

Segunda Parte

Articulación y Funcionalidad

- Capítulo IV: La Dimensión Local: Unidad Territorial Básica en la Funcionalidad Rural.
- Capítulo V: Estructura Urbana De Las Cabeceras Corregimentales.
- Capítulo VI: El Ordenamiento Territorial de los Nodos en Avance y Satélites Rurales
- Capítulo VII: Hacia la Consolidación de un Sistema Vial y de Transporte Rural
- Capítulo VIII: Determinantes para la Optimización de los Sistemas de Producción y Servicios Rurales

En el ámbito rural de Santa Marta el sistema de núcleos poblados, así como las áreas de interés agroproductivo y turístico cuentan con limitadas posibilidades de comunicabilidad y movilidad. De igual manera, otro rasgo distintivo del sector, está relacionado con la desarticulación de esta extensa franja del territorio con el área urbana consolidada de la ciudad, donde se concentra la mayor oferta de bienes y servicios, destacando como consecuencia de esta problemática, la débil capacidad de respuesta de las cabeceras corregimentales, en lo relacionado con su papel de puntos intermedios, entre el área urbana Distrital y los confines rurales.

Ante esta circunstancia el reto fundamental del ordenamiento territorial se centra entonces en establecer los derroteros que conduzcan hacia el logro de un espacio funcional y articulado. Vale decir, que mediante las disposiciones formuladas en el presente Plan, pueda generarse una proyección eficiente en la oferta y en el acceso a los bienes y servicios, de carácter público y privado, que se brindan o demandan en esta parte de la ciudad.

Con este propósito, tal como lo expresa el Capítulo IV, se establece como unidad funcional básica, la dimensión local manifiesta en una división político-administrativa adoptada por el Plan de Ordenamiento para el área rural del Distrito, con el objeto de crear unidades geopolíticas aptas para ser administradas coherentemente, mediante la desconcentración equilibrada de las funciones públicas y el fortalecimiento de los espacios de planificación participativa.

Seguidamente, el Capítulo VI contiene los elementos del ordenamiento territorial que permitirán, desde la perspectiva urbanística, acondicionar las cabeceras corregimentales como centros urbanos menores para el cumplimiento de su función como puntos intermedios en la oferta de bienes y servicios en los ámbitos de su influencia.

Por su parte, el Capítulo VII define los roles o vocaciones de los demás centros poblados rurales y determina lineamientos básicos en su ordenamiento físico, en la mira de, primero, articularlos a la dinámica de este sector, y segundo, de elevarles las condiciones habitabilidad como estrategia de contención de los flujos migratorios campo-ciudad.

El Capítulo VIII, ilustra las propuestas del Plan de Ordenamiento en lo relacionado a la consolidación del funcionamiento de los sistemas vial y de transporte, incluyendo los agregados infraestructurales que estos demandan así como las acciones institucionales que se deberán emprender para superar las limitaciones de movilidad en el sector en referencia. Por último, el Capítulo IX, expresa una gama de disposiciones que, desde la perspectiva físico-

territorial, coadyuvarán a dinamizar los sistemas de producción y los servicios que se desarrollan en el área rural.

Capítulo IV: La Dimensión Local: Unidad Territorial Básica en la Funcionalidad Rural.

De acuerdo con el Art. 318 de la Constitución Política Nacional, el régimen político-administrativo del área rural Distrito de Santa Marta debe organizarse territorialmente con un sistema de corregimientos, con el fin de mejorar las posibilidades de prestación de los servicios administrativos y formalizar los procesos de participación ciudadana en el manejo de los asuntos públicos de carácter local. Con base en esto, el Plan de Ordenamiento Territorial pretende crear unidades geopolíticas aptas para ser administradas eficientemente, mediante la desconcentración equilibrada de las funciones públicas y el fortalecimiento de los espacios de planificación participativa.

El presente capítulo presenta la división político-administrativa adoptada por el POT para el área rural del Distrito, la cual se fundamenta en el sentido de pertenencia de los habitantes, así como en el respeto por las etnias y el carácter pluricultural propio del Distrito. El interés se centra en consolidar al interior del suelo rural el funcionamiento de subsistemas territoriales coherentes, en cuanto puedan estar habitados por grupos poblacionales con afinidades en sus manifestaciones culturales, el usufructo del suelo, la política, el medio ambiente, y el desarrollo económico y social en general.

La organización política del territorio rural, reconocida para efectos de la formulación como dimensión local, busca por una parte mejorar la transferencia de los bienes y servicios que provienen del Estado, y por otra, fortalecer los procesos de autogestión y participación ciudadana en las comunidades, mediante la delimitación geográfica de los alcances, responsabilidades e injerencias de las organizaciones de base que actúan sobre el territorio samario.

La propuesta, -que surge fundamentalmente de los espacios de participación ciudadana y de un análisis técnico e integral sobre el área rural y el Distrito en general-, apunta a la conformación de escenarios congruentes en cuanto a la movilidad, conectividad y funcionalidad de los asentamientos poblados y las zonas productivas; a la definición clara y precisa del espacio sociopolítico en el que se enmarcan los procesos sufragantes y a la demarcación espacial del

accionar de las Juntas Administradoras Locales (JAL), Juntas de Acción Comunal (JAC), así como el de las etnias que habitan en el territorio samario.

4.1 OBJETIVO

Fortalecer el desarrollo local en el sector rural de Santa Marta implementando una división político-administrativa que, basada en el establecimiento de sistemas espaciales funcionales, permita afianzar los procesos de planificación participativa, genere equilibrios en la oferta institucional de bienes y servicios, coadyuve a la consolidación de las actividades económica, fortalezca el sentido de pertenencia en las comunidades y delimite geográficamente la injerencia de las organizaciones de base y grupos étnicos que actúan en la jurisdicción Distrital.

4.2 POLITICAS

- ❖ Formalizar una división político-administrativa en el área rural del Distrito, demarcando cada uno de los corregimientos mediante límites arcifinios, y elaborando una redistribución espacial que permita definir las jurisdicciones de los centros poblados, veredas y sitios referenciales localizados en este sector de la ciudad.
- ❖ Incrementar el acceso de los ciudadanos a los bienes y servicios ofrecidos por la administración Distrital en el área rural, estableciendo un sistema de asentamiento poblados rurales con niveles de jerarquía en cuanto al número de habitantes, el grado de desarrollo, la vocación y las funciones de cada núcleo poblacional en la dinámica territorial, económica y social del sector.
- ❖ Consolidar los procesos políticos generando escenarios que promuevan el ejercicio de la participación y la autogestión ciudadana, fortalezcan la injerencia de la sociedad civil en las corporaciones administrativas constitucional y legalmente creadas, y definan un marco jurisdiccional que afiance el sentido de pertenencia en las comunidades y organice la evolución de los asuntos electorales en el área rural de la ciudad.
- ❖ Cumplir con la disposición Constitucional que reconoce a Santa Marta como un Distrito con un régimen y carácter inmodificable (Art. 328. C.P.), articulando dentro de la conformación político-administrativa del área rural los suelos de resguardo indígena Kogui, Malayo y Arhuaco (Resolución No.109 de 1980-INCORA) que se encuentran en la jurisdicción de Santa Marta, contemplando la ampliación y disposiciones conferidas en 1994. (Resolución No.29 de julio de 1994 – INCORA).

4.3. BASAMENTOS DE LA DIVISION POLITICA DEL AREA RURAL DISTRITAL

Los aspectos que fundamentan la configuración política adoptada por el Plan de Ordenamiento Territorial son los siguientes:

4.3.1. El Contexto Constitucional

Si bien el Artículo 318 de la Carta Política obliga a la conformación de corregimientos en las áreas rurales, la presencia, dentro de la jurisdicción político-administrativa en el caso de Santa Marta, de un resguardo indígena reglamentado y regido por fundamentos legales específicos, condiciona la división local al ordenamiento efectuado por el nivel central, en lo relacionado al mencionado resguardo. Al respecto, la experiencia de Santa Marta demuestra que en el camino hacia la descentralización de las entidades territoriales promovida por la Constitución, se deben rectificar conductos deferentes al momento de tomar decisiones trascendentales, que de cierto modo inciden en la autonomía y en la unidad territorial.

Por otra parte, el mandato constitucional (Art. 328) que obliga a Santa Marta a conservar su régimen y carácter como Distrito Turístico, Cultural e Histórico es un elemento que moldea el orden político que se adopta sobre el sector rural, a saber:

En primer lugar, hace perentorio desde todo punto de vista el acondicionamiento de las unidades geopolíticas que se señalan posteriormente, con el fin de que la ciudad, desde el área rural pueda consolidar su desarrollo en torno a la vocación turística que la destaca constitucionalmente por encima de otras ciudades de la Costa Caribe. Pero al mismo tiempo, las ventajas comparativas, ligadas éstas a la localización del puerto de exportación, al potencial ambiental, agrológico y pesquero, al igual que el creciente desempleo, y la incertidumbre que genera el preparar el territorio para depender económicamente de una sola actividad económica, sustentan la necesidad de definir una vocación alterna en cada localidad, como estrategia que además permitirá orientar la focalización de las políticas y programas sectoriales estatales.

En segundo lugar, el régimen especial constitucionalmente otorgado a Santa Marta lo consolida el Plan de Ordenamiento al integrar el suelo de resguardo como una unidad geopolítica, habitada por grupos étnicos minoritarios, orientados por autoridades tradicionales indígenas con competencias definidas dentro del territorio. Sin embargo, con base en los enunciados constitucionales, en la reglamentación del Distrito y en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, se deberán establecer claros principios legales con el fin de determinar el alcance y los relativos niveles de autonomía de las étnias -una vez se

conviertan en entidades territoriales indígenas ETIS-, en el manejo del territorio de resguardo comprendido dentro de la jurisdicción de Santa Marta.

4.3.2. La Proyección de Bienes y Servicios

Con el fin de orientar y racionalizar la oferta de los bienes y servicios en el área rural de la ciudad, el Plan de Ordenamiento Territorial implementa un sistema de centros poblados, categorizados jerárquicamente según la concentración poblacional, los niveles de desarrollo y la función de cada uno de ellos en la dinámica económica, social y territorial. En este sentido se entiende por centro poblado los lugares en donde convergen más de 20 unidades de viviendas (D.N.P.)

Para los efectos de la formulación, según las tendencias y roles designados dentro de la nueva estructura territorial, el sistema rural de centros poblados de Santa Marta se configura dentro del siguiente orden jerárquico:

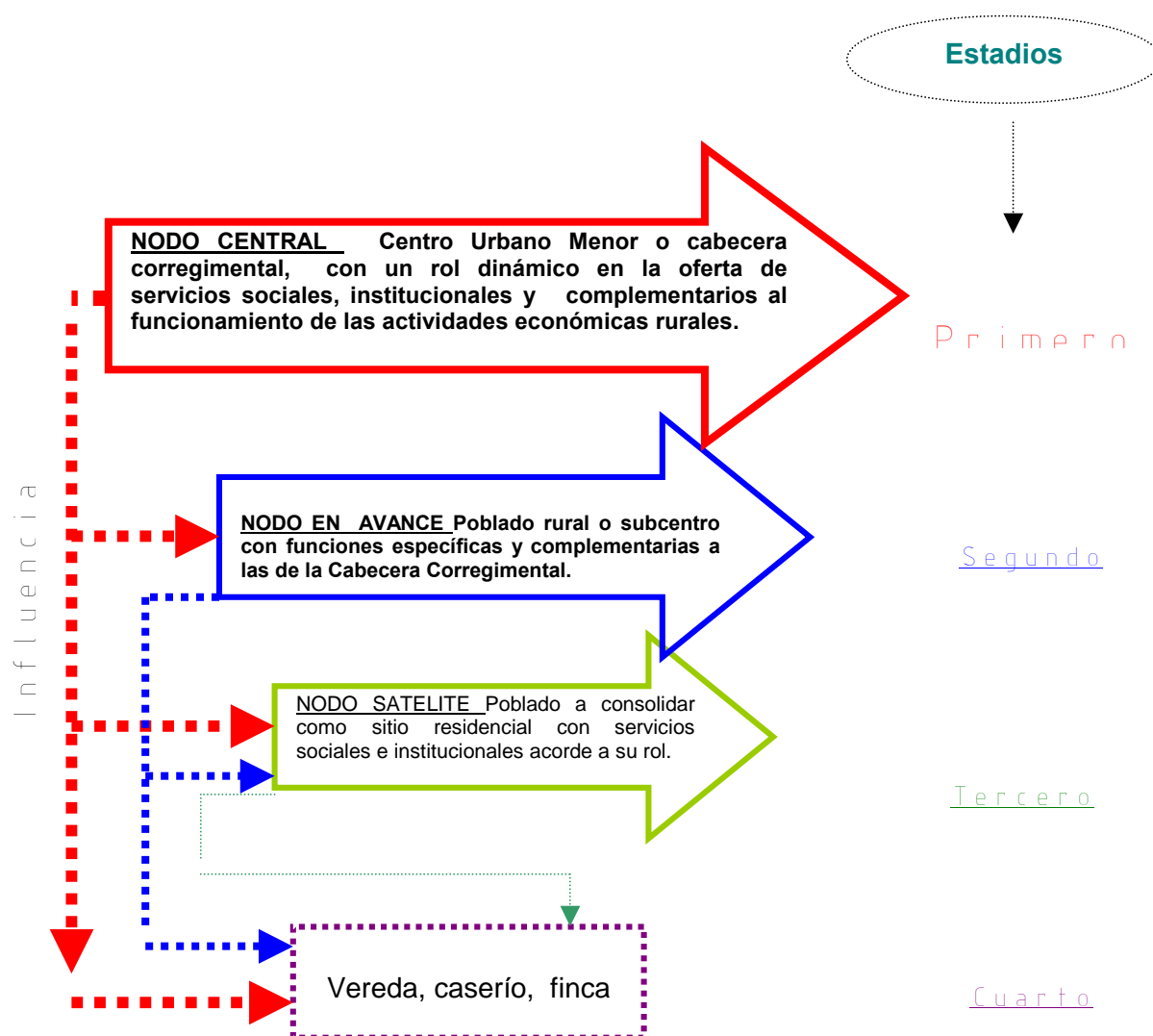
Nodo Central: Definido como conglomerado rural de primer nivel, caracterizado por la concentración del mayor número de habitantes, y por la oferta creciente de servicios públicos, sociales, institucionales y económicos. Con un amplio radio de influencia en las dinámicas de los demás centros poblados del sector. Se designa como suelo urbano dentro de la nueva clasificación del territorio Distrital, pero su funcionalidad se potencia y consolida en la medida en que presenta una importante influencia sobre los demás asentamientos y áreas rurales.

Nodo en Avance: Definido como conglomerado rural de segundo nivel, en tanto dista de reunir los atributos y características del Nodo Central. Concentra un número creciente de habitantes, una oferta mínima de servicios, y un leve radio de influencia en los núcleos poblados, veredas y zonas rurales dispersos.

Nodo Satélite: Se encuentran bajo la influencia directa de los nodos central y en avance, categorizado como conglomerados rural de tercer nivel, caracterizado por la concentración de un reducido número poblacional, la oferta reducida de servicios, por la atomización de la vivienda y por su acercamiento al medio veredal rural.

Con base en lo anterior, en cada corregimiento existirá un sistema de asentamientos poblados integrado por un nodo central, o centro urbano menor, y un conjunto de nodos en avance y satélites cumpliendo papeles complementarios en su funcionalidad, y en la articulación de este amplio lugar de la ciudad.

ESQUEMA FUNCIONAL DE LOS CENTROS POBLADOS RURALES EN EL CONTEXTO POLITICO-ADMINISTRATIVO



4.3.3. El Sentido de Pertenencia

La propuesta política territorial está orientada a facilitar la evolución de conductas que favorezcan la organización y la vinculación proactiva de las localidades en la asunción de los problemas comunes, en consonancia ello con las responsabilidades que a las comunidades designa el Plan de Ordenamiento en el logro de las metas y acciones que de él se derivan.

La estrategia fundamental que acompaña el fortalecimiento del sentido de pertenencia en la dimensión local rural, está asociada con el interés de generar escenarios atractivos para las comunidades, en donde la administración Distrital y las comunidades construyan un bienestar social que desestime los flujos migratorios hacia las áreas urbanas del Distrito. De igual manera, se pretende recuperar la gobernabilidad y la presencia institucional en las áreas marginadas y tradicionalmente desarticuladas.

Si bien la proyección de la oferta de bienes y servicios, mediante un sistema organizado de asentamientos poblados, pretende generar un equilibrio espacial en cuanto a las oportunidades de desarrollo que se les brinde desde el Estado, esto no es suficiente, sino se generan los acondicionamientos que permitan a los habitantes rurales incrementar su capacidad de gestión en los asuntos colectivos. Desde esta perspectiva, dentro de la delimitación política, se tuvieron en cuenta, entre otras, las posibilidades de movilización de los líderes y demás organizaciones de base dentro de las unidades geográficas de su influencia.

Complementariamente, el Plan de Ordenamiento pretende eliminar las divisiones territoriales y la formación arbitraria de asentamientos que tradicionalmente, sobre corregimientos, veredas y demás sitios rurales, han implementando la Nación, los candidatos políticos en épocas proselitistas, o las mismas comunidades, sin contar con instrumentos técnicos de análisis que reduzcan los esfuerzos de la administración Distrital en la oferta de servicios y en la solución de los problemas estructurales que afectan este sector de la ciudad.

4.3.4. La Diversidad Cultural del Area Rural

La división político-administrativa implementada por el Plan de Ordenamiento pretende fortalecer las valoraciones socioculturales que identifican al área rural como un lugar diverso en términos sociales. Parte del principio de que, sin excepción alguna, todos los habitantes del Distrito poseen los mismos derechos y deberes en la ocupación y usufructo del territorio en el que habitan, se desenvuelven y se proyectan en comunidad.

Por tanto, el orden político propuesto no contempla desde ningún punto de vista el control absoluto de las unidades geográficas que existen o puedan

existir, pero en cambio si brinda pautas para el manejo eficiente de cada una de ellas, en la mira de mejorar las condiciones de vida de los habitantes rurales, y de garantizar la prevalencia del interés general sobre el particular.

La división política territorial implementada por el POT también cumple con las disposiciones legales que determinan la protección de la diversidad étnica y cultural. En primer lugar incorpora el resguardo indígena como superficie territorial legalmente reconocida sobre el suelo Distrital; en segundo lugar, le otorga a los naturales el derecho al saneamiento de esta área, dentro de parámetros que benefician el desarrollo de las familias desalojadas, y, finalmente, les garantiza el acceso libre a los lugares sagrados y de pagamento localizados por fuera de los límites de dicho resguardo.

Pero de igual manera, el Plan busca diluir las tendencias segregacionistas y superar los desequilibrios y conflictos socioculturales surgidos como consecuencia de los privilegios otorgados, y las decisiones tomadas por las instancias del Estado Nacional, en la protección de los grupos étnicos que habitan en el distrito. Con base en lo anterior, y amparados en los principios del ordenamiento territorial que define la Ley 388 de 1997 (Art. 2º), la división político-administrativa propuesta para el área rural pretende ser ecuánime en cuanto a la equidad que debe existir al momento de repartir cargas y beneficios en las comunidades.

En consecuencia, el Plan es claro en reconocer que, además de las comunidades indígenas, existen otros grupos poblacionales, - campesinos, colonos, pescadores, empresarios, etc. - con igualdad de derechos, con lugares de influencia específicos, y con unas funciones definidas en el proceso de contrucción de ciudad. Y así mismo, en una visión prospectiva, considerando los enunciados constitucionales en cuanto a la conformación de las entidades territoriales indígenas, incorporar más suelo a la superficie actual del resguardo implicaría para Santa Marta incrementar la pérdida de gobernabilidad sobre las áreas rurales en donde se concentra la mayor riqueza ambiental, que representa la principal ventaja comparativa del Distrito dentro del contexto urbano regional.

Sin entrar en la confrontación mayoría Vs Minoría, un análisis de equidad sobre la distribución del territorio por habitante señala que mientras un indígena tiene derecho a usufructuar 37, 5 Has, el resto de los samarios dispone apenas de 0,36 Has. Proporciones estas que demuestran que la ciudad de Bastidas ha sido generosa con la deuda ancestral reclamada con las etnias, hasta el punto de que hoy por hoy el resguardo abarca casi la mitad (47%) de la extensión total del territorio Distrital. En este asunto, es importante mencionar que los demás samarios también tienen ancestro sobre el territorio

rural que, desde la perspectiva sociocultural, de igual modo les pertenece e identifica.

4. 4. UNIDADES TERRITORIALES RURALES

Exceptuando el área del resguardo indígena, definida por las resoluciones No.109 de 1980 y No.29 de 1994 proferidas por el INCORA, los límites arcefinios de los corregimientos configurados por el Plan de Ordenamiento Territorial, surgen del análisis técnico de funcionamiento espacial, de las tendencias de conformación sociocultural, de las aspiraciones de los líderes, comunidades, empresarios, entre otros actores decisivos en el proceso de desarrollo local.

De esta manera, basados en los parámetros constitucionales, en el sentido de pertenencia manifestado por los habitantes rurales, en el respeto por las etnias y la pluriculturalidad que caracteriza el territorio samario, el Plan de Ordenamiento adopta una división política territorial, conformada por:

- a. -Los corregimientos de Bonda, Guachaca, Minca y Taganga,
- b. -El resguardo indígena Kogui, Malayo y Aruhaco

4.4.1. El Corregimiento de Bonda

Comprende una extensión de 34.533,63 Has. Se establece como corregimiento con *vocación agropecuaria*, con la siguiente jerarquía en los centros poblados de su jurisdicción:

- ☐ **Nodo Central:** La cabecera corregimental dentro del área determinada por el perímetro y el suelo de expansión urbana.
- ☐ **Nodo en Avance:** San Isidro*.

