la Avenida del Ferrocarril, con el fin de que el Distrito Turístico, tenga un desarrollo más armónico con su

condición, el cual es uno de los planes de desarrollo de la Administración Central.

El área de interés del Tramo Quebrada del Doctor - Glorieta de Mamatoco, corresponde a una faja de terreno de unos 5 ó 10 Km. de ancho en el sur y dispuesta de manera transicional entre la parte montañosa abrupta y la plana y baja de la costa. Esta transición registra pendientes tendidas a bajas en su límite con la Sierra Nevada de Santa Marta, y bajas a muy bajas hacia el mar.

La descripción que se encuentra enseguida, hace referencia a una alternativa de diseño, que para nuestro criterio es la más viable, teniendo en cuenta los siguientes factores:

- ☐ Diseño Turístico.
- ☐ Descongestionamiento del sector céntrico de la ciudad.
- ☐ Desarrollo Industrial.
- ☐ Desarrollo Urbano.
- ☐ Descongestión de la Troncal del Caribe.
- ☐ Ingreso seguro al Puerto.



LOCALIZACIÓN GENERAL REGIONAL

En este gráfico 1, “Localización local del proyecto”, se encuentra identificado el proyecto por ejecutar.

DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA.

La Vía Alternativa, la Troncal del Caribe, en sector de la Quebrada del Doctor, Glorieta de Mamatoco y tramo Carretera Gayra - Rodadero, se localiza en la zona Urbana de Santa Marta y une la República de Venezuela con los puertos de la Costa Norte de Colombia. El tramo Bosconia - Fundación - Ye de Ciénaga, atraviesa los Municipios de Fundación y Aracataca, el tramo Ye de Ciénaga - Quebrada del Doctor, pertenece a la zona Rural de los Departamentos del Magdalena y Cesar y es la única vía que comunica entre sí a las dos regiones.

Los tramos de vía mencionados atraviesan por terrenos planos bordeando las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta.

Además, las condiciones geográficas de la zona, permiten establecer que la principal actividad socioeconómica de la Región, es la proveniente del desarrollo del turismo y esta se incrementará donde se construyen complejos turísticos.

Componente General

El proyecto en la forma que se plantea, permite separar al tráfico liviano del pesado, puesto que este último utilizará la Vía Alternativa y el liviano usará la Troncal del Caribe.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

La construcción, rehabilitación y mantenimiento de las vías incluidas en este proyecto comprenden las siguientes actividades:

☐ VÍA ALTERNATIVA AL PUERTO DE SANTA MARTA.

TRAMO 1. PUENTE QUEBRADA DEL DOCTOR - GLORIETA DE MAMATOCO.

Construcción nueva.

Longitud: 17.5 Km.

Vía de doble calzada con separador central e iluminación.

TRAMO 2. GLORIETA DE MAMATOCO - TERMINAL MARÍTIMO

Construcción nueva.

Longitud: 7.4 Km.

Vía de doble calzada con separador central e iluminación.

☐ CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA TRAMO YE DE GAYRA - RODADERO.

Longitud: 2 Km.

Los trabajos de este tramo consisten en la ampliación de calzada existente con el fin de convertirla en una vía de doble calzada con separador central y la adecuación de bermas, para aumentar la capacidad de la misma.

☐ CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA TRAMO YE DE GAYRA - LA LUCHA- GLORIETA MAMATOCO.

Longitud: 9.5 Km.

Los trabajos de este sector comprenden la ampliación de la calzada existente para convertirla en vía de dos calzadas, cuatro carriles, separador central y sus respectivas bermas, aumentando la capacidad de la vía.

☐ CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA CALZADA TRAMO YE DE CIÉNAGA - QUEBRADA DEL DOCTOR.

Longitud aproximada: 12 Km.

Consiste en adecuar la existente a una vía con doble calzada y separador central, para aumentar la capacidad de la misma.

□ REHABILITACIÓN DE LA CALZADA EXISTENTE EN EL TRAMO BOSCONIA - FUNDACIÓN - ARACATACA - YE DE CIÉNAGA.

Longitud aproximada: 130 Km.

Consiste en la rehabilitación de la calzada existente, ampliación de bermas, con el fin de adecuarla al volumen de tráfico que en la actualidad atraviesa por este sector.

FUTURO PUERTO MULTIPROPÓSITO.