4.4.2. El Corregimiento de Guachaca

Comprende una extensión de 47.909.62 Has. Se establece como corregimiento con *vocación agrícola*, con la siguiente conformación jerárquica dentro de los centros poblados de su jurisdicción:

* Aún cuando en la actualidad no poseen más de 20 unidades de vivienda, las razones que conducen a establecer a San Isidro (Bonda), La Tagua (Minca) y El Mamey (Guachaca), como Nodos en Avance, están asociadas a la localización de estos asentamientos y a las potencialidades que brindan para el desarrollo de ofertas turísticas, la concentración de instituciones de servicios y la comercialización de la producción agrícola.

- **Nodo Central:** La cabecera corregimental dentro del área determinada por el perímetro y el suelo de expansión urbana.
- **Nodos en Avance:** Calabazo, Buritaca y El Mamey* (Machete Pelao)
- **Nodos Satélites:** La Revuelta, Cañaveral, Paz del Caribe, Cabañas de Buritaca, las Colinas y La Llanta.

4.4.3. El Corregimiento de Minca

Comprende una extensión de 35.871.24 Has. Se establece como corregimiento con vocación alterna *Agroecológica*, conformado por la siguiente estructura jerárquica dentro de los asentamientos poblados de su jurisdicción:

- **Nodo Central:** La cabecera corregimental dentro del área determinada por el perímetro urbano y el suelo de expansión urbano
- **Nodos en Avance:** La Tigrera, La Tagua*.
- **Nodo Satélite:** La Olla- Bachicha

4.4.4. El Corregimiento de Taganga

Comprende una extensión de 2.727.94 Has. Se establece como corregimiento con *vocación pesquera*, la siguiente conformación jerárquica dentro de los centros poblados de su jurisdicción:

- **Nodo Central:** La cabecera corregimental dentro del área determinada por el perímetro urbano y el suelo de expansión urbana.

En cada uno de los corregimientos de Bonda, Guachaca, Minca y Taganga, la conformación de un nuevo nodo poblacional, deberá surgir de un estudio técnico – participativo liderado por la Secretaría de Planeación Distrital, en coordinación con las comunidades interesadas. La instancia planificadora deberá garantizar que el sistema de centros poblados establecidos por el Plan de Ordenamiento no se vea afectado con el surgimiento de un posible nuevo asentamiento, y en este sentido, velará porque dicho sistema se fortalezca y consolide en su concepción.

4.4.5. El Resguardo Indígena

Abarca aproximadamente 112.680 Has, sustrayendo de ésta extensión los predios y áreas que no se vieron afectadas con la ampliación del resguardo, tal como se señala la Resolución No. 19 de 1994 del Incora. Representa cerca del 47% de la superficie total Distrital, se establece como unidad político-administrativa especial, con *vocación etnocultural*, y con los asentamientos y características geográficas definidos en el Mapa de la División Política Administrativa rural.

Dentro de un marco de estricto consenso y toda vez que las comunidades indígenas por mandato legal deberán estar guiadas dentro de su resguardo, por un Plan de Vida, el Plan de Ordenamiento, retomando las competencias administrativas del Distrito con respecto a estos grupos poblacionales, sugiere convertir el sitio conocido como Don Diego en un subcentro de influencia indígena. Con el fin exclusivo de garantizar sus derechos a tener una educación, un sistema de salud y un fortalecimiento institucional acorde con su identidad étnica.

DIVISION POLITICA DEL AREA RURAL DE SANTA MARTA

Items	CORREGIMIENTOS			
	BONDA	GUACHACA	MINCA	TAGANGA
Vocación Alterna	Agropecuaria	Agrícola	Agroecológica	Pesquera
Nodo Central	Cabecera Corregimental	Cabecera Corregimental	Cabecera Corregimental	Cabecera Corregimental
Nodos en Avance	San Isidro (La Lisa)	Calabazo Buritaca El Mamey	La Tigrera La Tagua	-
Nodos Satélites	-	Paz del Caribe Las Colinas La llanta Cabañas de Buritaca La Revuelta Cañaveral	La Olla – Bachicha	-
Superficie Total (Has)	34.533.63	47.909.62	35.871.24	2.727.94
	RESGUARDO INDIGENA*			
Vocación Alterna	Etnocultural			

* Se reitera que las disposiciones sobre el resguardo indígena forman parte del paquete de propuestas que en estricto sentido se ajustan a un proceso de concertación por parte de los indígenas, pero que se identifican dentro del Plan de Ordenamiento, en lo que hace referencia a las competencias asignadas legalmente al Distrito sobre el desarrollo de las etnias que habitan en este territorio.

Subcentro Etnico	Don Diego
Asentamientos y sitios referenciales	Ableizhi, Chivilongui, Bunkuimake, Koskigena, Jiwa, Taminaka, Ciudad Perdida, Honduras, El Vativano
Superficie (Has)	112.680 ¹

El Estado nacional deberá continuar con el saneamiento que demanda el resguardo, dentro de parámetros que beneficien el desarrollo de las familias desalojadas, con el fin de que sus habitantes puedan consolidar su carácter etnocultural; pero al mismo tiempo, será deber de los indígenas velar por la sobrevivencia de los recursos naturales allí existentes, garantizar el libre acceso de los habitantes a este territorio y acatar la concurrencia Distrital sobre este espacio integral de la ciudad.

Por otra parte, existen dentro del resguardo indígena dos asentamientos poblados, **Marketalia y Perico Aguao**, los cuales, no obstante existir la UAESNPNN, han venido en un proceso acelerado de consolidación hasta alcanzar las características hoy de lo que se ha denominado como **nodo satélite**. Bajo esta circunstancia, y teniendo en cuenta que la reubicación de estos asentamientos involucra directamente a la Nación debido a que allí convergen áreas del Parque Nacional Natural Sierra Nevada y el mismo resguardo, el Plan de Ordenamiento identifica la necesidad de congelar el crecimiento de éstos centros poblados y generar condiciones de habitabilidad mientras se hace efectivo el saneamiento del lugar. Así mismo, Marketalia, Perico Aguao y demás asentamientos no indígenas localizados dentro del resguardo, para efectos de la conformación político administrativa formarán parte integral del corregimiento de Guachaca.

4.5. LA CONFIGURACION VEREDAL EN EL ORDEN POLITICO RURAL

La vereda se define como el sitio intermedio entre los centros poblados y las áreas rurales; integran las zonas sobre las cuales tienen influencia las cabeceras corregimentales, los nodos en avance y los centros satélites. Las veredas y los sitios referenciales según los corregimientos estarán distribuidas así:

4.5.1. Corregimiento de Bonda

El sistema de veredas y los sitios distintivos del corregimiento de Bonda, lo integran los siguientes lugares:

¹ De esta extensión se deben sustraer los predios con titulación legítima y cien (100) metros de superficie territorial a ambos márgenes de la Troncal del Caribe, que según Resolución No. 29 de 1994 – INCORA, no forman parte del resguardo.

Vira Vira, Paso del Mango, Matogiro, Jirocasaca, Onaca, Cuesta Rodríguez, Donama, Tolima, Las Nubes, Páramo de San Isidro, Boquerón, La Lisa, Curval, Curvalito, Cacagualito, La Bogotana, Providencia, Las Tinajas, La Florida, Palangana, Chengue, Gayraca, Nagüanje, Cinto, Guachaquita y demás lugares comprendidos dentro de la unidad geográfica representada el Mapa de la División Política rural.

4.5.2. Corregimiento de Guachaca

Además de los nodos poblados ya mencionados, formarán parte integral del corregimiento de Guachaca las siguientes veredas y sitios de referencia espacial:

Mendiguaca, Esmeralda, Las Arepas, Quebrada El Sol, Quebrada Valencia, Quebrada El Plátano, La Aguacatera, Los Achiotes, El Trompito, Guacoche, La Danta, Kemakumake, Casa de Tabla, Los Linderos, Playa Brava, Cabo San Juan del Guía, Cañaveral, Arrecifes, El Pueblito, Los Naranjos y demás lugares comprendidos dentro de la unidad geográfica representada el Mapa de la División Política rural.

4.5.3 Corregimiento de Minca

El sistema veredal y los lugares distintivos del corregimiento de Minca lo integran:

El Porvenir, Agua Linda, Jamonacal, Cerro Kennedy, San Lorenzo, La Victoria, El Oriente, Buenos Aires, Central Córdoba, Vista Nieve, Bellavista, Mundo Nuevo, La Cabaña, Bureche, Arimaca, El Campano, El Recuerdo, Cincinatti, Punta Brava, Filo Cartagena, Kalabangaga, Alto Mira, Wimake y demás lugares comprendidos dentro de la unidad geográfica representada el Mapa de la División Política rural.

4.5.4. Corregimiento de Taganga

Además de la cabecera corregimental, los sitios referenciales del Corregimiento de Taganga, son:

Playa Grande, Puntas Petacas, Murciélagos, la Minas y Bonito Gordo, Granate, Isla de la Aguja, Cabo de la Aguja y todas las demás comprendidas dentro de los límites representados en el Mapa de la División Política rural.

La Oficina de Planeación Distrital, en coordinación con la UMATA y las comunidades adelantarán durante los primeros 6 meses de ejecución del Plan de Ordenamiento, la definición y delimitación del plano veredal acorde con las disposiciones generales del Plan de Ordenamiento. En este período no podrá adelantarse ninguna segregación parcial o puntual de las veredas existentes a escala rural.

La división veredal o cualquier tipo de distribución espacial que se haga a este nivel territorial será función específica de la Secretaría de Planeación Distrital, la cual teniendo en cuenta las aspiraciones comunitarias y los elementos técnicos necesarios será la entidad encargada de formular, en asocio con las comunidades, las propuestas de creación de nuevas unidades veredales, para posteriormente ser presentadas y aprobadas por el Concejo Distrital.

Capítulo V: Estructura Urbana de las Cabeceras Corregimentales

Las actuales cabeceras corregimentales de Bonda, Minca, Taganga y Guachaca, desde tiempos inmemoriales han cumplido una función destacada en la dinámica y en la vida cotidiana del sector rural, y hoy por hoy se articulan de manera importante a los servicios y procesos económicos relacionados con el turismo y las actividades agroexportadoras de la ciudad. No obstante esta circunstancia, el crecimiento de las cabeceras rurales ha estado en función de una ocupación y expansión espontánea; y junto a ello, las políticas administrativas han ido incorporando las obras de infraestructuras, servicios sociales e institucionales que en el devenir de los años estos núcleo han demandado. En este contexto, el crecimiento y las demandas poblacionales han sido siempre superiores a la capacidad de respuesta de la planificación y de la administración Distrital.

Como hecho característico estos centros poblados carecen de una normativa en materia de los usos del suelo, ello implica que los desarrollos urbanísticos se hayan dado de manera heterogénea, sin cumplir requerimientos mínimos en

cuanto a saneamiento básico, respeto por las zonas de riesgo y el medio ambiente, entre otros aspectos que inciden en la estructura y en los problemas físico-espaciales que hoy ellos presentan. Otro problema típico está relacionado con la provisión limitada de los servicios públicos domiciliarios y con ello, la falta de información a cerca de la cobertura de los mismos, no obstante ser este aspecto fundamental en la determinación de los perímetros de estos asentamientos considerados como suelos urbanos.

Dentro de este preámbulo es necesario destacar entonces que los aspectos asociados a la escasa, desactualizada y/o a veces inexistente información estadística, cartográfica y socioeconómica sobre estos asentamientos, determinan los alcances del presente trabajo. Pero dentro de estas limitaciones el aporte de las comunidades residentes en el área se convierte en un sólido elemento de apoyo, al tiempo que legitima el carácter participativo del Plan.

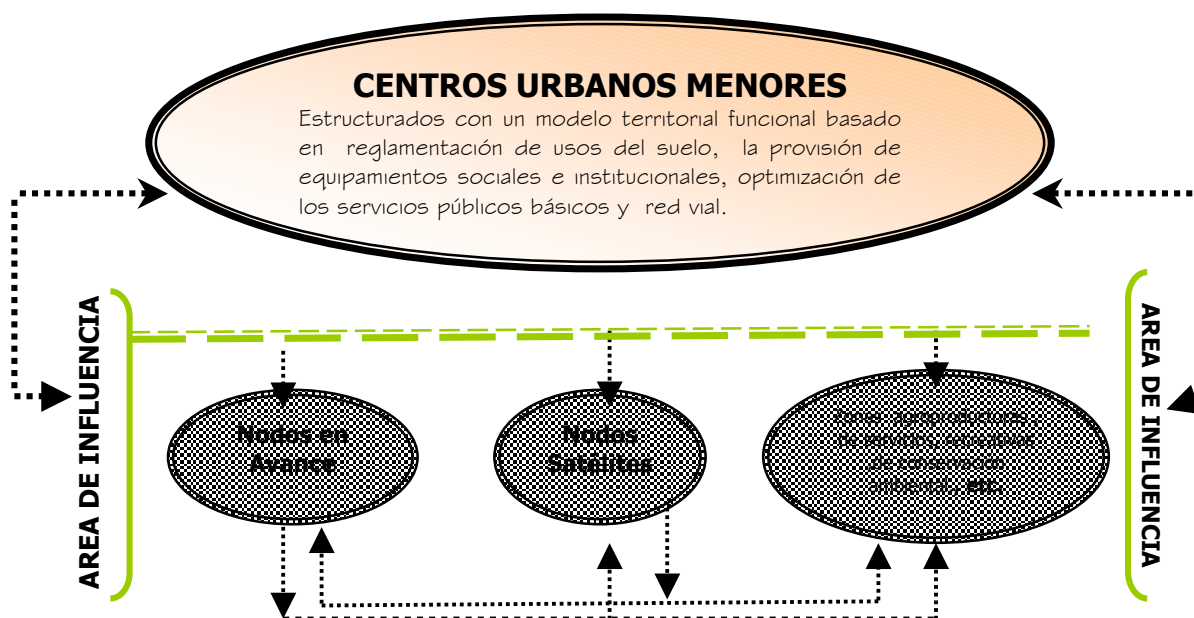
Con base en lo anterior, el presente capítulo formula los aspectos estructurales que, desde la perspectiva del ordenamiento territorial, permitirán a largo plazo consolidar los **Nodos Centrales** de Taganga, Minca, Bonda y Guachaca como *Centros Urbanos Menores*. Para ello se define básicamente un modelo de ocupación y usos del suelo, las áreas para la localización de equipamientos sociales y de servicios que propicien la articulación intrarural y rural-urbana-regional, se diseña en cada una de ellas un sistema de redes viales locales, y se prevé un plan de optimización de servicios públicos domiciliarios.

En el presente ítem se hará referencia exclusivamente a los usos del suelo, los tratamientos urbanísticos y su reglamentación, ya que en la segunda parte del documento rural, se abordan las temáticas de la vivienda, los servicios públicos básicos, el espacio público y los equipamientos requeridos para incrementar la oferta de servicios educativos, de salud, entre otros, y así mismo, en el Capítulo VII de esta misma sección se trata lo referente al sistema vial de transporte en cada una de las cabeceras.

5.1. OBJETIVO DE LA FORMULACION

Consolidar las cabeceras corregimentales como *Centros urbanos menores*, mediante el establecimiento de un modelo territorial funcional basado en la clasificación del suelo, la definición de tratamientos urbanísticos y la reglamentación de los usos, la dotación de una importante red de infraestructura vial, de servicios públicos y sanitarios, espacio público y equipamientos en armonía con la vocación y funcionalidad de sus áreas de influencia.

ESQUEMA FUNCIONAL DE LA ESTRUCTURA URBANA DE LAS CABECERAS CORREGIMENTALES



5.2. POLITICAS

Para el logro del objetivo propuesto anteriormente, se formulan las siguientes políticas con énfasis en lo físico-espacial, para consolidar las cabeceras corregimentales como *Centros Urbanos Menores*.

- Orientar y organizar el desarrollo territorial definiendo y dimensionando su tamaño para recibir a la futura población, reglamentando las formas de ocupación gradual y los usos del suelo en las zonas de expansión, y definiendo planes parciales con directrices, parámetros y características en las áreas que lo ameriten.
- Reglamentar los usos del suelo en el tejido consolidado potenciando cada unas de las zonas de acuerdo con su vocación, promoviendo y apoyando el establecimiento de actividades económicas, identificando y protegiendo los lugares de alto riesgo, conciliando la ocupación racional con los intereses socioeconómicos de la población rural y preservando las áreas de importancia ambiental.
- Implementar un sistema de comunicación local a partir del dimensionamiento infraestructural de las redes viales locales y de servicio con el fin de generar la movilidad al interior de las cabeceras, previendo cesiones mínimas para consolidar la oferta de espacio público ligada al subsistema vial.

- d) Dotar a las cabeceras corregimentales de un sistema de equipamientos institucionales y de servicios a partir de los cuales propiciar la articulación y funcionalidad en su interior y con las áreas de influencia.
- e) Recuperar y conservar los ecosistemas de bosques, recursos hídricos, cerros, la flora y la fauna protegiendo las áreas de valor estratégico y elevando el valor del medio natural y del paisaje, como atractivo para el desarrollo turístico y para la consolidación de la habitabilidad en las cabeceras.
- f) Mejorar la calidad de vida de los asentamientos, incrementar la oferta de espacio público con los equipamientos e infraestructuras indispensables, mediante la zonificación de los elementos naturales que incrementan el atractivo paisajístico y las opciones de recreación y disfrute colectivo de los habitantes, determinando normas urbanistas claras en torno a este propósito.
- g) Garantizar a los residentes una vivienda digna previendo una adecuada infraestructura de servicios públicos y sanitarios y equipamientos urbanos y sociales; y ampliar las posibilidades de canalización de la inversión privada consolidando zonas especiales para el turismo.
- h) Mejorar las condiciones de habitabilidad, salubridad, bienestar y de pobreza de los habitantes de las cabeceras corregimentales desarrollando un programa infraestructural de servicios públicos domiciliarios, en función de la ampliación de la cobertura y mejoramiento de la calidad.

5.3 ESTRATEGIAS

- a) Solución a los problemas asociados al crecimiento no planificado, y a las disfuncionalidades propias de estos asentamientos, expresas en las incompatibilidades existentes en la localización de actividades comerciales, residenciales e institucionales entre otros.
- b) Estructuración de un modelo territorial urbano fundamentado en la provisión de infraestructuras que eleven su carácter residencial y su vocación para fines turísticos y agroproductivos
- c) Planificar el crecimiento físico y poblacional de las cabeceras corregimentales dimensionando parámetros de expansión y consolidación gradual de áreas.
- d) Incrementar las posibilidades de acceso a la educación, la salud y demás servicios asistenciales e institucionales de los habitantes de las cabeceras y

sus áreas de influencia ampliando la oferta de equipamientos y fomentando la desconcentración de actividades hacia estas zonas.

- e) Diseñar una red de parques ecológicos zonales con fines de conservación e incorporación a la oferta urbanística de espacio público.
- f) Estructurar físico-espacialmente las cabeceras corregimentales de Taganga, Minca, Guachaca y Bonda, haciéndolas competitivas para responder no solo las necesidades de la población que habita en ellas y en las veredas y caseríos de sus correspondientes jurisdicciones, sino también para colmar las demandas de la población flotante que penetra en estos centros poblados en temporada turística, durante la recolección del café, y en otros procesos económicos y culturales de importancia.

5.4. ACCIONES

- ☐ Consolidar el tejido urbano incorporando los lotes y vacíos vacantes existentes en las cabeceras.
- ☐ Adelantar programas de Vivienda de Interés Social en proyectos de solución continuos e individuales.
- ☐ Expandir las redes de servicios públicos domiciliarios y reparar las que se encuentran en estado de deterioro, fortaleciendo en torno a ello el concurso de las comunidades y la oferta del sector privado.
- ☐ Crear empresas asociativas comunitarias especializadas en la fabricación del adoquín y materiales demandados por los proyectos viales y urbanístico, y comprometiéndolas en las labores de ornato y embellecimiento de los espacios públicos de cada cabecera.
- ☐ Reglamentar el tipo de actividades, sus niveles de compatibilidad, restricciones y prohibiciones en cada una de las subzonas que conforman el modelo de ocupación y usos del suelo en cada una de las cabeceras.
- ☐ Incorporar a la trama urbana la vivienda productiva en torno al alojamiento y servicios turísticos.

5.5 CLASIFICACION DEL SUELO EN LAS CABECERAS CORREGIMENTALES*:

El Plan de Ordenamiento Territorial establece tres clases de suelo en las cabeceras corregimentales, teniendo en cuenta la dinámica demográfica, la

proyección poblacional, así como los atributos urbanísticos, ambientales, sociales, culturales y económicos:

a) **Suelo Urbano:** Conformado por aquellas áreas que corresponden a una alta densidad e intensa interacción, cumplen funciones caracterizadas por actividades económicas, sociales e institucionales, están dotadas de infraestructura vial, redes de energía, acueducto, y demás servicios que posibilitan su urbanización y edificación.

Teniendo en cuenta el nivel de desarrollo de los servicios públicos básicos o sanitarios, y las irregularidades propias de la expansión de estos centros poblados, el Plan de Ordenamiento Territorial establece como obligatoriedad en el corto y mediano plazo, la optimización de dichos servicios en las zonas que para efectos de la formulación se circunscriben al perímetro urbano, y que son propiamente aquellas en donde existen actualmente áreas residenciales consolidadas y/o en vías de consolidación.

b) **Suelo de Expansión Urbana:** El suelo de expansión urbana lo conforman aquellas porciones de terreno hacia donde crecerán las cabeceras corregimentales durante la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial. La incorporación de los suelos de expansión urbana está condicionado al desarrollo del área comprendida dentro de la demarcación del perímetro urbano en cada una de las cabeceras. En este sentido, sólo se iniciarán proyectos urbanísticos en el área de expansión cuando se consoliden las zonas residenciales actuales, se incorporen todos los lotes vacantes, se optimice la cobertura y calidad de los servicios públicos básicos, se disponga de las áreas recreativas y de los equipamientos en los plazos previstos en la formulación del Plan.

Además de lo anterior, el Plan adopta un procedimiento gradual para la incorporación de los suelos de expansión urbana, con el propósito de regular el crecimiento poblacional de las cabeceras, a saber:

- ☐ **Expansión Tipo A (ETA):** Prevista para el mediano plazo. El desarrollo de proyectos urbanísticos en esta área se sujeta a los usos del suelo determinado por el Plan de Ordenamiento, en este caso, para la construcción de proyectos de vivienda de interés social, y su intervención está condicionada a que el área comprendida dentro del perímetro urbano definido por el Plan, se haya ocupado en su totalidad y se disponga de un 100% cobertura de servicios públicos y sanitarios.
- ☐ **Expansión Tipo B (ETB):** Prevista para el largo plazo. El desarrollo de proyectos urbanísticos en esta área se sujeta a los usos del suelo determinados por el Plan de Ordenamiento, en este caso, para la construcción de proyectos de vivienda de interés social, y su intervención

está condicionada a que las áreas comprendidas dentro del perímetro urbano y la porción de territorio definida como Expansión Tipo A, se hayan ocupado en su totalidad, dispongan en un 100% de la solución sanitaria y de los servicios públicos básicos requeridos por los habitantes.

- **Expansión Tipo C (ETC):** Se contempla como zona de expansión residencial. Su desarrollo se prevé para cualquiera de los plazos que cubra el Plan, con la condición de que los constructores y/o propietarios interesados se autoabastezcan de los servicios públicos, sanitario y la vialidad que demanda el área. La administración Distrital y las empresas de servicios públicos estarán en la obligación de suministrar dichos servicios, solamente cuando se haya logrado una cobertura del 100% en los servicios públicos básicos, y el desarrollo infraestructural en un 100% de la red vial local establecida para las áreas comprendidas dentro del perímetro urbano, y los suelos de expansión tipo A y B.

La distribución espacial de los suelos urbanos y de expansión establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial en cada una de las cabeceras corregimentales, es la siguiente:

DISTRIBUCION DEL SUELO SEGUN SU CLASIFICACION

	CABECERAS CORREGIMENTALES							
	BONDA		GUACHACA		MINCA		TAGANGA	
	HAS	%	HAS	%	HAS	%	HAS	%
Area Urbana	103.96	81.61	10.10	46.5	18.46	61.15	50.43	76.61
Area de Expansión	23.42	18.39	11.62	53.5	11.73	38.86	15.40	23.39
Expansión Tipo A	8.09	6.35	3.12	14.36	2.62	8.69	2.80	4.25
Expansión Tipo B	8.41	6.61	8.50	39.13	2.38	7.87	2.65	4.03
Expansión Tipo C	6.92	5.43	-	-	6.73	22.29	9.95	15.11
Total Area	127.38	100.00	21.72	100.00	30.19	100.00	65.83	99.99

C). Suelo de Protección: Comprende por las áreas que tienen restringida la posibilidad de urbanizarse ya sea por sus características geográficas, paisajística o ambientales; por formar parte de zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructuras de provisión a los servicios públicos

domiciliarios, o por comprender áreas de amenazas y riesgo no mitigable para la localización de asentamientos humanos².

5.6 TRATAMIENTOS URBANISTICOS EN LAS CABECERAS CORREGIMENTALES

Los tratamientos que orientarán el tipo de actuación que se deberá desarrollar en el suelo urbano, el espacio público y las edificaciones en las cabeceras corregimentales, según las demandas diferenciadas de cada área son: **Conservación, Consolidación, Mejoramiento Integral y Desarrollo**³. Categorías o tratamientos que se determinan de acuerdo con las características físicas de la zona, las condiciones y valoraciones de los inmuebles de valor patrimonial y arquitectónico, la dinámica de desarrollo y funcionalidad establecida por el Plan de Ordenamiento Territorial.

Estas determinaciones, que guiarán la actividad de la construcción, pero al mismo tiempo resolverán conflictos ambientales e incompatibilidades entre actividades, fortalecerán las cabeceras corregimentales en la capacidad de respuesta a las exigencias de sus funciones como *Centros Urbanos Menores*, desde el punto de vista de la productividad, la prestación de servicios, la habitabilidad y la conservación de la memoria histórica y cultural.

- **Tratamiento de Conservación:** Aplicado a aquellas áreas o inmuebles que merecen conservar los valores patrimoniales, arquitectónicos, ambientales y paisajísticos, y aplicable además a los suelos de amenazas potenciales.
- **Tratamiento de Consolidación:** Aplicado a sectores que demandan consolidarse en la tendencia de desarrollo que presentan al momento de formularse el Plan de Ordenamiento.
- **Tratamiento de Mejoramiento Integral:** Implementado sobre las áreas de las cabeceras sobre las cuales es necesario mejorar las dotaciones, infraestructuras y el espacio público, especialmente en las zonas de pobreza surgidas espontáneamente. Aplicable fundamentalmente a aquellos lugares que se vienen desarrollando con procesos de deterioro del entorno o que presentan un relativo estancamiento.
- **Tratamiento de Desarrollo:** Aplicable a aquellas áreas que deben incorporarse a la intervención urbana y que en la actualidad comprenden predios no desarrollados.

Los tratamientos urbanísticos definidos para cada cabecera corregimental consolidarán la estructura urbana respectivamente definida para cada uno de estos asentamientos, a saber:

² Artículo 35 Ley 388 de 1997.

³ El Plan de Ordenamiento Territorial identifica no necesana la aplicación en ninguna de las cabeceras corregimentales, del tratamiento de *Renovación*, que promueve la transformación global de las estructuras y modifica las funciones de un determinado sector urbano.

- 1) **Cabecera de Bonda:** Consolidar el carácter central del sector de la Iglesia Santa Ana como eje de articulación zonal y de interés histórico. Empezar el desarrollo prioritario en las zonas demarcadas dentro del perímetro urbano, las cuales aún presentan áreas vacantes significativas intervenidas con unidades residenciales dispersas. Se impedirá la expansión y localización de asentamientos sobre la Troncal del Caribe, las rondas hidrográficas, y se reubicarán las familias asentadas en zonas de alto riesgo en el sector noroccidental de la cabecera, incorporando éste cerro a la oferta de espacio público local, como suelo de protección. En el corto plazo deberán recuperarse y protegerse las servidumbres de cableados de alta tensión en el barrio Los Laureles relocalizando, - mediante convenios con los propietarios -, las viviendas allí consolidadas. Así mismo se prohibirá la invasión ilegal de las áreas de expansión definidas
- 2) **Cabecera de Guachaca:** Generar una dinámica y funcionalidad territorial hacia el centro de la cabecera, concentrando en el área de tratamiento de desarrollo, enmarcada dentro del perímetro, equipamientos institucionales, áreas deportivas y actividades que permitan cumplir ese propósito, al tiempo que se debilitará la interacción permanente con la Troncal del Caribe. Se desestimulará el carácter residencial de los asentamientos localizado en la zona sur de ésta vía, mediante la reubicación de las viviendas radicadas en el área de retiro vial, en zonas de riesgo, y preservando este sector para el desarrollo de servicios comerciales de transporte de carretera y de los equipamientos, - subestación de bomberos, centro de acopio, entre otros similares-, descritos en el Capítulo XII del Componente Rural. Las acciones de mejoramiento integral darán prioridad al saneamiento de las rondas hidráulicas y a la reubicación de los asentamientos en zonas de riesgo, y se preverán medidas que impidan invadir ilegalmente las áreas de expansión definidas.
- 3) **Cabecera de Minca:** Adaptar los desarrollos urbanísticos a las condiciones topográficas de la cabecera, consolidando la articulación zonal que genera el sector de la iglesia y el área del colegio. A mediano y largo plazo, y bajo el cumplimiento de las disposiciones en materia de servicios públicos, se incorporarán nuevas áreas con el fin de construir los equipamientos, espacios públicos y usos residenciales que limitadamente ofrece la cabecera en los actuales momentos. Así mismo se prohibirá la invasión ilegal de las áreas de expansión y desarrollo definidas.
- 4) **La Cabecera de Taganga:** Se equilibrarán en el asentamiento las presiones que ejerce el sector de la construcción sobre las áreas de valor ambiental y patrimonial del entorno, se rescatará el camellón en su carácter de espacio público, fortaleciendo la funcionalidad con Playa Grande, se ocuparán los vacantes existentes dentro del perímetro, y los desarrollos de las zonas turísticas y residenciales y demás se efectuarán acorde a la tipología arquitectónica y el carácter turístico y pesquero de la cabecera. Las acciones de mejoramiento integral darán prioridad al saneamiento de las

rondas hidráulicas y a la reubicación de los asentamientos en zonas de riesgo, y se preverán medidas que impidan invadir ilegalmente las áreas de expansión definidas.

En armonía con la Ley 388 de 1997 y sus decretos reglamentarios las áreas de expansión de las cuatro cabeceras contarán con un plan parcial, el cual orientará de manera planificada, las intervenciones urbanísticas en armonía con las disposiciones del presente Plan.

5.7. USOS DEL SUELO EN LAS CABECERAS CORREGIMENTALES

Teniendo en cuenta las actividades que se desarrollan en la cabeceras corregimentales de Minca, Bonda, Taganga y Guachaca el plan establece para cada una los siguientes usos del suelo:

- a. Uso Residencial: Los suelos de uso residencial son aquellos empleados en la construcción de edificaciones destinadas a servir de hábitat a los habitantes del núcleo poblacional, con las modalidades de vivienda unifamiliar, bifamiliar, multifamiliar y de agrupaciones o conjuntos.
- b. Uso Residencial – Turístico: Aquel en donde se combinan la construcción de edificaciones destinadas a servir de hábitat a los habitantes del núcleo poblacional, (tal como se describe en el suelo residencial), y de alojamientos para turistas.
- c. Uso Múltiple o Comercial: Conformados por aquellas áreas en donde se concentra una dinámica o expectativas manifiestas a la mezcla de usos en varios grados o intensidades, tales como los comerciales, turísticos, residenciales, industriales, institucionales, administrativos y de seguridad, compatibles todos y con bajo impacto en el tejido urbano.
- d. Uso Institucional: Aquellas áreas de terrenos destinadas a la prestación de servicios complementarios o de soporte a las actividades sectoriales de la población, los cuales de acuerdo a tipología se caracterizan en educativos, de salud, asistenciales, culturales, administrativos, de seguridad y de culto entre otros.
- e. Uso Recreaciones: Designado a las áreas arquitectónicas y naturales destinados para el disfrute y el esparcimiento colectivo, entre ellos se encuentran los parques barriales y zonales, los escenarios deportivos, rondas de los ríos, entre otros.
- f. Uso Turístico: Suelos que por su valor y atractivo paisajísticos, arqueológico, ambiental e histórico se destinan al disfrute y a la recreación
- g. Uso de Protección: Establecido para asegurar la permanencia y aprovechamiento sostenible de los ecosistemas estratégicos y la biodiversidad.

5.8. DETERMINANTES PARA LA REGLAMENTACION DE LOS USOS DEL SUELO

La reglamentación de cada una de las subzonas en que se estructuran los usos del suelo de las cabeceras corregimentales, - tanto en el área comprendida dentro del perímetro urbano como en las de expansión -, está en función de tres elementos determinantes:

- a) Las disposiciones legales que tienen que ver básicamente con las cesiones por concepto de vías, espacio público, infraestructura de servicios públicos, entre otras obras de interés común.
- b) El establecimiento de diversas categorías o niveles de interacción entre los usos del suelo, con el propósito de consolidar las actividades en función de las aptitudes, compatibilidades, potencialidades y características ambientales, tales como:
 - ☐ Uso Principal: Corresponde a la actividad o actividades posibles de acuerdo con la aptitud, potencialidad, condiciones ambientales y/o productivas de la zona.
 - ☐ Uso Complementario: Aquellas compatibles y complementarias al uso principal de la zona.
 - ☐ Uso Restringido: Actividades que no corresponden completamente con la aptitud de la zona y son relativamente compatibles con las actividades de los usos principal y complementario. Se establecen bajo condiciones rigurosas de control y mitigación de impactos.
 - ☐ Uso Prohibido: Aquellas actividades no aptas ni compatibles con los usos permitidos en la zona.
- c) La definición del tipo de actividades a desarrollar en cada subzona, de acuerdo con lo establecido en el literal b), y que para los efectos del modelo de ocupación de cada una de las cabeceras corregimentales, se describen a continuación:
 - 1. Residencial Unifamiliar o individual: Actividad urbanística fundamentada en la construcción y desarrollo de la vivienda unifamiliar.

2. Residencial Múltiple: Actividad urbanísticas dirigida a la construcción y consolidación de la vivienda bifamiliar, multifamiliar y de agrupaciones o conjuntos residenciales.
3. Servicios Institucionales: Referente a las actividades y servicios sociales, asistenciales, de saneamiento y administrativos ofrecidos por la administración Distrital y demás instancias del Estado.
4. Explotación Pecuaria: Actividades relacionadas con la cría y levante de ganado mayor y menor
5. Explotación Minera: Actividades dedicadas a la extracción de recursos naturales no renovables.
6. Industrial: Actividad dirigida a la transformación de materias primas y las elaboradas bajo estrictos controles ambientales, y a escala microempresarial, campesina o pesquera.
7. Comercial: Actividad ligada al mercadeo de productos, bienes, enseres y servicios.
8. Recreación: Actividad asociada a los eventos deportivos, el ocio, la socialización, colectividad, contemplación, etc. de los habitantes y visitantes.
9. Turismo: Actividad que va desde la construcción de edificaciones para el alojamiento de visitantes, hasta la oferta de servicios comerciales y recreacionales, el disfrute del ambiente y la contemplación del paisaje.
10. Protección: Actividad que permite mantener, rehabilitar, revegetalizar y/o recuperar el paisaje, las áreas de valor ambiental y de alto riesgo.
11. Conservación: Actividad destinada al cuidado, manejo y administración exclusiva de ecosistemas e inmuebles de importancia estratégica.
12. Rehabilitación: Actividad dirigida a superar el estado de deterioro de los inmuebles arquitectónicos y las áreas de valor ambiental.

5.9 DETERMINANTES EN LA REGLAMENTACION LOS USOS DEL SUELO: CABECERA DE BONDA

Clase de suelo	Subzona		Actividades			
			Principal	Complementario	Restringido	Prohibido
Urbano	Residencial	Destinada para el desarrollo de la vivienda en el tejido urbano consolidado y/o en vías de consolidación.	1,2	3,8,10,11,12	7	4,5, 6,9
	Múltiple Comercial	Destinado para el desarrollo de actividades comerciales e institucionales compatibles y de bajo impacto sobre el tejido urbano.	3,7	1, 9, 10,11,12	6, 8	2,4,5
	Institucional	Aquellas áreas de terrenos destinadas a la localización de equipamientos institucionales.	3	8,10,11,12	7	1,2,4,5,6,9
	Recreación	Acta para el disfrute, el esparcimiento y goce colectivo.	8	9,10,11,12	3,7	1,2,4,5,6,
Protección	Protección	Sectores que por su interés paisajístico y ambiental, o por ser propensos a riesgos y amenazas naturales, o ser servidumbres de infraestructuras no pueden urbanizarse.	10,11,12	8	3, 9	1,2,4,5,6,7,
Expansión Urbana	ETA	Destinada al desarrollo y consolidación de la Vivienda de Interés Social en el mediano plazo	2	3,8,10,11,12	7,	4,5, 6,9
	ETB	Destinada al desarrollo y consolidación de la Vivienda de Interés Social en el largo plazo	2	3,8,10,11,12	7,	4,5, 6,9
	ETC	Destinada al desarrollo residencial y de alojamientos turístico con restricciones	1,2,9	3,8,10,11,12	7	4,5,6,

Tipos de Actividades:

(1) = Residencial Individual, (2)= Residencial múltiple, (3)= Servicios Institucionales, (4) = Explotación pecuaria, (5) = Minería,
(6) = Industrial, (7)= Comercio, (8)= Recreación, (9)= Turismo, (10)= Protección,
(11) = Conservación, (12)= Rehabilitación.

5.10. DETERMINANTES EN LA REGLAMENTACION LOS USOS DEL SUELO: CABECERA DE GUACHACA*

Clase de suelo	Subzona		Actividades			
			Principal	Complementario	Restringido	Prohibido
Urbano	Residencial	Destinada para el desarrollo de la vivienda en el tejido urbano consolidado y/o en vías de consolidación.	1,2	3,8,10,11,12	7	4,5,6,9
	Múltiple Comercial	Destinado para el desarrollo de actividades comerciales e institucionales compatibles y de bajo impacto sobre el tejido urbano.	3,7	1,9,10,11,12	6, 8	2,4,5
	Institucional	Aquellas áreas de terrenos destinadas a la localización de equipamientos institucionales.	3	8,10,11	12,7	1,2,4,5,6,9
	Recreación	Acta para el disfrute, el esparcimiento y goce colectivo.	8	9,10,11,12	3,7	6,5,4,2,1,
Protección	Protección	Sectores que por su interés paisajístico y ambiental, o por ser propensos a riesgos y amenazas naturales, o ser servidumbres de infraestructuras no pueden urbanizarse.	10,11,12	8	3, 9	1,2,4,5,6,7,
Expansión Urbana	ETA	Destinada al desarrollo y consolidación de la Vivienda de Interés Social en el mediano plazo	2	3,8,10,11,12	7	1,4,5,6,9
	ETB	Destinada al desarrollo y consolidación de la Vivienda de Interés Social en el largo plazo	2	3,8,10,11,12	7	1,4,5,6,9

Tipos de Actividades:
 (1) = Residencial Individual, (2)= Residencial múltiple, (3)= Servicios Institucionales, (4) = Explotación pecuaria, (5) = Minería,
 (6) = Industrial, (7)= Comercio, (8)= Recreación, (9)= Turismo, (10)= Protección,
 (11) = Conservación, (12)= Rehabilitación.

* Fusiónada con Puerto Nuevo

5.11. DETERMINANTES EN LA REGLAMENTACION LOS USOS DEL SUELO: CABECERA DE MINCA

Clase de suelo	Subzona		Actividades			
			Principal	Complementario	Restringido	Prohibido
Urbano	Residencial	Destinada para el desarrollo de la vivienda en el tejido urbano consolidado y/o en vías de consolidación.	1,2	3,8,10,11,12	7,9	4,5,6
	Residencial Turística	Sector donde convergen las actividades de residencia con las de alojamiento y oferta de servicios turísticos restringidos.	1,9,2	7,8,10,11,12	3	4,5,6
	Múltiple Comercial	Destinado para el desarrollo de actividades comerciales e institucionales compatibles y de bajo impacto sobre el tejido urbano.	3,7	1,9,10,11,12	6,8	2,4,5
	Institucional	Aquellas áreas de terrenos destinadas a la localización de equipamientos institucionales.	3	8,10,11,12	7,	1,2,4,5,6,9
	Recreación	Acta para el disfrute, el esparcimiento y goce colectivo.	8	9,10,11,12	3,	1,2,4,5,6,7
Protección	Protección	Sectores que por su interés paisajístico y ambiental, o por ser propensos a riesgos y amenazas naturales, o por ser servidumbres de infraestructuras no pueden urbanizarse.	10,11,12	8	3,9	1,2,4,5,6,7,
Expansión Urbana	ETA	Destinada al desarrollo y consolidación de la Vivienda de Interés Social en el mediano plazo	2	3,8,10,11,12	7	1,4,5,6,9
	ETB	Destinada al desarrollo y consolidación de la Vivienda de Interés Social en el largo plazo	2	3,8,10,11,12	7	1,4,5,6,9
	ETC	Destinada al desarrollo residencial y de alojamientos turístico con restricciones	1,2,9	8,10,11,12	3,7	4,5,6

Tipos de Actividades:

(1) = Residencial Individual, (2)= Residencial múltiple, (3)= Servicios Institucionales, (4) = Explotación pecuaria, (5) = Minería,
 (6) = Industrial, (7)= Comercio, (8)= Recreación, (9)= Turismo, (10)= Protección,
 (11) = Conservación, (12)= Rehabilitación.