Se proyecta como un puerto de gran desarrollo tecnológico, aislado de la estructura urbana, con grandes condiciones naturales para el desarrollo de la actividad. Su ubicación, debe ser objeto de negociación y concertación con el Ministerio del Medio Ambiente, y como propuesta debe articularse a la política nacional portuaria. Dentro del área y esquema propuesto, debe albergar actividades industriales, exportación de minerales e hidrocarburos dentro de un marco de manejo ambiental.

PARQUE CULTURAL SAN PEDRO ALEJANDRINO

La propuesta de este proyecto se establece por la necesidad de implementar en el área Distrital, un parque urbano a escala total, con un marcado énfasis en lo cultural debido a la falta de escenarios y a la institucionalidad educativa y relativa a este sector, presente en el área. (Quinta de San Pedro Alejandrino, INEM, Normal de Varones, Universidad del Magdalena, Universidad Cooperativa).

CENTRO ADMINISTRATIVO DISTRITAL

Dentro del esquema de descentralización del Centro Histórico, se concibe este proyecto como polo o subcentro funcional con carácter administrativo que se debe acompañar de una estrategia de servicios complementarios y de actividades urbanas adecuadas a su consolidación como tal.

Macroproyectos Urbanos y sus Incidencias conformadoras en la Estructura Urbana (Ver Tabla Macroproyectos).

MACROPROYECTO

Propósitos

La Vía alterna al Puerto Rehabilitación del Corredor Férreo	Descongestionar el flujo vehicular del centro de la ciudad y se incrementa la competitividad de las actividades en el marco de un transporte multimodal.
El Puerto Multipropósitos	Incrementar la capacidad cuantitativa y cualitativa en la movilización de la carga, y potenciara Punta Betín como muelle turístico
Ampliación aeropuerto Simón Bolívar	Generar una capacidad infraestructural para el abordaje de aviones de cabina ancha, lo cual permite convertir a la ciudad en destino turístico internacional, eje importante de la subregión y del encuentro de los países bolivarianos.
La Zona Franca Turística	Consolidar un complejo planificado, que cualificaría la oferta turística de la zona costera suroccidental, con gran impacto en la generación de empleo y generación de divisas.
El Parque Industrial de Santa Marta	Ofertar un suelo apto para la localización de capital foráneo ligado a las actividades portuarias exportadoras, con alto potencial para la generación de empleo e incorporación de tecnologías de punta de producción limpia.
Emisarios Submarinos	Superar las limitaciones infraestructurales en materia de alcantarillado en los sectores norte y sur, se reducen las cargas contaminantes en la zona costera, y se consolida el carácter residencial y turístico de la ciudad.
El Centro Cultural Bolivariano	Se concentraría la oferta universitaria de la ciudad y una gama de servicios culturales interactuantes con la oferta del centro histórico.
El Centro de Investigación de Flora y Fauna	Promover la investigación sobre la riqueza de la biodiversidad samaria, su incorporación al proceso de desarrollo como efectivo contribuyente al avance científico y tecnológico, y consolida la capacidad técnica del recurso humano samario.
El Ecoturismo en el Parque Natural Tayrona	Incorporar efectivamente al desarrollo de la ciudad y en particular el turismo, como uno de los principales renglones de la economía local; constituye una de las grandes estrategias de manejo sostenible con el concurso del nivel nacional, el Distrito y el sector privado.
El Complejo ambiental SUHAGUA	Asegurar la oferta hídrica necesaria para la sustentabilidad de los asentamientos y de la producción local, rescatando la gobernabilidad sobre el territorio por parte de los samarios e incorpora alternativas de manejo con la participación de la CORPAMAG y la sociedad
P. N. D. Bondigua, Dumbira Y Pazverde	Establecer áreas conservación ambiental a cargo del Distrito, reafirmando la gobernabilidad y la cultura que identifica al samario, realza la imagen y estética de ciudad, y consolida la vinculación del samario al manejo sostenible de sus recursos.
El Red Arqueológica	Reafirmar las características de la cultura precolombina de la ciudad, rescatando su valoración,

Componente General

Recreacional	implementando la restauración, recuperación y conservación, y vincula al sector privado y la cooperación internacional.
Parque Recreacional Guachaca	Incrementar la oferta de espacio público recreativo para samarios y turista, articula las áreas urbana y rural, y consolida los asentamientos existentes en la búsqueda de un equilibrios territoriales del Distrito.
Apropiación social y convivencia intercultural.	Reafirmar los valores del samario por su terruño y establecer reglas de convivencia sobre la base de la consolidación de la educación como elemento base de la transformación y apropiación del territorio.