5.12. DETERMINANTES EN LA REGLAMENTACION LOS USOS DEL SUELO: CABECERA DE TAGANGA

Clase de suelo	Subzona		Actividades			
			Principal	Complementario	Restringido	Prohibido
Urbana	Residencial	Destinada para el desarrollo de la vivienda en el tejido urbano consolidado y/o en vías de consolidación.	1,2	3,8, 10,11, 12	7	4,5,6, 9
	Residencial Turística	Sector donde convergen las actividades de residencia con las de alojamiento y oferta de servicios turísticos restringidos.	1,2,9	7,8,10,11,12	3	4,5,6
	Turística	Apta para la consolidación de servicios turísticos	9	7,8,10,11,12	1, 3	2,4,5,6
	Múltiple Comercial	Destinado para el desarrollo de actividades comerciales e institucionales compatibles y de bajo impacto sobre el tejido urbano.	3,7	1,9,10,11,12	8,6	2,4,5
	Institucional	Aquellas áreas de terrenos destinadas a la localización de equipamientos institucionales.	3	8,10,11,12	7	1,2,4,5,6,9
	Recreación	Acta para el disfrute, el esparcimiento y goce colectivo.	8,9	10,11,12	3	1,2,4,5,6,7
Protección	Protección	Sectores que por su interés paisajístico y ambiental, o por ser propensos a riesgos y amenazas naturales, o ser servidumbres de infraestructuras no pueden urbanizarse.	10,11,12	8	3, 9	1,2,4,5,6,7,
Expansión Urbana	ETA	Destinada al desarrollo y consolidación de la Vivienda de Interés Social en el mediano plazo	2	3,8,10,11,12	7	1,4,5,6,9

Componente Rural

ETB	Destinada al desarrollo y consolidación de la Vivienda de Interés Social en el largo plazo	2	3,8,10,11,12	7	1,4,5,6,9
ETC	Destinada al desarrollo residencial y de alojamientos turístico con restricciones	1,2,9	8,10,11,12	3,7	4,5,6

Tipos de Actividades:
 (1) = Residencial Individual, (2)= Residencial múltiple, (3)= Servicios Institucionales, (4) = Explotación pecuaria, (5) = Minería,
 (6) = Industrial, (7)= Comercio, (8)= Recreación, (9)= Turismo, (10)= Protección,
 (11) = Conservación (12)= Rehabilitación.

Capítulo VI: El Ordenamiento Territorial de los Nodos en Avance y Satélites Rurales

La configuración espacial de los asentamientos identificados en la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial como Nodos en Avance y Satélites, ha estado en función de procesos migratorios e invasiones sucedidas durante la segunda mitad del siglo XX. La proliferación de estos centros poblados rurales está ligada además a la construcción de la carretera Troncal del Caribe, la cual, al funcionar como el principal eje de articulación urbano-rural, ha estimulado el surgimiento de un sistema de caseríos con diversos niveles de desarrollo y evolución, algunos de ellos con un relativo grado de consolidación habitacional y una mínima oferta de servicios, especialmente educativos y comerciales.

En términos generales las condiciones de habitabilidad de estos asentamientos distan de reunir atributos que garanticen una buena calidad de vida: Mal estado de la vivienda, falta de provisión de servicios básicos, alta vulnerabilidad al radicarse en zonas propensas a inundaciones, deslizamientos o accidentalidad, como sucede con la misma vía Troncal, sobre la que inciden afectando de alguna manera su carácter y funcionalidad. De igual modo, no se ha orientado hacia éstos lugares políticas claras de mejoramiento integral, ni tampoco se les ha visionado con un posible rol funcional que facilite los propósitos de ciudad, en el marco del fortalecimiento de las relaciones urbano - rurales e intrarurales.

En esta perspectiva es compromiso fundamental del Plan de Ordenamiento orientar el norte de estos conglomerados poblacionales, de tal suerte que puedan adelantarse las provisiones de infraestructuras y servicios que, acorde con su posicionamiento y su rol funcional, satisfagan las demandas presentes y futuras de las comunidades rurales asentadas allí; desestimulando con ello la expansión espontánea y la ocupación ilegal del suelo.

Con base en lo anterior, en el presente capítulo el Plan de Ordenamiento establece los lineamientos básicos que permitan en el corto plazo, emprender acciones de planificación mediante las cuales mejorar el espacio en el que se desarrolla la vida cotidiana, el ser y quehacer de estos núcleos poblados, a la vez que se identifican sus potencialidades para generar nuevos estadios en cuanto a la provisión de bienes y servicios, después del área urbana de la ciudad y las cuatro cabeceras corregimentales tratadas anteriormente. Todo

ello con el fin de articular a los núcleos poblados a la dinámica territorial y al funcionamiento espacial del área rural y de la ciudad en general

6.1. OBJETIVO

Establecer los lineamientos básicos o parámetros territoriales que guiarán el proceso de desarrollo local de los asentamientos poblacionales rurales en Avance y Satélites, en la mira de consolidarlos como lugar de residencia, proveerlos de una mínima oferta de servicios y articularlos al funcionamiento espacial del Distrito.

6.2. POLITICAS

- ☐ Orientar el crecimiento de los asentamientos poblacionales rurales, teniendo en cuenta las disposiciones en materia ambiental, usos del suelo, servicios públicos, vivienda y equipamientos, entre otros elementos tratado en el componente rural del Plan de Ordenamiento.
- ☐ Estructurar la habitabilidad de los asentamientos mediante un Plan de Desarrollo Local que contemple programas de rehabilitación, mejoramiento integral, entre otros tratamientos que contribuyan a adecuar las condiciones físicas del entorno y a garantizar la oferta de suelo para llevar a cabo proyectos de vivienda y la localización de los equipamientos previstos por el Plan de Ordenamiento Territorial.
- ☐ Establecer una división territorial del trabajo entre los núcleos poblacionales rurales, de tal manera que esta designación oriente el tipo de intervenciones que amerite cada uno de ellos, haciendo la salvedad que bajo ninguna circunstancias la dotación de infraestructuras y servicios podrá superar en magnitud las obras llevadas a cabo en las cabeceras corregimentales, que para efectos del modelo rural continúan siendo los Nodos Centrales.
- ☐ Ordenar la ocupación y usos del espacio residencial y de servicios de estos núcleos poblados garantizándoles una vivienda digna, la dotación de infraestructura de servicios, un sistema de espacio público y fuentes de trabajo que, acorde con sus demandas presentes y futuras, estimulen la permanencia de sus residentes.
- ☐ Integración del ámbito rural con las actividades propias de las cabeceras corregimentales y del área urbana de la ciudad, para dotar a las

comunidades que habitan en el de unas mayores condiciones de habitabilidad y oportunidades económicas.

- ☐ Contención de los procesos de degradación territorial y de deterioro ambiental que acompañan la ocupación espontánea y los usos irracionales de los suelos y recursos naturales en general.

6.3 ESTRATEGIAS

- ☐ Configuración de una red de pequeños centros poblados de tercer nivel en cuanto a la oferta de bienes y servicios, en los nodos poblacionales que concentran un número creciente de habitantes y se convierten en lugares potenciales para promocionar las actividades residenciales y económicas, dotándolos de equipamientos para la prestación de servicios sociales, turísticos, ecológicos y de investigación, para cubrir las zonas que no alcanzan a favorecerse con la oferta del área urbana y de las cabeceras corregimentales.
- ☐ Estabilizar la permanencia de las familias en el sector rural y reducir las migraciones campo-ciudad haciendo atractivo el lugar de residencia de las familias radicas en estos centros poblados.
- ☐ Impulsar la participación del sector privado en la provisión de los servicios públicos domiciliarios y desarrollos de infraestructura que demandan los habitantes.
- ☐ Orientar los Proyectos de Vivienda Rural mediante la generación de un suelo apto en cuando a localización, servicios y accesibilidad, teniendo en cuenta las necesidades y aspiraciones de las comunidades.
- ☐ Definición de parámetros y lineamientos en los asentamientos objetos de tratamientos, determinando sus características y estableciendo las operaciones de desarrollo prioritarios.

6.4. ACCIONES

- ☐ Consolidar los programas de mejoramiento integral de vivienda y el carácter residencial de los pueblos rurales legalizando la posesión de las familias radicadas en los asentamientos poblacionales, y estableciéndoles una nomenclatura predial con el fin de incrementar las posibilidades de conexión a los sistemas formales de servicios públicos, de tal suerte que

mediante un proceso de estratificación socioeconómica se determinen tarifas que hagan sostenibles los sistemas de provisión.

- ☐ Desestimular el surgimiento espontáneo de nuevos asentamientos y establecer soluciones graduales de reubicación a los núcleos poblados localizados en zonas de valor ambiental, alto riesgo, de servidumbre infraestructural, etc, reconociéndoles sus debidas compensaciones y ofreciéndole la posibilidad de una reubicación dentro del mismo suelo rural Distrital.
- ☐ Comprometer a los Ministerios del Medio Ambiente, Agricultura y desarrollo Rural, Interior y Transporte, en el diseño de un programa gradual de reubicación, contemplando la radicación de las familias desalojadas de los parques nacionales naturales, del resguardo indígena y del área de retiro de la Troncal del Caribe, en la franja de amortiguación de los parques naturales en donde resultan compatibles las zonas de reserva campesina (Decreto. No.1777 de Octubre 1 de 1996), o en su defecto, en los suelos que para ello ofrezcan los nodos poblados del área rural.

6.5. ROL FUNCIONAL: PARAMETRO FUNDAMENTAL EN EL ORDENAMIENTO DE LOS NODOS EN AVANCE.

Los nodos de Avance, tal como se definen en la estructura político-administrativa del área rural, son aquellos conglomerados poblacionales rurales de segundo nivel, en tanto distan de reunir los atributos y características de las cabeceras corregimentales, pero concentran un número creciente de habitantes, una oferta mínima de servicios y un leve radio de influencia en algunos núcleos poblados y áreas productivas y turísticas rurales.

En el marco de las disposiciones del Plan de Ordenamiento, respectivamente, deberá la Oficina de Planeación Distrital elaborar los planes de desarrollo físico local (PDFL) de los siguientes núcleos poblados⁴: Buritaca, Calabazo, y La Tigrera. No obstante que en la actualidad no concentren un número superior a las veinte (20) unidades de vivienda, pero con el fin de aprovechar la ubicación estratégica, y promover la agroproducción, el turismo y la presencia institucional en las áreas rurales dispersas, deberán efectuarse igualmente los planes de desarrollo físico local de: La Tagua (Minca), San Isidro (Bonda), El Mamey (Guachaca) y Don Diego (Resguardo indígena), quedando éste último sujeto a la concertación que se puedan adelantar con la comunidad indígena.

⁴ Con base en las determinaciones de Planeación Nacional, por núcleo poblado se entenderá aquellos espacios en donde se concentra un número superior a las veinte (20) viviendas.

La consolidación de los Nodos en Avance se fundamentará en los PDFL que realizará la Oficina de Planeación durante de los seis (6) primeros meses de aprobado el Plan de Ordenamiento Territorial. Cada uno de los PDFL tendrá como referente los roles funcionales y las acciones de ordenamiento territorial esbozadas en el presente Capítulo; considerando además que los planes de desarrollo físico local no podrán desestimular, bajo ninguna circunstancia, el fortalecimiento estructural de las cabeceras corregimentales como Centros Urbanos Menores.

Con base en lo anterior, la provisión de bienes y servicios que fortalezcan la vocación de los Nodos en Avance se efectuará siempre bajo la racionalidad de cubrir las áreas que los Nodos Centrales, por limitaciones físico-espaciales, no alcancen a beneficiar directamente. De allí que esta clase de asentamientos se categorice también como *subcentros rurales* para efectos de la formulación del POT.

Los planes de desarrollo físico local de los Nodos en Avance se enmarcarán dentro de los siguientes lineamientos funcionales:

- a. **CALABAZO:** Deberá convertirse en un subcentro de relevo para el acopio y comercialización agropecuaria, productor de viveros ornamentales y forestales, dotado con los equipamientos y servicios previstos por el Plan de Ordenamiento Territorial; dinámico en el apoyo a la producción sostenible, en proyectos experimentales forestales y agropecuarios, y en servicios turísticos locales que consoliden la oferta del área rural.
- b. **BURITACA:** Deberá constituirse en un subcentro dormitorio para el alojamiento de la población flotante que penetra al sector en época de temporada turística y durante la recolección de la cosecha cafetera, dispondrá los equipamientos y servicios públicos previstos por el Plan de Ordenamiento, y deberá potenciarse, de acuerdo con sus capacidades físico-territoriales, para la producción de un suelo donde construir la vivienda de las familias del sector que requieren ser reubicadas.
- c. **LA TIGRERA:** Se consolidará como subcentro de relevo para la comercialización de la producción agrícola que no alcanza a acopiarse en la cabecera de Minca, tendrá un rol dinámico en el apoyo a la producción sostenible y el desarrollo de proyectos de transferencia de tecnología agropecuaria, con miras a consolidarse como sitio dormitorio de la ciudad. Deberá contar con los equipamientos sociales, servicios públicos e infraestructuras previstos por el Plan de Ordenamiento Territorial.

- d. SAN ISIDRO: Funcionará como núcleo o subcentro cafetero en cuanto al relevo de la comercialización, la promoción de actividades de desarrollo sostenible, programas de transferencia de tecnología y la oferta de servicios que apunten a reafirmar el agroturismo en este sector del distrito, estudiándose las potencialidades físico-espaciales para el desarrollo de la vivienda nueva demandada en la relocalización de la población rural nativa asentada en zonas de reserva natural, áreas de alto riesgo, espacio público, entre otros. Deberá contar con los equipamientos sociales, servicios públicos e infraestructuras establecidos por el POT.
- e. LA TAGUA Y EL MAMEY: El rol funcional de estos subcentros estará definido por su ubicación contigua a áreas protegidas por la Nación y el Distrito. En este sentido, ambos centros poblados deberán articularse a la dinámica territorial rural, proveyéndolos de espacios para la posible localización de instituciones relacionadas con la investigación, control y educación ambiental sobre el Parque Sierra Nevada, el Complejo Ambiental SUHAGUA y las zonas de reserva campesina que establece el Plan de Ordenamiento en la franja que bordea estos espacio ambientales. Dispondrán a largo plazo, de los equipamientos sociales, servicios públicos y demás infraestructuras consideradas por el Plan, y funcionaran como subcentros de relevo para el acopio y comercialización de los productos agrícolas y florícolas que se instauren en su área de influencia, al tiempo que deberán dotarse con lugares de alojamiento y buena accesibilidad para el desarrollo turístico.
- f. DON DIEGO: Se postula como un subcentro étnico, a dotar con instalaciones y equipamientos institucionales, albergue, asistencia social, hospital, centro educativo, entre otros servicios e infraestructuras que demanda el resguardo indígena. La consolidación de este lugar como un nodo en Avance deberá concertarse entre la Administración Distrital y las etnias que habitan en la ciudad.

La síntesis gráfica de los lineamientos y acciones que orientarán el ordenamiento territorial en cada uno de los nodos en avance se expresan a continuación:

EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LOS NODOS EN AVANCE

C a l a b a z o	Función Territorial	Medidas Prioritarias de Ordenamiento Territorial
	Subcentro de relevo de transporte de pasajeros (turistas) y carga agropecuaria, productor de viveros y plantas ornamentales, puerta de acceso al Parque Tayrona	<ul style="list-style-type: none"> Levantamiento Topográfico Recuperación del área de retiro de la Troncal del Caribe. Un Plan de Desarrollo Físico de mejoramiento integral, que defina la localización de equipamientos y proyectos identificados por el POT, establezca un esquema de espacio público local, determine zonas de alto riesgo, un sistema interno de vías, organice las actividades y prevea áreas para posible expansión. Recuperación y protección de las rondas hidráulicas. Reubicación de asentamientos en situaciones de amenazas y riesgo. Identificación del déficit cuantitativo de vivienda
Determinantes infraestructurales del Plan de Ordenamiento Territorial: <ul style="list-style-type: none"> Equipamientos: Concentración escolar, Centro de acopio y almacenamiento de productos agrícolas, cementerio. Puesto de Salud y subestación de policía. Sistema vial y de Transporte: Construcción espacios para el relevo del Transporte de Turistas, Punto de relevo de carga, un puente peatonal y un paradero de buses sobre la Troncal del Caribe. Vivienda: Mejoramiento integral de 24 viviendas. Servicios Públicos: Provisión de servicios públicos y saneamiento básico acorde a los lineamientos establecidos por el Plan de Ordenamiento. 		

EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LOS NODOS EN AVANCE

B u r i t a c a	Función Territorial	Medidas Prioritarias de Ordenamiento Territorial
	Subcentro dormitorio de la población flotante en épocas de cosecha agrícola y de temporada turística	<ul style="list-style-type: none"> Levantamiento Topográfico Plan de Desarrollo Físico para el mejoramiento integral del asentamiento, fundamentado en la definición de un sistema vial local, la organización de las actividades, definición de sitios para la localización de proyectos previstos en el POT, zonas potenciales para la relocalización de viviendas y para la expansión futura del asentamiento, áreas de riesgo, y un sistema de espacio público local. Recuperación del área de retiro de Troncal del Caribe Recuperación y protección de las rondas hidráulicas del río Buritaca y demás quebradas. Reubicación prioritaria de asentamientos en situación de riesgo y amenazas. Identificación del déficit cuantitativo de vivienda.
Determinantes infraestructurales del Plan de Ordenamiento Territorial: <ul style="list-style-type: none"> Equipamientos: Concentración escolar, cementerio. Sistema vial y de Transporte: Intersección a desnivel peatonal y construcción de un paradero de buses sobre la Troncal del Caribe. Vivienda: Mejoramiento integral de 88 viviendas. Servicios Públicos: Provisión de servicios públicos y saneamiento básico acorde a los lineamientos del Plan de Ordenamiento. Espacio Público: Dotación de un Parque de Ronda (río Buritaca). 		

EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LOS NODOS EN AVANCE

T i g r e r a	Función Territorial	Medidas Prioritarias de Ordenamiento Territorial
	Subcentro dormitorio de la ciudad, punto de relevo para la comercialización agropecuaria, proveedor de servicios institucionales de transferencia de tecnología agropecuaria y ambiental	<ul style="list-style-type: none"> Levantamiento Topográfico Plan de Desarrollo Físico para el mejoramiento integral del asentamiento, fundamentado en la organización de las actividades, definición de sitios para la localización de proyectos previstos en el POT, zonas potenciales para la expansión futura del asentamiento, identificar áreas de riesgo, un sistema vial interno y la oferta de espacios públicos locales. Recuperación área de retiro de la vía que conduce a Minca Recuperación y protección de las rondas hidráulicas de las quebradas. Reubicación de asentamientos en situación de amenazas y riesgo. Identificación del déficit cuantitativo de la vivienda.
<p>Determinantes infraestructurales del Plan de Ordenamiento Territorial:</p> <ul style="list-style-type: none"> Equipamientos: Escuela, cementerio, subestación de policía y puesto de salud. Sistema vial y de Transporte: Construcción de espacios para el relevo del transporte de carga y pasajeros. Vivienda: Mejoramiento integral de 13 viviendas. Servicios Públicos: Provisión de servicios públicos y saneamiento básico acorde a los lineamientos del POT. Espacio Público: Dotación de un Parque de Ronda 		

EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LOS NODOS EN AVANCE

L a T a g u a	Función Territorial	Medidas Prioritarias de Ordenamiento Territorial
	<div>Subcentro de servicios institucionales y turísticos, punto de relevo en la comercialización hortoflorícola</div>	<ul style="list-style-type: none">Levantamiento TopográficoEl mejoramiento integral a partir de un Plan de Desarrollo Físico que defina la localización de los equipamientos y proyectos identificados en el Plan de Ordenamiento, la promoción de alojamientos y servicios turísticos, localización de instituciones, una oferta de espacio público local y un sistema de comunicación vial interna que la intercepte con la carretera que conduce a Minca.Protección de las rondas hidráulicas.Reubicación de asentamientos en situaciones de amenazas y riesgo.
Determinantes infraestructurales del Plan de Ordenamiento Territorial: <ul style="list-style-type: none">Equipamientos: Concentración Escolar, Institución Distrital de investigación y administración de los recursos naturales, centro de acopio y almacenamiento de productos, cementerio y Puesto de Salud.Sistema vial y de Transporte: Construcción de espacios para el relevo del transporte de carga y pasajeros e intersecciones a desnivel peatonal y vehicular demandados en la movilidad.		

EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LOS NODOS EN AVANCE

S a n I s i d r o	Función Territorial	Medidas Prioritarias de Ordenamiento Territorial
	Subcentro cafetero, de servicios agroturísticos e institucionales, punto de relevo en la comercialización de productos agrícola	<ul style="list-style-type: none"> Levantamiento Topográfico Elaborar Plan de Desarrollo Físico que organice las actividades acordes con la función que le otorga el POT, identifique zonas de riesgos y de protección natural. Identificación y conservación de ecosistemas de importancia estratégica y Protección de las rondas hidráulicas reubicando asentamientos en situaciones de amenazas y riesgos.
Determinantes infraestructurales del Plan de Ordenamiento Territorial: <ul style="list-style-type: none"> Equipamientos: concentración escolar, Centro Distrital de asistencia técnica agropecuaria, subestación de policía, centro de acopio y almacenamiento de productos, cementerio y puesto de salud. Sistema vial y de Transporte: Construcción de espacios para el relevo del transporte de carga y pasajeros y los puentes a desnivel demandados en las intersecciones viales. Vivienda: Identificación del déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda. Servicios Públicos: Provisión de servicios públicos y saneamiento básico acorde a los lineamientos del Plan de Ordenamiento. 		

EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LOS NODOS EN AVANCE

E l M a m e y	Función Territorial	Medidas Prioritarias de Ordenamiento Territorial
	Epicentro institucional, centro de servicios turísticos y de relevo de la comercialización Agrícola	<ul style="list-style-type: none"> Levantamiento Topográfico Elaborar Plan de Desarrollo Físico que consolide el rol funcional de El Mamey, defina zonas de alto riesgo, promueva la construcción de alojamientos y servicios turísticos, determine áreas para la localización de equipamientos y proyectos identificados por el POT, conforme una oferta de espacio público y diseñe la red de vías locales. Identificación y conservación de ecosistemas de importancia estratégica, y recuperación y protección de las rondas hidráulicas. Reubicación de asentamientos en situaciones de amenazas y riesgos.
Determinantes infraestructurales del Plan de Ordenamiento Territorial: <ul style="list-style-type: none"> Equipamientos: concentración escolar, centro Distrital de asistencias técnica agropecuaria, subestación de policía, centro de acopio y almacenamiento de productos, cementerio y puesto de salud. Sistema vial y de Transporte: Construcción de espacios para el relevo del transporte de carga y pasajeros y los puentes a desnivel demandados en las intersecciones viales. Vivienda: Identificación del déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda. Servicios Públicos: Provisión de servicios públicos y saneamiento básico acorde a los lineamientos del Plan de Ordenamiento. 		

6.6. DETERMINANTES PARA EL DESARROLLO LOCAL DE LOS NODOS SATELITES.

Los nodos satélites, La Llanta, Paz del Caribe, Cabañas de Buritaca, Cañaveral, La Revuelta, Las Colinas, La Olla – Bachicha, Marketalia y Perico Aguao, deberán consolidarse territorialmente con base en un plan de desarrollo físico local (PDFL) orientado fundamentalmente a optimizar las condiciones de vida de los habitantes de estos sitios del Distrito. Consecuente con la aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial, la Oficina de Planeación Distrital, dispondrá de 6 meses para elaborar, de manera concertada, los PDFL que guiarán el desarrollo de estas localidades, en el marco de las disposiciones generales POT.

Para el logro de este propósito se tendrán en cuenta, respectivamente, los siguientes lineamientos funcionales establecidos para cada uno de los nodos:

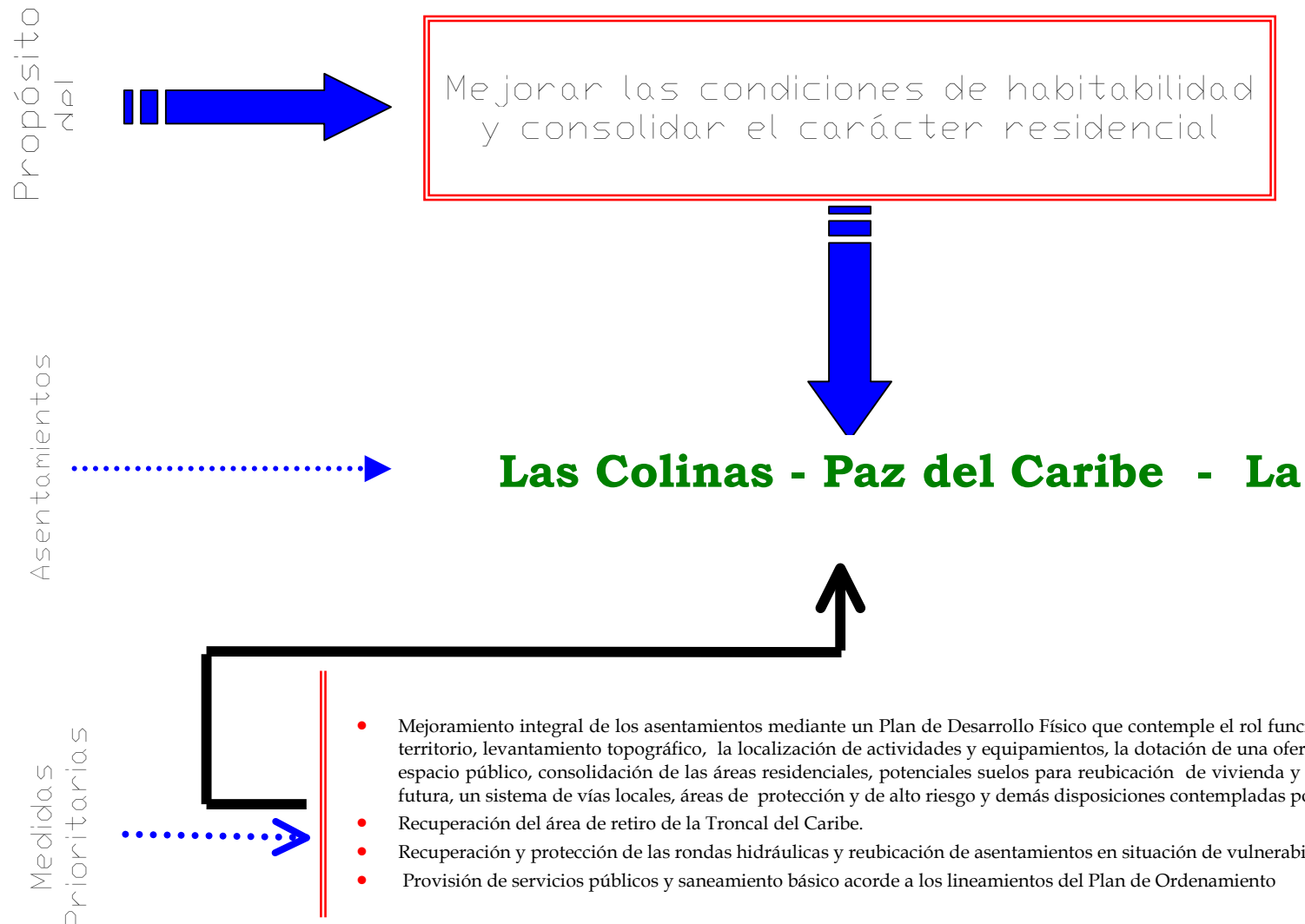
- a) LAS COLINAS, PAZ DEL CARIBE Y LA LLANTA. La característica común de estos poblados satélites es su localización en las márgenes de la carretera Troncal del Caribe, y en gran medida en las rondas de los principales ríos y quebradas del flanco norte de la Sierra Nevada; circunstancias éstas que incrementan su vulnerabilidad a los riesgos por accidentalidad e inundaciones. Bajo este enunciado, los Planes de Desarrollo Local de cada uno de estos centros poblados, deberá identificar al interior de los mismos, posibles zonas para la reubicación de las viviendas radicadas en sitios de amenazas y riesgo, la provisión de los servicios públicos, especialmente el acueducto y alcantarillado, la satisfacción de las necesidades básicas insatisfechas, la recuperación de las rondas hidráulicas de los cursos de agua, y un sistema vial y de transporte que articule las áreas de actividades y reduzca los impactos de/y sobre la Troncal, entre otros factores propios del ordenamiento territorial local.
- b) MARKETALIA Y PERICO AGUAO. Por estar localizados dentro del Parque Nacional Natural Sierra Nevada, las 277 viviendas existentes en estos dos asentamientos de importante concentración poblacional requerirán un tratamiento especial, estableciéndose dos determinantes: Primero, contemplándose su reubicación gradual, bajo un proceso concertado y de beneficio total para las familias allí radicadas, y segundo, congelando su crecimiento para que puedan ser sometidos estos núcleos a los procesos de transferencia de tecnología y métodos sostenibles de producción que garanticen la protección de los ecosistemas, desarrollando junto a ello, programas de mejoramiento integral de la vivienda, equipamientos y demás infraestructuras de saneamiento básico. Estas

mismas consideraciones aplicarán a todos los asentamientos localizados dentro de estas áreas de importancia ambiental estratégica.

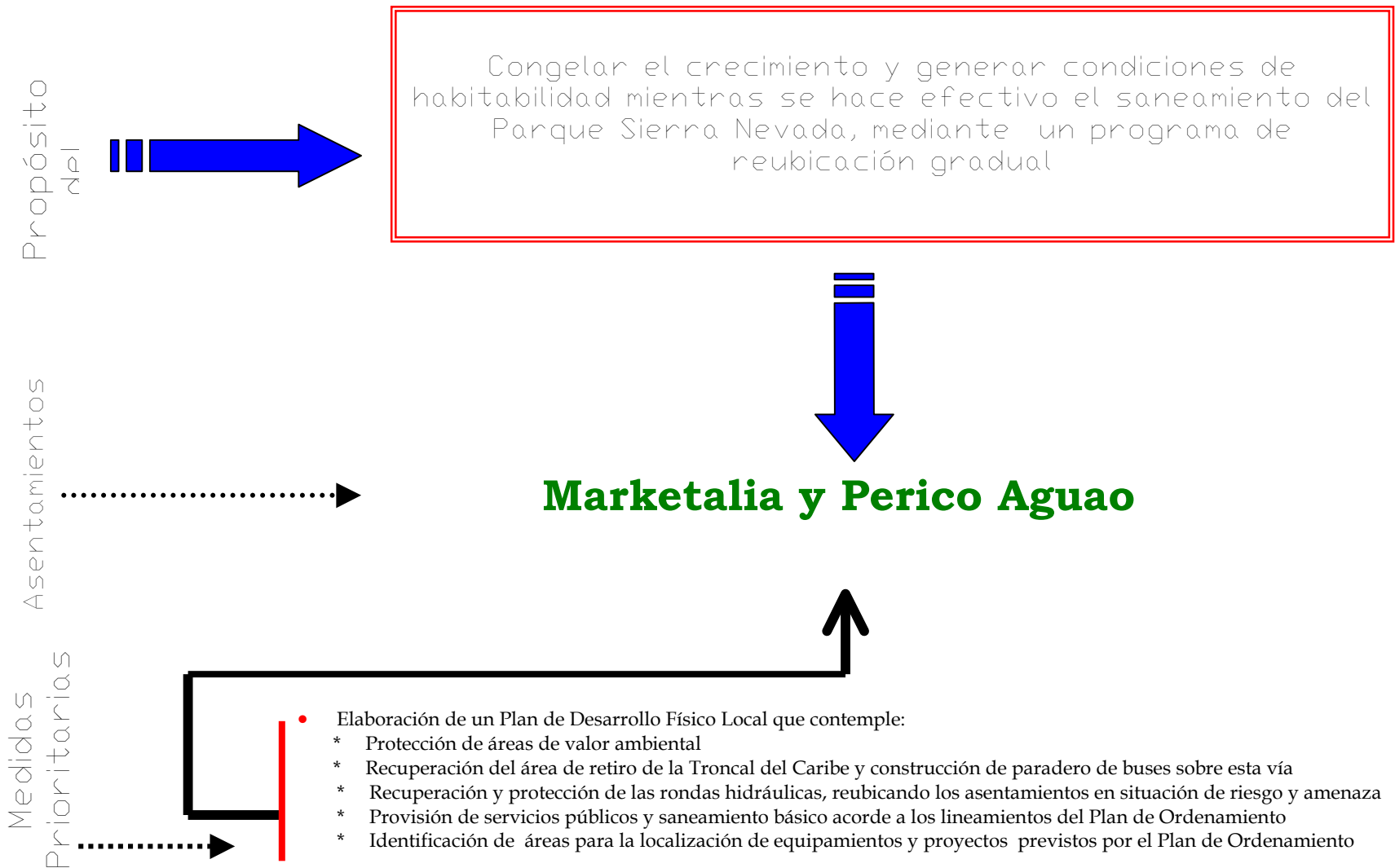
- c) LA REVUELTA Y CAÑAVERAL. Se deberá desestimular el proceso de expansión y la residencialidad espontánea, toda vez que no cuentan con un área suficiente para configurarse con un modelo funcional y, porque su consolidación generaría impactos sobre la ronda del río Piedras y sobre la Troncal del Caribe. En este sentido, se deberán reubicar gradualmente las viviendas allí localizadas, dando prioridad en el corto plazo a las asentadas en zonas de alto riesgo, y complementariamente, deberán potenciarse estos dos asentamientos como subcentros de servicios turísticos y de transporte de carretera.
- d) LA OLLA – BACHICHA Y CABAÑAS DE BURITACA: La planificación física de estos dos lugares deberá ligarse respectivamente a una Operación Estratégica para consolidarlos como destinos turísticos locales, mediante la concertación interinstitucional y la participación de la sociedad civil y el sector privado, en la mira de superar los procesos de ocupación de rondas hidráulica, contaminación por mal manejo de residuos sólidos y líquidos, provisión de servicios públicos, reubicación de las viviendas en zonas de alto riesgo o de importancia ambiental, despeje de espacio público, fomentando la vivienda productiva para servicios turísticos, la canalización e inversión de capital privado acorde a la capacidad física de cada área, y previendo, solo en el caso de las Cabañas de Buritaca, la consolidación de una oferta hotelera para turismo social.

La síntesis gráfica y las acciones de ordenamiento territorial definidas para cada uno de los nodos satélites del área rural, se ilustran a continuación:

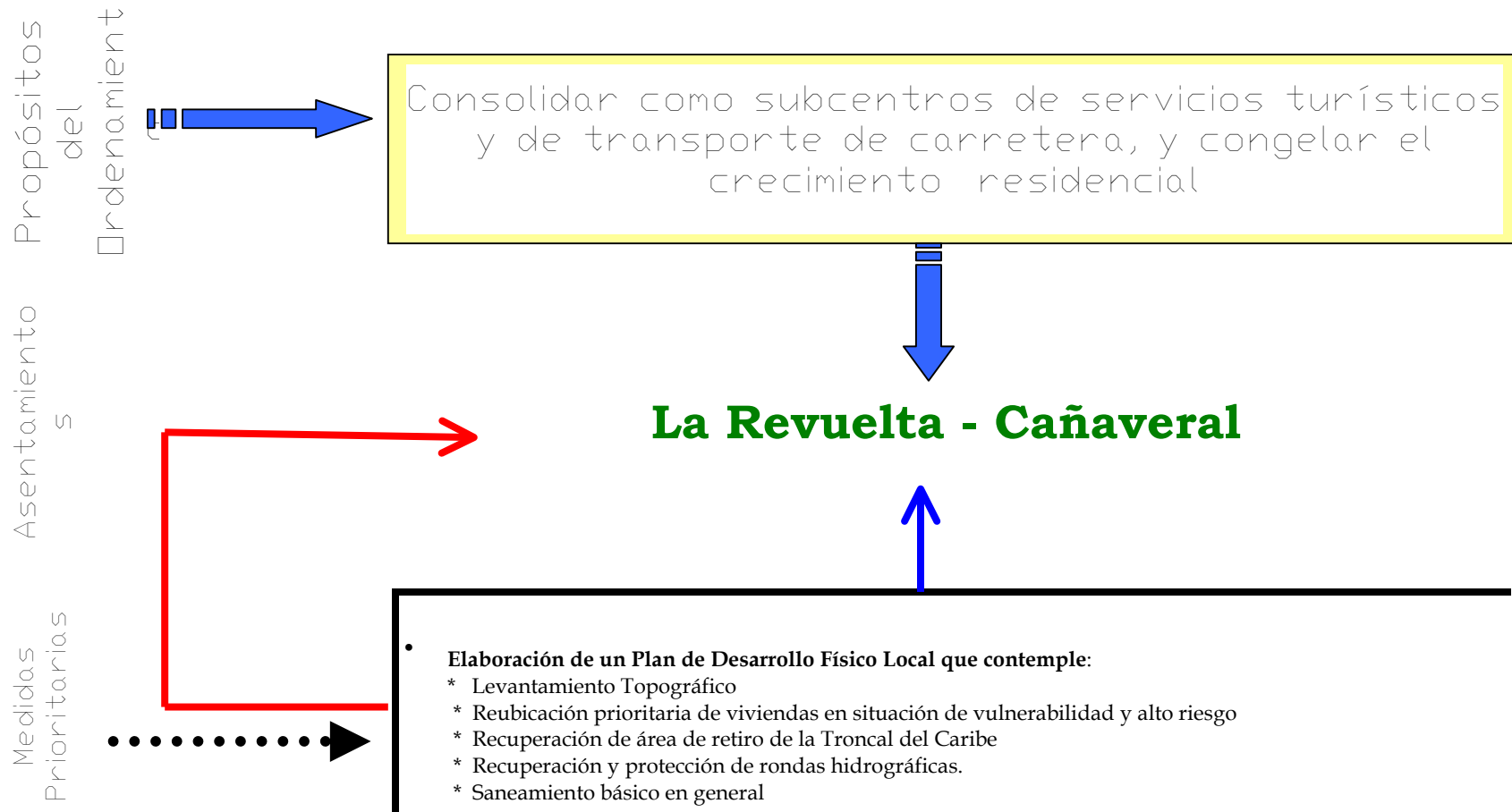
EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LOS NODOS SATÉLITES



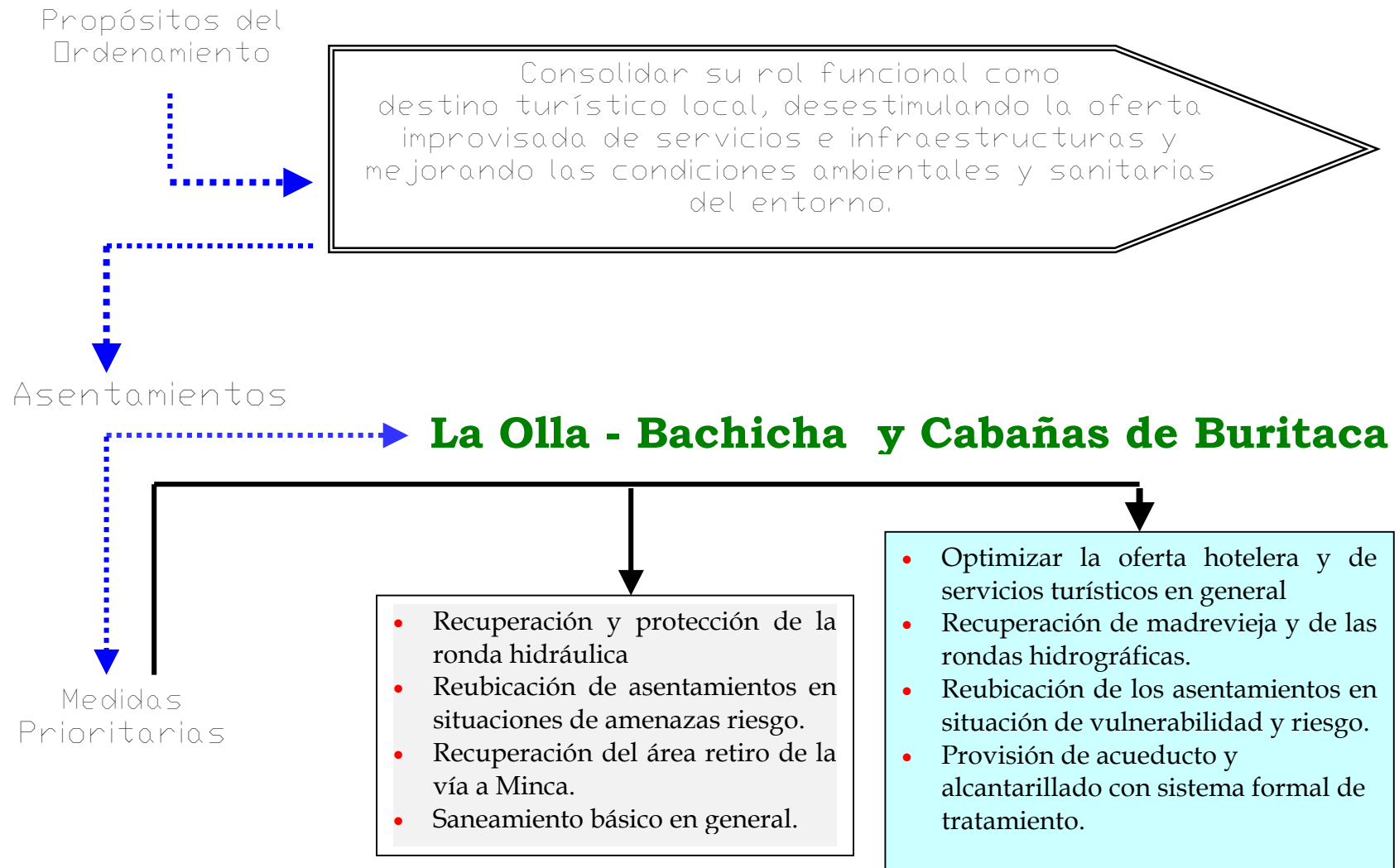
EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LOS NODOS SATÉLITES



EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LOS NODOS SATELITES



EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LOS NODOS SATELITES



Como elemento común deberá preverse en cada uno de estos nodos, tanto en los de Avance, como en los Satélites, las áreas de expansión futura, con el fin de frenar los procesos desordenados de ocupación, contemplando el lleno de los vacíos vacantes comunes en ellos, y desestimulando su interacción sobre la Troncal del Caribe. Junto a ello, se deberán tener en cuenta las demás disposiciones del POT en materia de servicios públicos, vivienda, equipamientos, entre otros.

Dentro de estas determinaciones, con respecto a [El Campano](#) el Plan de Ordenamiento Territorial reconoce que la rehabilitación de la dinámica y la habitabilidad de este lugar está, entre otros aspectos, en función de la evolución del proceso de paz y del éxito total de las negociaciones adelantadas entre el Estado Central y los grupos alzados en armas. Por ello, el Plan identifica como prioritario garantizar la integridad y seguridad ciudadana de los habitantes, orientando acciones que coadyuven al mejoramiento de la calidad de vida de las personas allí localizadas, y contemplando en el largo plazo la posibilidad de devolver a este asentamiento el papel funcional que otrora lo caracterizó como centro de acopio y comercialización de productos agropecuarios.

Capítulo VII: Hacia la Consolidación de un Sistema Vial y de Transporte Rural

Las condiciones de aislamiento, desarticulación y precariedad en que se encuentran los asentamientos poblados y gran parte de las áreas agroproductoras y de interés turístico en el sector rural de Santa Marta, encuentran gran explicación, en el déficit vial existente, sumando a ello las irregularidades organizativas y de funcionamiento del servicio de transporte público, que determina también la limitada capacidad de movilización de los habitantes de esta sección del Distrito.

Diversas son las razones que inciden en la baja cobertura y el inadecuado estado del sistema vial y de transporte rural. Estas varían desde circunstancias referentes a la falta de planeación técnica al momento de construir trayectos carreteables, la variación altitudinal de la región, la fragilidad de los ecosistemas propios de la Sierra Nevada de Santa Marta, la restringida iniciativa del sector privado al momento de adelantar proyectos viales, la baja capacidad de inversión pública, y entre otros factores, la débil gestión administrativa para jalonar recursos provenientes de entidades con intereses en el área.

Por otra parte, los programas institucionales se han fundamentado en la oferta puntual de los servicios demandados en los conglomerados poblacionales, mientras que han sido limitados en la dotación de la infraestructura vial requerida para la asegurar la movilización de la población hacia los sitios en donde se concentran dichos servicios. De igual manera, el que no se haya implementado en Santa Marta una política de desarrollo económico, mediante la cual aprovechar las ventajas comparativas que permitan liderar procesos a nivel regional, ha incidido además para que no exista en el sector rural un sistema vial y de transporte en función de la productividad y el tiempo.

En este sentido, el propósito del Plan de Ordenamiento Territorial apunta a configurar un sistema de comunicación en el área rural, como uno de los componentes cruciales para el despegue de esta amplia superficie Distrital, toda vez que el modelo territorial propuesto se mueve bajo los imperativos de mejorar las condiciones de vida de los habitantes y promover el desarrollo de las zonas con potencial turístico, pesquero y agroexportador. En este contexto,

el Plan pretende superar las limitaciones existentes en la movilización y conectividad intrarural, rural-urbana y rural-regional.

7.1 OBJETIVO

Implementar en el sector rural de Santa Marta un sistema de comunicación vial, con el fin de garantizar la movilidad de los habitantes, articular las áreas rurales entre sí y con el contorno urbano de la ciudad, incrementar la competitividad en la dinámica economía local y en la prestación de los servicios, y establecer parámetros para consolidar el funcionamiento de diversos modos de transporte.

7.2. POLITICAS

- ☐ Optimizar y aprovechar la red vial existente realizando obras de infraestructura dirigidas a adecuar y rectificar las intersecciones viales, a dotar los ejes principales de protección, señalización, estabilización, obras de arte, construcción, adecuación de bermas, ampliación, rectificación de alineamiento horizontal y solución pluvial, entre otras.
- ☐ Determinar áreas para la localización del amoblamiento de transporte, dando preferencia a las demandas peatonales y de la población discapacitada del área rural y del Distrito en general.
- ☐ Fomentar el funcionamiento de diversos modos de transporte en el área rural, aprovechando la oferta marina natural, y teniendo en cuenta las posibilidades reales de penetración de la red vial hacia los puntos de concentración poblacional, producción, empleo, servicios sociales y de oferta turística.
- ☐ Articular el litoral costero a la dinámica territorial rural, promoviendo el desarrollo de un sistema de transporte marítimo y de infraestructuras aptas para garantizar la movilización de las personas hacia los asentamientos localizados en la zona costera, así como hacia las áreas de interés turístico, pesquero y de explotación agropecuaria.

- ☐ Propiciar el acceso de los habitantes rurales a los bienes y servicios del área urbana de la ciudad, conectando las cabeceras corregimentales y demás centros poblados al funcionamiento de los ejes viales articuladores del sector, y estableciendo al interior de cada asentamiento, una red de vías que responda a las necesidades de movilización local.
- ☐ Estimular la participación competitiva de las zonas de actividad agropecuaria y pesqueras que, por efectos del déficit de infraestructura vial, no participan permanentemente en los mercados local, regional e internacional, ni contribuyen a garantizar la seguridad alimentaria de los habitantes radicados en el ámbito urbano.
- ☐ Incrementar la movilización del transporte público y privado hacia los espacios públicos de interés turístico y recreacional, impulsando la ampliación, optimización, construcción, reconstrucción, mejoramiento integral, mantenimiento y conservación de las vías de comunicación del área rural.
- ☐ Recuperación de los espacios públicos de uso peatonal y superación de los conflictos ligados al estacionamiento y flujo vehicular incorporando el suelo disponible a la dotación de infraestructuras aptas para ello.
- ☐ Promover la fitotectura, arborización y ornamentación en los espacios públicos ligados al sistema vial, como elemento amortiguador de los impactos ambientales causados por el transporte vehicular.
- ☐ Establecer un programa gradual de tratamientos y optimización del sistema de comunicación rural, dando prioridad a las zonas con mayor concentración poblacional, a los espacios públicos, inmuebles, equipamientos, etc, de interés colectivo, y a las regiones con potencial agroproductivo y turístico.
- ☐ Superar los desequilibrios entre las áreas rural y urbana de la ciudad, incrementando la inversión y las oportunidades de focalización de recursos en torno a las obras públicas, en este caso, las vías.

7.3. ESTRATEGIAS

- ☐ Aprovechamiento máximo de la Troncal del Caribe como eje funcional principal en la articulación de las zonas pobladas, agroproductivas y turísticas rurales, con el contexto urbano de la ciudad, la región Caribe y el extranjero (Venezuela).

- ☐ Contribución a la reducción de los índices de accidentalidad, a la estabilización de la comercialización de productos agrícolas y la movilización de turistas, incrementando la cobertura vial, y previendo técnicas que permitan controlar las alteraciones que puedan surgir por efectos invierno y fenómenos naturales.
- ☐ Empleo de las alternativas de movilización tradicionalmente utilizadas como medio de viaje en las zonas montañosas, incorporando al sistema de comunicación los caminos de herradura y senderos milenarios, con el fin de hacer posible el desplazamiento de los pobladores rurales e incorporar dichos senderos a la oferta turística del sector rural.
- ☐ Vinculación del mar y línea litoral a la dinámica de vida y usufructo turístico, pesquero, productivo y contemplativo de los habitantes del área rural, urbana y de los turistas, posibilitando su articulación física con el resto del territorio e implementando en torno al océano un sistema de transporte marítimo.
- ☐ Ampliación de la viabilidad económica de las obras de infraestructura que comprende el plan vial rural, convocando la participación financiera, técnica y administrativa del sector privado y las entidades públicas locales, regionales y nacionales con intereses en el área.
- ☐ Ampliación gradual de la malla vial de los centros poblados rurales dotando los tejidos consolidados, las áreas identificadas como de desarrollo y los suelos de expansión, con una oferta infraestructural que contemple el mejoramiento o reparación de las obras existentes, la construcción de nuevas vías, señalización, semaforización, construcción de bahías de parqueo, paraderos de buses, alumbrado público, entre otros.
- ☐ Adoptar una clasificación vial de acuerdo con las características, funciones, usos del suelo, sección geométrica, importancia Distrital, y a las condiciones cada eje en la funcionalidad, accesibilidad y articulación territorial.
- ☐ Brindar alternativas de acceso y promover la consolidación de los modos de transporte a nivel intra-rural, especialmente en los lugares limitados topográfica y ambientalmente para la penetración de la red vial, creando plazas de relevo del tráfico de carga y pasajeros.

7.4. LINEAMIENTOS DE GESTION

Dentro de la temporalidad establecida por la Ley 388 de 1997 se incluyen las acciones de gestión que apuntan al cumplimiento del objetivo central de la formulación:

- a) El Instituto Distrital de Tránsito y Transporte (INDISTRAN), deberá adelantar un estudio de transporte en el área rural de la ciudad, con el fin de reglamentar las rutas, sentidos vehiculares, la dotación de semáforos, paraderos de buses, entre otros elementos operativos que eleven la calidad, eficiencia y cobertura.
- b) Vinculación del sector privado, la comunidad y las instituciones públicas locales, regionales y nacionales, a las acciones de construcción, protección, mantenimiento y conservación de la red vial.
- c) Promover en los asentamientos y veredas rurales la conformación de empresas asociativas comunitarias encargadas del mantenimiento de las vías y la fabricación de los materiales, adoquines, etc, necesarios para efectuar las obras contempladas en el Plan Vial, con el propósito de reducir los costos de inversión, al tiempo que se estimularía la generación de empleo.
- d) Adelantar un inventario de los caminos de herraduras, senderos arqueológicos y similares, diseñando un plan de inversiones y gestión, vinculando al sector privado, entidades, organizaciones comunitarias, ligas de usuarios en las actividades necesarias para su recuperación, restauración, mantenimiento y conservación.
- e) En lo relacionado con la Troncal del Caribe, y acorde a las limitaciones que presenta la topografía Distrital para el desarrollo de infraestructuras de la magnitud de esa vía, las instancias nacionales encargadas de su manejo y administración, en coordinación con la Administración Distrital y las comunidades, deberán iniciar el desalojo del área de retiro obligatorio, contemplando la reubicación gradual de los asentamientos y los medios de coacción que eviten la nueva ocupación.
- f) La Administración Distrital deberá gestionar ante el nivel nacional la creación de un sistema que permita la exoneración del pago del peaje en la Troncal del Caribe (altura de Bonda) a los vehículos de transporte colectivo rural que transiten diariamente por esa vía.
- g) Teniendo en cuenta que la totalidad del área rural de la ciudad se emplaza sobre la Sierra Nevada de Santa Marta, declarada por la UNESCO como Reserva Natural de la Biosfera, la administración Distrital deberá

gestionar, ante las naciones del mundo interesadas en el medio ambiente, recursos técnicos y financieros que coadyuven también a la ejecución de los proyectos viales - senderos arqueológicos, caminos de herradura, puentes peatonales colgantes y corredores de pasajeros - definidos para las áreas de interés ecoturístico.

- h) Deberá la Administración Distrital promover entre los propietarios de predios vacantes, la utilización de estos lotes como oferta de estacionamiento en zonas de interés turístico y de alta concurrencia, definiendo parámetros de edificación según normas técnicas y ambientales, y contemplando las concesiones como mecanismo de manejo y mantenimiento de las áreas de parqueo.

7.5. LA CLASIFICACIÓN VIAL RURAL.

El Plan de Ordenamiento Territorial clasifica las vías rurales del Distrito, con base en las características de cada una de ellas, su vocación para la movilización, la capacidad infraestructural, la relevancia a nivel Distrital y regional, las condiciones ambientales y los usos del suelo, principalmente. La clasificación vial es la siguiente:

- a) Corredor Regional de Carga y Pasajero (CRCP).- Conformado por la **Troncal del Caribe**, por ser el único eje que permite la movilización de pasajeros y carga de exportación, importación, comercio regional y local.
- b) Corredores Distritales de Carga y Pasajero (CDCP).- Integrado por las vías estratégicas que conectan la Troncal del Caribe con las cabeceras corregimentales, los nodos en avance y satélites, las zonas agroexportadoras, de interés turístico e institucional. El Plan de Ordenamiento incluye dentro de esta clasificación los siguientes trayectos viales:

- ☐ Desde el barrio Pescaíto hasta la cabecera corregimental de Taganga.
- ☐ El Yucal - La Tagua
- ☐ Antigua Troncal del Caribe desde la cabecera de Bonda, pasando por Matogiro, Vira - Vira, Cacagualito, hasta empalmar con el Corredor Regional de Carga y Pasajeros.
- ☐ Troncal del Caribe - El Mamey
- ☐ Troncal del Caribe - Cabañas de Buritaca.
- ☐ Troncal del Caribe – Neguanje
- ☐ Troncal del Caribe – Cañaveral
- ☐ Desde el barrio Chimila hasta la ensenada de Concha, vía de acceso a Bahía Concha.

Se incluirán dentro de los corredores Distritales de carga y pasajero las nuevas vías propuestas por el Plan de Ordenamiento Territorial, a saber:

- ☐ Los ejes viales que de la Troncal del Caribe penetran hacia la Sierra Nevada, comprendidos entre Calabazo y la margen derecha de río Don Diego. Aun cuando la definición de estos trayectos estará determinada por los estudios de factibilidad técnica, financiera y ambiental requeridos al momento de su ejecución, la función de estas vías será básicamente la movilización de carga y pasajeros.
- ☐ El trayecto vial que de Calabazo penetra hacia el área de amortiguación del Parque Tayrona, con una extensión máxima de 1 Km, a partir de la Troncal del Caribe.
- c) *Sistema Vial de Enlaces (SVE).*- Conformado por la red interna de vías, carreteables, trochas, caminos de herradura, senderos milenarios, etc. Esta clasificación se subdivide en:
 - 1. *Sistema Vial de Enlace Primario (SVEP).* Conformado por el conjunto de carreteables que articulan los Corredores Distritales de Carga y Pasajeros con las veredas y zonas agroproductoras apartadas, permitiendo la movilización de los vehículos motorizados que conectan a estos lugares con el resto del territorio Distrital. Dentro de ellas se incluyen:
 - La vía que une la vereda La Cabaña con La Tigrera, sobre el eje vial que de El Yucal conduce a la cabecera de Minca.
 - La vía que comunica el sitio conocido como El Oriente (región Cafetera) con la cabecera de Minca.
 - La bifurcación que de la Antigua Troncal del Caribe penetra a Mazinga y al Paso del Mango.
 - El sistema de carreteables que articula la antigua vía Troncal del Caribe con San Isidro, Los Boquerones, El Páramo de San Isidro y Jirocasaca.

Dentro de la clasificación SVEP se incluyen dos nuevas vías, propuestas por el Plan de Ordenamiento, a saber:

- ☐ La que surge de la habilitación del carreteable que empalma las vías que respectivamente conducen a Bahía Concha y a Neguanje, bordeando la Quebrada Concha en el área de amortiguación del Parque Tayrona (Sector La Palangana).

- El eje que partiendo de la cabecera corregimental de Bonda, penetra hacia el área suburbana establecida por el Plan de Ordenamiento y la conecta con la Troncal del Caribe en la intersección de la vía a Negüanje.

CORREDORES Y VIAS DE ENLACE PRIMARIO EN EL AREA RURAL DEL DISTRITO DE SANTA MARTA

CATEGORIA	VÍA	CARACTER		(KM) Aprox.	No. CARRILES	ESTADO	
		Nacional	Distrital			A	B
Corredor Regional de Carga y Pasaj.	Troncal del Caribe				2		
Corredor Distrital de Carga y Pasajeros	Barrio Pescaíto – Cabecera de Taganga			2.58	2		
	El Yucal - Minca La Tagua			27.83	2		
	Veracruz- Matogiro- Troncal del Caribe			7.16	2		
	Troncal del Caribe – El Mamey.			14.21	2		
	Troncal del Caribe Cabañas de Buritaca			1.55	2		
	Vía de Acceso a Bahía Concha			7.66	2		
	Troncal del Caribe- Negüanje			14.52	2		
	Troncal del Caribe – Cañaveral			4.83	2		
	Troncal del Caribe – Calabazo			0.6	2		
	Calabazo – Los Boquerones			12.29*	2		
	Troncal del Caribe – Orinoco – Mendihiaca			14.24*	2		
	Troncal del Caribe – Margen Río Guachaca			7.68*	2		
	Las Arepas – Q.El Sol – eje Troncal-El Mamey			17.53*	2		
	La Tigra – La Cabaña			8.53	2		
	Minca – El Oriente			5	2		

Vías de Enlace Primario	Componente Rural					
	Veracruz- Mazinga – Paso del Mango.			5.81	2	
	Matogiro- San Isidro – Los Boquerones			9.80	2	
	San Isidro- Páramo de San Isidro			7.04	2	
	Cabecera Bonda – Jirocasaca			10.02	2	
	Cabecera Bonda – Troncal (área suburbana)			1.82	2	
	La Palangana			3.80	2	
Total				184.5		

A: Vía o Carreteable Existente; B: Eje propuesto

- Esta extensión vial estará sujeta a los resultados arrojados por los estudios de factibilidad técnica, ambiental y financiera.

2. **Sistema Vial de Enlace Secundario (SVES).** El Sistema Vial de Enlace Secundario lo integran todos y cada uno de los caminos de herraduras, senderos arqueológicos y similares, que permiten la movilidad en las zonas apartadas y/o de limitadas posibilidades de penetración vial. Dentro de esta clasificación se incluyen los ecosenderos identificados en el Plan de Ordenamiento, para posibilitar la accesibilidad a los sitios de interés turístico, en especial, los parques naturales de la ciudad.
- d) **Sistema de Vías Locales.** El Plan de Ordenamiento Territorial, establece como sistema de vías locales, la red de calles que permiten la movilidad al interior de las cabeceras corregimentales y demás centros poblados del sector rural. En este nivel territorial se establece la siguiente subclasificación:
 1. **Corredores Mixtos.** Se definen como las vías más indicadas para el flujo del transporte público de pasajeros, las cuales deben compatibilizarse en su perfil, funcionalidad y usos con actividades comerciales y de servicios de poco impacto. La Oficina de Planeación Distrital, deberá definir este subsistema vial en los nodos en avance y satélites, dentro de los planes de desarrollo físico local sugeridos para estos asentamientos. (Capítulo VI).
 2. **Calles o Vías de Servicio Local:** El sistema de Vías de Servicio Local está integrado por la red de calles que unen y seccionan los barrios, manzanas, zonas recreativas, equipamientos, áreas comerciales, residenciales, y demás comprendidas dentro de los perímetros de las cabeceras corregimentales y de los nodos poblado rurales. Los planes de desarrollo físico local, que deberá elaborar la oficina de Planeación Distrital en los nodos en avance y satélites, deberán determinar una malla vial de redes de servicios que garantice la movilidad en cada uno de estos centros poblados

e) **Ciclorrutas.-** Conformadas por el sistema de calles o caminos de uso exclusivo para las personas que circulan en bicicletas. Las ciclorutas se proponen como estrategia para incrementar las formas de transporte terrestre, así como las posibilidades de disfrute de los habitantes samarios y de los turistas. Dentro de esta categorización el Plan de Ordenamiento establece la necesidad de dotar ciclorutas en:

- **Parque Natural Tayrona**, dentro del cual la Unidad Administrativa del Parque y la Administración Distrital, determinarán las áreas y condiciones mínimas para el diseño y construcción de ciclorutas paralelas a las vías que conducen a Neguanje y a Bahía Concha, en los trayectos definidos para Bahía Concha y Neguanje, por el presenta Plan.
- Partiendo de la Quebrada Mojada, margen **izquierda paralela a la Troncal del Caribe, hasta la entrada a Neguanje**, de allí subiendo hasta encontrar la Quebrada Concha hasta empalmar con la nueva **vía que enlazará las carreteras a Neguanje y Bahía Concha** y de allí previendo la proyección en dos sentidos: Uno, hacia el área urbana de la ciudad, y otro, hacia Bahía Concha.
- En la **antigua Troncal del Caribe**, desde Veracruz, pasando por la cabecera de Bonda, Matorigo hasta Cacagualito.
- En el trayecto **El Yucal- La Tigrera**, la cual deberá contemplarse al momento de la ampliación de la vía que conduce a la cabecera de Minca.

CICLORUTAS RURALES

EJE VIAL	EXTENSION (KM)
Vía a Bahía Concha	7.66
C. Bonda – Neguanje	16.02
Enlace La Palangana	3.80
Q. Mojada - Vía Neguanje	3.10
Veracruz – Matogiro – Cacagualito	7.16
El Yucal – La Tigrera	5.60
Total en Km.	43,34

f) **Calles o Vías Peatonales:** Integrado por el sistema de caminos, - a nivel y desnivel -, que en todo el ámbito rural prestan el servicio exclusivo a la movilización de peatones. Las vías peatonales identificadas por el Plan de Ordenamiento Territorial, para este sector del Distrito se expresan a continuación:

VIAS PEATONALES RURALES

LOCALIZACIÓN	SECTOR	CALLE	PUENTE
Troncal del Caribe	Intersección Veracruz		
	Calabazo		
	Cabecera de Guachaca		
	Buritaca		
	Cañaveral		
Cabecera de Guachaca	Parque Natural Sierra Nevada		
	Ronda Hidrográfica río Guachaca		
	Parque Zonal (Pié de Cerro)		
Cabecera de Minca	Cementerio		
	Las Piedras (intersección río Gayra)		
	Nororiental (intersección río Gayra)		
	Parque Zonal (Pié de Cerro)		
Cabecera de Taganga	Area educativa - recreativa		
	San Tropel		
	La Carrera Primera		

Con base en un estudio de demanda la Secretaría de Planeación Distrital, en coordinación con La UMATA y demás entidades competentes definirán para el área rural, nuevas vías peatonales.

- g) Vías Marítimas o Acuáticas: Las vías marinas o acuáticas están conformadas por las zonas del litoral costero designadas a ser utilizadas para el funcionamiento de un sistema de transporte público y privado de pasajeros y carga, conectado a la operación del transporte público terrestre, y se establece inicialmente para promover el turismo y la movilización de la carga de extracción pesquera.

La Capitanía de Puertos en coordinación con la administración Distrital y la autoridad ambiental, durante el primer año de ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial, y con base en un estudio de origen y destino,

diseñarán y reglamentarán las rutas que funcionarán dentro del territorio marino Distrital, y los parámetros mínimos para la implementación de la infraestructura de servicios ligados a este modo de transporte.

7.6. DETERMINANTES AMBIENTALES

En el camino hacia la consolidación del sistema de comunicación en el área rural del Distrito de Santa Marta, además de los elementos formulados en la dimensión ambiental y en los usos del suelo del Componente Rural del Plan, se deberán tener en cuenta las siguientes determinantes en materia vial:

7.6.1. El Espacio Público

Con el fin de optimizar el uso de las vías y de generar un espacio armónico entre el peatón y el flujo vehicular, los corredores de carga y pasajeros y las vías de enlace deberán contar con un área de retiro obligado, al igual que la malla vial de las cabeceras corregimentales, nodos en avance y satélites (en las zonas consolidadas que lo permitan y en los nuevos suelos de desarrollo).

Los espacios públicos viales se tendrán que dotar de semaforización, señalización, bahías de parqueo, paraderos para transporte público de pasajeros, iluminación, entre las demás disposiciones expuestas en el ítem referente a los perfiles viales, y se deberá garantizar, que las áreas de aislamiento o de protección ambiental tengan como uso único el de zonas verdes arborizadas.

7.6.2. La Fitotectura: Arborización y Ornato

Para mitigar los impactos ambientales por ruido y polución, y con el propósito de resaltar el paisaje, el entorno rural, e incorporar elementos que favorezcan la regulación climática, dentro del Plan Vial rural se adopta la fitotectura como un elemento ambiental determinante. Con base en ello, el Plan de Ordenamiento Territorial plantea:

- ☐ Crear, paralelo a las vías rurales, un continuo cordón verde con el fin de generar un ambiente de interrelación entre el medio natural rural y el área dura. Así mismo, se deberá fomentar el cultivo de árboles que coadyuven a la estabilización y protección de la infraestructura instalada en zonas de alta pendiente.
- ☐ Incrementar la arborización y ornamentación en las áreas paralelas a las vías y bulevares de las cabeceras corregimentales y nodos poblados rurales, con base en un estudio de especies florísticas adaptables y adecuadas a las

condiciones infraestructurales, climáticas y topográficas de los centros poblados

Todo proyecto encaminado a mejorar o construir nuevas vías vehiculares o peatonales, deberá contar con un obligatorio componente de arborización y ornamentación. De igual manera, deberán contemplar la supervivencia de la capa vegetal existente median transplante e/o incorporación de la misma a los diseños viales.

El sistema de vías locales, en las áreas de desarrollo prioritario, de expansión, y en aquellas consolidadas que cuenten con espacio para ello, deberá disponer de un corredor verde en los bulevares y en los andenes, fomentándose en ellos arbustos adaptables a las características de las vías. Las áreas ya consolidadas que restrinjan las posibilidades de creación de zonas verdes en las márgenes viales, deberán disponer de jardineras con especies definidas por la UMATA y CORPAMAG. En ambos casos, la arborización y ornamentación no deberá obstaculizar la circulación peatonal, ni la vehicular.

Las instancias mencionadas deberán adelantar estudios que permitan determinar las características de los árboles, la dimensión de las copas, las alturas máxima, procesos vegetativos, compatibilidad con los suelos, distancia mínima de siembra, densidad, etc.

7.6.3. Pasos de agua o box colver

Cualquier obra de infraestructura vial que se desarrolle en el área rural del Distrito, en las cabeceras corregimentales y/o en los centros poblados del sector, deberá respetar el curso del agua, adelantando los estudios hidrogeológicos y hidráulicos requeridos por la autoridad ambiental e incorporando box colver que permitan el mayor flujo natural de la corriente.

7.6.4. Muros de Contención

Teniendo en cuenta la característica deleznable de los suelos de la Sierra Nevada de Santa Marta, todo proyecto de desarrollo vial deberá contemplar la protección de taludes a través de enmallados o muros sólidos anclados, según el nivel de propensión a deslizamientos, y adelantar las obras con métodos que garanticen al máximo la permanencia de la biodiversidad del lugar.

7.6.5. Manejo de aguas lluvias

Los corredores de carga y pasajeros, y las vías de enlace primario deberán contar con cunetas laterales para la canalización de las aguas lluvias, las cuales a su vez, se servirán en colectores naturales. En torno a esta

determinante se deberán promover estudios y proyectos orientados a la utilización de las aguas canalizadas para la provisión de sistemas de riego alternativos en el área rural.

De igual manera, el Plan Vial establece con carácter obligatorio, la realización de soluciones pluviales en las zonas de expansión y en las áreas consolidadas de los centros poblados rurales, previendo en éstos, soluciones viales cuyas pendientes permitan el desagüe rápido de las vías

7.6.6. Estaciones de servicios

El almacenamiento, distribución y expendio del combustible demandado por el tráfico vehicular en las áreas rurales del Distrito, se hará por fuera de los perímetros urbanos de las cabeceras corregimentales y de los centros poblados rurales, de las áreas de interés ambiental (ronda de ríos, parques naturales, etc.), y de los sitios de interés patrimonial y turístico

Toda estación de servicio se someterá a los requerimientos de regulación y manejo ambiental que considere el Plan de Ordenamiento y demande CORPAMAG.

La DIMAR, en coordinación con la administración Distrital y la autoridad ambiental, durante el primer año de ejecución del Plan de Ordenamiento, definirán las áreas para la localización de estaciones de servicios náuticos, y reglamentarán las medidas ambientales para la provisión del combustibles, el manejo y disposición final de residuos, el tipo de motores, entre otros.

7.7. PERFILES VIALES RURALES

El Plan de Ordenamiento Territorial establece los siguientes perfiles viales, teniendo en cuenta la clasificación adoptada dentro del plan vial rural, las disposiciones y reglamentaciones ambientales y de seguridad, los elementos constitutivos de la identidad cultural, la estructura urbana de las cabeceras corregimentales, las demandas turísticas de parqueo vehicular, entre otros⁵.

Corredores Distritales de Carga y Pasajeros (CDCP): Ejes que deberán asfaltarse para garantizar el flujo vehicular, especialmente en época invernal; dispondrán de una pendiente para talud de máximo 60° y contarán con los requerimientos mínimos siguientes:

Calzada	No. Carriles	Anden	Antejardín	Cuneta	Amoblamiento
---------	--------------	-------	------------	--------	--------------

⁵ Los perfiles se definen para las vías de carácter Distrital

Componente Rural

7 Mts	2	2 Mts ⁶	3,0 Mts ⁷	0,5 Mts	Barandas de protección, señalización, pasos de agua, línea de separación con pintura reflectiva, puentes, luminarias, canecas
-------	---	--------------------	----------------------	---------	---

Los CRCP dispondrán de un área mínima de retiro obligado de 20 metros (10 Mts. a eje).

Vías de Enlace Primario (VEP): El sistema de vías, carretables y trochas que articulan los corredores Distritales de carga y pasajeros con los Nodos en Avance, los Satélites y las zonas agroproductoras apartadas, deberán contar con los siguientes requerimientos:

Calzada	No. Carriles	Anden	Cuneta	Amoblamiento
6 Mts	2	1,5 Mts*	0,5 Mts	Señalización, puentes, pasos de agua, barandas de protección.

Deberán contar las VEP con un área mínima de retiro obligatorio, 10 metros (5 Mts a eje) y dispondrán de una pendiente para talud de máximo 60°.

Ciclorrutas: Las vías destinadas a la circulación de bicicletas deberá disponer de los siguientes requerimientos mínimos:

Calzada	No. Carriles	Anden	Separador	Cuneta	Amoblamiento
2,5 Mts.	2	1 Mt.**	0,5 Mts***	0,5 Mts	Puentes, pasos de agua, señalización, descanso, bancas, semáforos, luminaria, barandas de protección, canecas

Vías peatonales: Las vías construidas para la circulación peatonal deberán cumplir con los siguientes requisitos:

Calzada	Anden	Amoblamiento
1,2 Mts. en Zona dura	1,0 Mt. mínimo	Paraderos de buses, bancas, luminaria, señalización, canecas, puentes, pasos de agua, rampas para discapacitados y peatones, barandas de seguridad en intersecciones a desnivel.
1,0 Mt. en Zona verde		

⁶ Cuando la vía pase por asentamientos cuyas áreas lo permitan

⁷ Cuando pase por asentamientos cuyas áreas lo permitan

* Cuando pase por asentamientos cuyas áreas lo permitan

** Cuando el área lo permita

*** Área de separación con respecto a la vía paralela

Sistema de redes locales: Los corredores mixtos (Vías Primarias), y las calles de servicios (Vías Secundarias) de las cabeceras corregimentales y nodos poblados rurales cumplirán respectivamente con los siguientes requisitos, los cuales se adaptarán a las posibilidades que permitan las áreas ya consolidadas, y son de obligatorio cumplimiento en las zonas a urbanizar:

VIA DE SERVICIO LOCAL					
Calzada	No. Carriles	Anden	Antejardín	Alcantarillado Pluvial	Amoblamiento
5,0 Mts Mínimo	2	1,5 Mts	3 Mts Mínimo	Rejillas canalizadas hacia ríos, el mar, quebradas o arroyos	Paraderos de buses, puentes, pasos de agua, luminarias, señalización, canecas,

CORREDOR MIXTO LOCAL							
Calzada	No. Carriles	Anden	Zona Verde	Separador	Bahía de parqueo	Alcantarillado Pluvial	Amoblamiento
8,0 Mts Mínimo*	2	1,2 Mts* Mínimo	1,8 Mts. Mínimo*	1 Mt. Mínimo	2,5 Mtrs	Rejillas canalizadas hacia ríos, el mar, quebradas o arroyos	Paraderos de buses, puentes, pasos de agua, luminarias, señalización, canecas,

Las vías de carácter local dispondrán en todas las intersecciones de rampas para la movilización de la población discapacitadas e incluirán la señalización adecuada para tal fin. Así mismo, como elemento de exigibilidad normativa contarán con la franja de retiro obligatorio de las edificaciones sobre las vías, antejardines, señalización, arborización, espacios de circulación peatonal y vehicular, zonas verdes, sistemas de parqueaderos en capacidad de dar respuesta a la demanda flotante, amoblamiento urbano, luminarias, solución pluvial, entre otros elementos técnicos requeridos para la libre movilidad.

7.8 TRATAMIENTOS PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA VIAL DEL ÁREA RURAL

Los tratamientos expuestos a continuación en la búsqueda de la optimización de la malla vial rural, conducirán en el largo plazo a la configuración del sistema de comunicación vial :

* En las zonas consolidadas que lo permitan, y será obligatorio en las nuevas áreas de desarrollo y las de expansión.

* En las zonas consolidadas que lo permitan, y será obligatorio en las nuevas áreas de desarrollo y las de expansión.

7.8.1 Corredor Regional de Carga y Pasajeros

- Troncal del Caribe: En la prospectiva de una posible ampliación de la vía se requiere recuperar el área de retiro obligado. Deberá dotarse con paraderos de buses a las entradas de Bonda (Veracruz), Calabazo, vías de acceso al Parque Tayrona, Guachaca, Buritaca, Don Diego y Marquetalia. Para reducir los índices de accidentalidad se deberán construir puentes peatonales a la altura Calabazo, Guachaca, Buritaca y demás sitios identificados mediante demandas de las comunidades. Por último se deberá contemplar, entre el río Don Diego y el río Palomino, la habilitación del espacio público vial con infraestructuras que garanticen la recreación pasiva en el área (miradores, terrazas, área de parqueo, etc.)

7.8.2. Corredores Distritales de Carga y Pasajeros

- Vía de Acceso a Taganga: La importancia de este asentamiento como atractivo turístico de la ciudad, demanda un desarrollo vial que contemple la máxima ampliación del eje, (dos calzadas), medidas de protección y seguridad, señalización, miradores y la construcción de un puente a desnivel peatonal y vehicular en la intersección con la Vía Alterna al Puerto y el corredor férreo.
- El Yucal - Minca - La Tagua: Se deberá adelantar un desarrollo vial contemplando la máxima ampliación y la rectificación de alineamiento horizontal entre la Troncal del Caribe y la cabecera de Minca, dos calzadas a lo largo de todo el eje, mejoramiento de la intersección con la Troncal del Caribe y el río Gayra y la construcción de un puente en área de intersección con el corredor férreo. Deberá contar la vía con estabilización de obras, drenaje pluvial, miradores a lo largo de su trayecto, y con la construcción de paraderos de buses en Tigra, Minca y La Tagua.
- Corredores viales Parque Nacional Natural Tayrona: El Ministerio del Medio Ambiente y la administración Distrital deberán adelantar un programa concertado de mejoramiento vial, para llevar a cabo las siguientes obras:

Teniendo en cuenta la importancia del lugar como espacio público de interés nacional, se deberá garantizar la accesibilidad y movilidad al interior del Parque con un desarrollo vial que contemple el mejoramiento, - capa asfáltica según tipo de tráfico y condiciones ambientales -, de la vía a Bahía Concha, la cual, junto a la vía de acceso a Negüanje y Cañaveral deberá disponer de dos calzadas, prever el espacio requerido para la dotación de ciclorutas, y contar como mínimo con señalización, barandas de seguridad, mantenimiento permanente, bahías de parqueo, solución pluvial, pasos de

agua, puentes, iluminación, miradores, bahías de parqueo y áreas de estacionamiento suficiente para atender la demanda flotante.

- Antigua Troncal del Caribe – Bonda - la Troncal: Las acciones de tratamiento vial deben conducir a consolidar a este eje como un corredor de doble calzada, mediante la rehabilitación del carreteable Vira-Vira a la Troncal, ampliación, asfalto, estabilización, previendo el área necesaria para la construcción de una cicloruta paralela a la vía. Dispondrá de andenes, para flujo peatonal en el trayecto de la cabecera de Bonda, y deberá dotarse con paraderos de buses en éste mismo nodo poblado, en los sitios de concurrencia turística y en los sitios identificados por INDISTRAN y por las comunidades.
- Los Linderos - El Mamey: Deberá asfaltarse en su totalidad, con doble calzada, andenes en los trayectos que cruzan por los centros poblados, señalización, y la dotación mínima de equipamientos de seguridad, bahías de parqueo, puentes, pasos de agua e iluminación.

Troncal del Caribe – Cabañas de Buritaca: Deberá disponer de dos calzadas, prever posibles espacios para la construcción de ciclorutas, y contar como mínimo con señalización, protección, mantenimiento permanente, bahías de parqueo, solución pluvial, pasos de agua, e iluminación.

Con respecto a los nuevos corredores Distritales de carga y pasajeros propuestos por el Plan de Ordenamiento se formula:

- CDCP en Guachaca: Realizar estudios de factibilidad e impacto ambiental incorporando dentro de la viabilidad técnica la conectividad que permiten carreteables y trochas en la articulación de los siguientes puntos:

- (a) Calabazo – Los Boquerones
- (b) Troncal del Caribe – Orinoco - MendiHuaca
- (c) Troncal del Caribe – Margen Río Guachaca
- (d) Las Arepas – Q.El Sol – eje Los Linderos el Mamey

- CDCP Troncal del Caribe - Calabazo: Realizar estudios de factibilidad e impacto ambiental, construcción de la vía en asfalto, a doble calzada, dotándola de medidas de seguridad, señalización e iluminación. El proyecto deberá ir acompañado de la construcción de una plaza para el relevo de transportes de pasajeros en la parte final de la vía.

Los diseño de los nuevos corredores viales se harán con base en los perfiles definidos por el Plan de Ordenamiento, y en él se incluirán soluciones a desnivel, canalización de aguas lluvias, enmallado o muros de contención; contarán con dos carriles, un área de retiro obligatorio de 20 metros, y demás parámetros establecidos en materia ambiental y de espacio público. La ejecución de las obras deberá estar sujeta al plan de inversión definidos por el POT, o en su defecto, a un programa de ejecución acorde a las prioridades sociales y de estímulo a la producción.

7.8.3. Sistema Arterial de Enlace primario

Para garantizar la movilidad del área rural se deberá adelantar los proyectos ligados al funcionamiento del sistema vial de enlace primario, para la cual será necesario adelantar los estudios de factibilidad, el diseño y construcción a doble calzada, con asfalto, incluyendo como mínimo señalización, intersecciones de desnivel vehicular, seguridad, obras de estabilización, solución pluvial, entre otros, en los ejes que articulan los siguientes lugares:

- ☐ La Cabaña - La Tigrera,
- ☐ Cabecera Minca - El Oriente (región Cafetera)
- ☐ Veracruz - Mazinga - Paso del Mango.
- ☐ El sistema de carreteables que conecta la cabecera de Bonda con San Isidro, Los Boquerones, El Páramo de San Isidro y Jirocasaca.

Con respecto a las vías de enlace primario propuestas por el Plan de Ordenamiento se formula:

- ☐ Vía de enlace Bahía Concha – Neguanje (Sector La Palangana): Se deberá adelantar un eestudio factibilidad e impacto ambiental, con el fin de rehabilitar del carreteable existente, mediante la construcción de una vía de doble calzada, contando como mínimo con asfalto, solución pluvial, puentes, pasos de agua, y señalización.
- ☐ Vía Cabecera de Bonda – Troncal del Caribe (Area Suburbana): Se deberá inicialmente adelantar un eestudio de factibilidad, impacto ambiental y viabilidad económica, con el fin de adelantar el diseño y contracción de la vía en una perspectiva de largo plazo, contemplando la solución a desnivel vehicular sobre el río Manzanares.

7.8.4. Sistema Arterial de Enlace Secundario

Adelantar un programa de inventario, restauración y habilitación de los caminos de herraduras, senderos arqueológicos y similares existentes en el área rural, diseñando un plan para la ejecución de las obras demandas y

conformando en torno a él ligas de usuarios para su recuperación, mantenimiento y conservación.

7.8.5. Sistema de vías locales:

- Cabeceras Corregimentales: Para optimizar el sistema vial interno en las cabeceras corregimentales, se tendrán que adelantar obras tales como: Mantenimiento de la infraestructura existente, mejoramiento de andenes, reparcho, adecuación de rampas para discapacitados, construcción de puentes, canalización de aguas lluvias, semaforización señalización vial, construcción de paradero de buses, de bahías de parqueo para transporte público y privado, de carga y pasajeros, y la nomenclatura vial, entre otros. En la construcción de los proyectos viales se deberá promover el adoquín como material predominante, dando prioridad en el corto plazo, a los corredores mixtos y vías locales de servicio, incluidas dentro del perímetro urbano.
- Nodos en Avance y Satélites: En los planes de desarrollo físico local que deberá emprender la Secretaría de Planeación Distrital durante los 6 primeros meses de aprobado el Plan de Ordenamiento, se deberá diseñar el sistema de redes viales en cada uno de los nodos en avance y satélite, teniendo en cuenta la clasificación vial adoptada por el POT.

Corresponderá a la Secretaría de Planeación, en coordinación con Obras Públicas diseñar cada una de las vías, puentes vehiculares y peatonales identificados. En las áreas de expansión urbana, la malla vial deberá definirse en cada uno de los planes parciales dispuestos para dichas áreas.

7.8.6. Muelles de carga y pasajeros:

Con el fin de dinamizar la movilidad en las actividades marinas, se deberán adelantar en el corto plazo, los estudios de factibilidad técnica y ambiental, el diseño, y la definición precisa de las áreas donde ubicar los muelles de carga y pasajeros, con base en las disposiciones generales del Plan de Ordenamientos

7.8.7. Otros Tratamientos

Las Secretaría de Planeación Distrital y de Obras Públicas, diseñarán las ciclorutas y vías peatonales definidos por el Plan vial, y en asocio con INDISTRAN y con las comunidades en general, adelantarán estudios para identificar otras demandas para la localización de este tipo de infraestructuras.

7.9 PARAMETROS PARA LA CONSOLIDACION DEL TRANSPORTE EN EL AREA RURAL

Una vez se adopte el Plan de Ordenamiento Territorial, las oficinas de Planeación Distrital y de Transito y Transporte, deberán adelantar acciones que conduzcan a la implementación de un sistema de transporte de carga y pasajeros más eficiente y competitivo en el área rural. Dentro de dichas acciones se deberá dar cumpliendo a las siguientes disposiciones:

7.9.1. Transporte de Carga y Pasajeros

El Instituto Distrital de Transito y Transporte (INDISTRAN) deberá, con la participación de las empresas de transporte público de la ciudad, incrementar la cobertura de las rutas de buses que permitan la movilización en el área rural con base en un estudio de origen y destino, identificando además los sitios, - no contemplados por el Plan de Ordenamiento -, en donde localizar bahías de parqueo y paraderos, con base en las determinantes del Plan de Ordenamiento Territorial.

En el área rural del Distrito, los propósitos del programa de transporte deberán orientarse a articular las cabeceras corregimentales, los asentamientos mayormente poblados y las zonas identificadas como destino turístico con un eficiente y organizado sistema de transporte público colectivo, coordinado por INDISTRAN, y sujeto a parámetros de restricción en cuanto a horarios, control del parque automotor, determinación de tarifas, entre otros elementos que garanticen la regularidad del servicio, el confort y la seguridad de los usuarios

En las cabeceras corregimentales, así como en los nodos en avance y satélites, deberá INDISTRAN en coordinación con la Oficina de Planeación deberá adelantar estudios que permitan organizar el sentido del tráfico vehicular en el sistema de redes locales, reglamentar el funcionamiento del transporte animal, definir rutas de transporte público, y las vías peatonales - además de las incluidas en el POT- y las calles, que por su amplitud, permitan habilitarse como ciclorutas y vía de servicio turístico, para incrementar la oferta organizada de estacionamiento vehicular.

No se deberá permitir el flujo de vehículos pesados en la malla vial de las cabeceras corregimentales ni al interior de los demás nodos poblados, exceptuando aquellos sitios atravesados por corredores de carga y pasajero, frente a lo cual se deberán prever medidas para la disminución de la velocidad y de la accidentalidad. Consecuentemente, el transporte de pasajeros deberá ajustarse a la escala de dichos asentamientos, con el fin de evitar daños en la infraestructura vial, andenes, bulevares, bordillos y la contaminación ambiental por polución y ruido.

En lo relacionado al transporte náutico de pasajeros la DIMAR, en coordinación con la administración Distrital y la autoridad ambiental reglamentarán durante el primer año de ejecución del Plan de Ordenamiento, las características de los botes a usarse las cuales deberán ceñirse a las normas de navegación marítimas vigentes; los perfiles de los muelles de pasajeros y carga pesquera identificados por el Plan Vial, así como las regulaciones relacionadas con la capacidad de las embarcaciones, la velocidad máxima operacional, las áreas para la localización de otros puertos de embarque y desembarque, y, entre otros, las condiciones de ingeniería náutica (Material estructural, forma del bote, estabilidad, tipo de motor, espacio para pasajeros, equipos de emergencia y de apoyo, etc).

Las playas escogidas para la localización de muelles de embarque y desembarque de pasajeros y carga son: :

- Bahía de Taganga: Sitio en donde deberán instalarse separadamente dos muelles, para la movilización respectiva de pasajeros y carga. La Dimar, en asocio con la administración Distrital, CORPAMAG y las comunidades definirán el lugar para la ubicación precisa de estas infraestructuras, con base en las disposiciones ambientales y normativas vigentes.
- Playa Grande: En este sector se deberá construir un muelle para la movilización de pasajeros y los insumos requeridos en la prestación de los servicios turísticos. Se deberá localizar preferiblemente a un extremo de la playa de tal suerte que la infraestructura y el flujo vehicular no rompa la visibilidad ni la armonía de los bañistas.
- Parque Nacional Natural Tayrona En el marco del proyecto ecoturístico, y bajo parámetros de concertación entre el Ministerio del Medio Ambiente, la Alcaldía Distrital y los propietarios legítimos, se definirán las áreas y las infraestructuras requeridas para el funcionamiento del transporte náutico en tan importante lugar de la ciudad.

En lo relacionado con el transporte aéreo, deberá la administración Distrital, en asocio con la Aeronáutica Civil y el gremio turístico, impulsar la formalización de un sistema de sobre vuelos que permitan incrementar la accesibilidad a lugares de interés turísticos, tales como “Ciudad Pérdida”, los picos nevados, entre otros elementos de interés en la Sierra Nevada y el área rural del Distrito. Paralelamente se habilitarán los espacios requeridos para recogida y dejada de pasajeros.

7.9.2. Terminales de Transporte

El Plan de Ordenamiento Territorial identifica en el área rural del Distrito sitios para la localización de terminales o plazas de relevo de carga y pasajeros, las cuales deberán funcionar dentro de los siguientes parámetros:

a) Terminales de Carga

La movilización de la carga con destino y origen en el área rural del Distrito deberá estar ligada al funcionamiento de los centros de acopio previstos para los siguientes asentamientos poblados: (Ver Capítulo No. XII):

- Cabecera Bonda
- Cabecera Guachaca
- Cabecera de Minca
- Cabecera de Taganga
- Calabazo
- El Mamey
- San Isidro
- La Tagua.

■ ■ ■ ■

De manera obligada deberá incorporarse al diseño y construcción de estos equipamientos, las plazas de relevo para el cargue y descargue de los productos que circulan en el sector rural de la ciudad. Las áreas de cargue y descargue deberán ajustarse a las disposiciones volumétricas de cada centro de acopio, y estarán articuladas espacialmente a los corredores viales destinados para la movilización de carga.

b) Terminales de Pasajeros

INDISTRAN deberá adelantar estudios de factibilidad para la localización de terminales de pasajeros que se demanden en el área rural, las cuales se localizarán por fuera de los perímetros urbanos de las cabeceras y de los nodos poblados.

Para facilitar el acceso hacia las áreas de difícil penetración vial, en donde prevalecen los medios de transporte animal y otros sistemas típicos del campo, el Plan de Ordenamiento crea plazas de relevo de pasajeros, como puntos articuladores de diversos modos de viaje. Dichas plazas se localizarán en:

■ ■ ■ ■ ■

- Cabecera Corregimental de Minca
- Cabecera Corregimental de Guachaca
- San Isidro
- La Tagua

- La Tigrera
- Calabazo
- El Mamey

Con base en estudios de origen y destino, INDISTRAN en coordinación con la Secretaría de Planeación Distrital identificarán otras áreas potenciales para la localización de plazas de relevo de pasajeros, con este mismo fin, prestando especial atención a los espacios rurales de concurrencia poblacional masiva.

7.9.3. El Parqueadero

El parqueado de los vehículos pesados de carga y pasajeros que circularán por las vías rurales se hará sobre las bahías o áreas destinadas sobre estos ejes sin obstaculizar el tráfico vehicular y peatonal.

En el caso de los corredores de carga y pasajeros que atraviesan cabeceras corregimentales y centros poblados rurales, es de carácter obligatorio la construcción de bahías y zonas de parqueadero por parte de los propietarios de servicios asociados al transporte de carretera.

La congestión vehicular y las afectaciones al flujo peatonal en ejes de gran accidentalidad se podrán resolver en las vías y carreteables que dispongan del área requerida para la construcción de bahías de parqueo y zonas de estacionamiento vehicular, especialmente en las cabeceras corregimentales de Taganga y Minca.

La administración Distrital deberá motivar a los propietarios para que incorporen a la oferta de estacionamiento los lotes vacantes, dentro de los requerimientos y normas técnicas y ambientales establecidas por el Plan de Ordenamiento Territorial.

Deberán establecerse sanciones penales y/o amonestaciones al ciudadano que improvise lugares de estacionamiento en zonas de protección ambiental, y/o a aquellos vehículos motorizados que no utilicen respectivamente los espacios, públicos o privados, creados para el servicio de parqueo.

Capítulo VIII: Determinantes para la Optimización de los Sistemas de Producción y Servicios Rurales

Ligado al propósito claro de aprovechar de mejor forma las ventajas comparativas del Distrito y hacerlo más competitivo, a continuación se establecen una serie de directrices consideradas determinantes para la optimización de los sistemas de producción y servicios rurales, enfiladas todas hacia lo económico, haciendo referencia a los acondicionamientos que han de darse al nivel de las principales actividades socioeconómicas integradas a los sistemas de producción y a las cadenas productivas.

El análisis integral de la dinámica productiva territorial así como la observación de la localización y funcionamiento de las áreas económicas, permite colegir la caracterización poco competitiva de los renglones de la economía rural, por razones que no sólo obedecen a las limitadas posibilidades de conectividad entre las zonas productivas y los mercados de consumo local y regional, sino además, por variables endógenas y/o exógenas asociadas a la comercialización, a las deficiencias estructurales para implementar tecnologías generadoras de valor agregado y por tanto de empleo, a la inseguridad social y productiva, así como también a la falta de organización sectorial, y a los pocos estímulos tributarios, entre otros.

Así, en la mira de contribuir a posicionar en el largo plazo a la ciudad como uno de los centros urbanos más dinámicos del Caribe, identificada por cumplir adecuadamente su rol funcional como ciudad capital, destino turístico y lugar portuario, y por ofrecer a sus habitantes excelentes condiciones de vida, entre ellas empleo oportuno, el Plan formula una serie de directrices económicas que considera deben ser implementadas en el sector, para incorporar efectivamente los recursos naturales y la dinámica de vida rural, al proceso de desarrollo de la ciudad. Todo ello, con el fin de afianzar las potencialidades y el aporte del área rural en el proceso de construcción de la Santa Marta del futuro, en medio de lo cual la promoción tecnológica, el crecimiento de la productividad y el fomento de la infraestructura, la dotación vial y del transporte, entre otras variantes definidas en el presente capítulo, resultan fundamentales para optimizar de la producción y los servicios del sector.

Tomando como referente los criterios de sostenibilidad y de competitividad que el POT, y con el objeto de consolidar el funcionamiento del sistema económico

rural, se establecen las siguientes determinantes, según el tipo de actividad específica:

8.1. AGRICULTURA DE EXPORTACION

Los dos principales renglones de exportación del Distrito de Santa Marta son en la actualidad el café y el banano, pero en el futuro inmediato deberán adelantarse acciones que apunten a la diversificación de la oferta exportable con el objetivo de dinamizar el flujo hacia el mercado internacional, de una serie de productos que hoy tienen como destino el mercado local, regional y nacional.

Esta última producción, a pesar de tener una escasa o nula presencia en los volúmenes de comercio exterior, no por ello constituye fuente potencial de generación de divisas, particularmente si se implementan políticas direccionadas a propiciar la innovación tecnológica, construcción de infraestructura de apoyo a la producción, promoción y articulación a las redes internacionales de distribución, entre otras.

Las acciones de ordenamiento territorial para este tipo de producción apuntan a orientar un mejor aprovechamiento de las ventajas comparativas de localización del puerto de Santa Marta, como las ventajas climáticas y de recursos naturales que tiene el Distrito. En tales circunstancias se establecen las políticas que se señalan a continuación:

8.1.1. Banano de Exportación

- ☐ Optimizar el área destinada para el uso del suelo bananero, aumentando la densidad cultivada y la frontera agrícola desde la margen derecha del río Palomino hasta la margen izquierda del río Don Diego.
- ☐ Incrementar la competitividad de la fruta en los mercados extranjeros, vinculando al cultivo técnicas de producción orgánica en los sistemas de siembra y en las formas de empaque del producto.
- ☐ Impulsar dentro del productor, la utilización del sistema de contenedores para el proceso de movilización de la carga, de manera que se reduzcan los impactos de manipulación y aumenten las posibilidades de conservación de la fruta.

8.1.2. Café de Exportación

- ☐ Consolidar la caficultura del área, sobre la base de introducir tecnologías limpias como alternativa de mejoramiento, a fin de aprovechar la oportunidad de incremento de ingresos que se presenta por las preferencias cada vez más fuertes de los consumidores hacia los alimentos-salud, productos que por ese hecho se cotizan a mayores precios en los mercados internacionales. .
- ☐ Rescatar la modalidad de producción de café bajo sombrío, habida cuenta que esta técnica permite no solo la ampliación de la cobertura vegetal y por tanto propicia la conservación y protección de suelos, sino también la diversificación productiva dentro del espacio cafetero.
- ☐ Reducir las limitaciones existentes en la movilización de la producción, adecuando las vías de penetración al área cafetera e igualmente recuperando y conservando los caminos de herraduras existentes y los que conduzcan a los ejes primarios de acceso a bodegas de almacenamiento, procesamiento y al puerto. Para ello será importante vincular la estrategia de mejoramiento y manejo de vías promovida por el Comité de Cafeteros.
- ☐ Promover la construcción de bodegas de almacenamiento en jurisdicción de la Serranía de San Lorenzo, con el propósito de conservar y garantizar una oferta regular del grano.
- ☐ Empezar las acciones necesarias para resolver los problemas de tenencia de la tierra de las explotaciones campesinas de localizadas un jurisdicción de Minca y Bonda, vinculadas a la actividad de exportación
- ☐ Proveer de infraestructura de acopio a las veredas y los pequeños asentamientos humanos concentrados e igualmente facilitar el acceso del productor a las cabeceras corregimentales de Bonda, Minca, Guachaca y demás poblados localizados en el área de la Troncal del Caribe, a fin de reducir las pérdidas de las pequeñas unidades cafeteras en la etapa de poscosecha, implementando adecuadas técnicas de manejo.

8.2. AGRICULTURA PARA LOS MERCADOS LOCAL, REGIONAL Y NACIONAL

El actual volumen de la oferta agropecuaria que se produce localmente, no se corresponde con el potencial productivo del sector rural en materia de la diversidad climática, disponibilidad de agua y de áreas de suelos aptos para

determinados tipos de uso agrícola. En esas condiciones, gran parte de la demanda de productos provenientes de sector primario tales como hortalizas, frutas, granos y tubérculos, entre otros, es satisfecha con la "importación" de los mismos provenientes de otras entidades territoriales.

Ello refleja el grado de subutilización de los recursos disponibles, lo cual constituye un contrasentido cuando se compara con los bajos niveles de empleo y de ingresos que se observa en amplios sectores de la ciudadanía samaria, con la consecuente estrechez del mercado interno local. Ante ese panorama será necesario impulsar políticas que apunten, a la diversificación productiva, adecuación infraestructural y a la legalización de los títulos de propiedad.

8.2.1. Diversificación Productiva

Con base en las características ambientales y potencialidades del área rural del Distrito se señalan a continuación políticas de diversificación productiva que tienen como propósitos estratégicos contribuir con la seguridad alimentaria en el territorio, garantizar significativos volúmenes de producción para procesos agroindustriales y la apertura de nuevas líneas de exportación con productos en estado primario y con aquellos cuya producción requieran la agregación de valor:

- ☐ Promover la producción de frutales, que por sus claras posibilidades de generar de un atractivo ingreso para el productor, así como por su capacidad de cobertura de los suelos, constituyan una viable alternativa económica y ambiental.
- ☐ Estimular la ampliación de la producción de hortalizas, especialmente las de clima cálido medio, para responder a una demanda que se satisface con una oferta costosa por el hecho de provenir de áreas productivas distantes, no solo de la localidad sino también de la región. Ello, además de tener un efecto positivo en el mejoramiento en el ingreso del productor, representaría igualmente un beneficio para el consumidor, toda vez que al reducirse los costos de comercialización se produce un abaratamiento de estos productos.
- ☐ Estimular el incremento sustancial de la producción de granos y tubérculos, particularmente aquellos que hacen parte de la dieta cotidiana de los habitantes del Distrito y de la Costa Caribe en general, de forma que se pueda contribuir sustancialmente al autoabastecimiento alimentario, tanto de la población del territorio local como a escala regional.

- ☐ Fomentar la expansión de la floricultura como un renglón económico que en los últimos tiempos ha mostrado una interesante dinámica que, aunque en pequeña escala en la actualidad, se perfila hacia futuro como una actividad con claras posibilidades de posicionamiento en el mercado de la Costa Caribe.
- ☐ Incentivar la producción artificial de maderas comercializables, especialmente en aquellos espacios del territorio rural que presenten alarmantes grados de deterioro ambiental, debe constituirse en política prioritaria del Distrito; ello porque representa actualmente una de las líneas productiva más rentables del sector rural, en razón de que la oferta de maderas en el mercado nacional y aún a nivel internacional es cada vez mas reducida por la sobre-explotación que se ha hecho de este recurso, con la consecuente subida de los precios del producto, tanto en estado primario, como de los bienes que lo requieren tales como materia prima.

Es evidente que el éxito de las políticas de diversificación productiva que se han propuesto dependerá fundamentalmente del acceso que el productor tenga a tecnologías de alta productividad y a la existencia de ágiles vínculos de comunicación a los espacios de realización de la producción a nivel local, regional, nacional y aún internacional

En ese contexto, el Distrito deberá diseñar una estrategia de gestión ante las entidades de investigación y de producción de tecnologías para el agro, a fin que sean transferidas a los productores las innovaciones necesarias para un proceso de diversificación agrícola como el que se está proponiendo. Deberá de igual manera, impulsar la asociación entre pequeños y medianos productores y profesionales del agro como un mecanismo que permitiría garantizar la asistencia técnica y transferencia de tecnologías de suerte que se pueda ofrecer un producto de calidad, y competitivo en los mercados interno e internacional. Sin olvidar estimular por supuesto la creación de empresas profesionales para que se encarguen de los procesos de promoción, distribución y articulación con las redes de mercadeos consolidadas a nivel regional, nacional e internacional con el propósito de garantizar la colocación y venta de la oferta productiva en los centros de consumo.

8.2.2. Adecuación de la Infraestructura

Uno de los soportes de la competitividad de los productos agrícolas del área rural de Santa Marta lo constituye el acondicionamiento de una infraestructura capaz de resolver las limitaciones en un ágil acceso a los centros de consumo local, regional nacional e internacional y en el manejo de poscosecha; en este sentido las acciones de mejoramiento deberán dirigirse a:

- ☐ **Desarrollo de un Plan Vial** (La propuesta de mejoramiento vial se presenta en el componente que describe la articulación y funcionalidad rural).
- ☐ **Centros de Acopio, Almacenamiento y Procesamiento.** La dotación de espacios de Acopio, almacenamiento y procesamiento de la producción agrícola se preverá en sitios dotados de servicios públicos básicos, principalmente de energía eléctrica, a fin de garantizar la conservación y refrigeración de algunos productos perecederos. Es de esperar que con la ejecución de políticas para el fomento de la pesca artesanal e industrial se incremente sustancialmente la oferta pesquera local.
- ☐ **Sistema de riego.** El suministro controlado de agua es otro de los factores que contribuye al incremento de la competitividad de los productos agrícolas, por tal razón será necesario acondicionar con sistemas de irrigación aquellas áreas del sector rural que por necesidades de la producción o por escasez de recuso así lo requieran; en tal sentido, además de las acciones que apunten a la conservación y protección de las fuentes de hídricas, será necesario implementar una estrategia de gestión que le permita al productor el acceso a recursos para la inversión privada en infraestructura de este tipo o bien en proyectos mixtos con la participación de la inversión del sector estatal.
- ☐ **Adecuada Infraestructura Portuaria.** El modelo productivo que se está proponiendo en el marco del ordenamiento del sector rural, aunado a las demandas que requerirá la ciudad como centro competitivo de primer orden en la cuenca del Caribe, exige la disponibilidad de una infraestructura portuaria de primer orden en términos técnico, locativo y de eficiencia que coadyuven al logro de esos propósitos. Es claro que el actual puerto por sus limitaciones espaciales y técnicas resulta inadecuado instrumento de soporte para el escenario que se tiene proyectado.

En esas circunstancias se propone la ampliación y modernización de la infraestructura portuaria de la ciudad, con el fin de contar con la capacidad suficiente, no solo para las actividades propias del comercio internacional vía marítima, sino para que alrededor del mismo se puedan aglomerar un conjunto de actividades productivas y de servicios vinculadas al mercado exterior, tal como lo demanda el modelo económico hoy consolidado a nivel global.

Por ello deberá constituir prioridad política de primer orden de la Administración Distrital gestionar la contratación de los estudios detallado que permitan identificar la real viabilidad técnica, económica y ambiental que determine la mejor opción de localización de la infraestructura portuaria.

8.3 TENENCIA Y POSESION DE LA TIERRA

Entre las acciones de mejoramiento de las actividades económicas del sector rural se deberán implementar gestiones por parte de la Administración local, en el marco de la ley 160 de 1994, direccionadas a la ejecución de programas de reforma agraria en el Distrito, con el propósito de dar solución a los conflictos de tenencias de diversas unidades productivas que se explotan en calidad de colonos. Las acciones resultan perentorias en la medida que el factor condicionante para la accesibilidad al crédito productivo está determinado por los títulos de propiedad del predio.

Para consolidar el ordenamiento territorial del área rural, la Administración Distrital, conjuntamente con el INCORA, deberán acoger la oferta de tierras existente en el Distrito, acorde con los enunciados de la ley 160 de 1994, promoviendo la creación de empresas asociativas de trabajo debidamente organizadas, y de igual manera estableciendo Reservas Campesinas en las zonas de amortiguación de los Parques Naturales existentes en el territorio local, entregando para el efecto títulos de propiedad a las familias que se asienten en tales áreas.

Así mismo, será necesario titular los predios de colonos que por tradición de posesión se tienen identificado en las veredas Girocasaca, Páramo de San Isidro, El Boquerón, Méjico, Cacahualito, Quebrada El Plátano, San Martín, Cabañas de Buritaca, Quebrada El Sol, Perico Aguáo, Los Naranjos, Quebrada María, Honduras, Aguas Frías, Orinoco y la vereda La E. Finalmente, se deberá adelantar con carácter urgente un censo detallado de las familias que requieren resolver los problemas de titulación de sus predios en el área rural, particularmente dentro de los Parques Naturales Sierra Nevada y Tayrona

8.3.1 ACTIVIDADES PECUARIAS

El uso de áreas del territorio para fines pecuarios tiene como necesario referente, tanto las restricciones que se presentan a nivel ambiental, como la necesidad de que este subsector responda sustancialmente con mayores volúmenes de producción a la demanda de proteína animal que en la actualidad no es satisfecha por la oferta pecuaria generada localmente. En tal

sentido, en el marco del ordenamiento rural, se establecen las siguientes políticas para las principales actividades que en este campo contribuyen con la dieta alimenticia de la población samaria.

■ Ganadería Vacuna

Estimular la estabulación de la ganadería vacuna en aquellos sectores del territorio cuya aptitud no corresponde a fines pecuarios, con el propósito de reducir la superficie que hoy ocupa, en donde se están presentando graves problemas ambientales en razón de la fragilidad de los suelos que son utilizados para el desarrollo de la actividad.

Adelantar programas de apoyo al productor en materia de siembra de pastos de corte, leguminosas y caña de azúcar o panelera, que posibiliten una oferta suficiente de alimentos para el ganado, en reemplazo de la generada en las áreas que no son propias para su mantenimiento.

Gestionar el acceso del productor a los recursos, de manera que pueda afrontar en condiciones aceptables, el esfuerzo económico que implica la construcción de instalaciones, adecuación de lotes y potreros, compra de equipos, acceso a tecnologías y en general el cambio de sus tradicionales técnicas de producción.

■ Avicultura

En las últimas décadas, el renglón de la avicultura ha tenido un acelerado crecimiento en el ámbito local como resultado de una activa demanda por los productos los generados en este subsector, que resultan bastante atractivos para el consumidor habida cuenta de su bajo costo. Ello dio lugar a sucesivas inversiones en instalaciones, equipos e infraestructura que se ubicaron en el territorio, tanto a nivel urbano como rural sin criterio alguno de planificación y control.

Adicionalmente el desarrollo urbanístico de la ciudad y de algunos corregimientos incorporó en su estructura, parte de las unidades productivas avícolas con el consecuente impacto negativo sobre el entorno y la salud de los asentamientos, por los procesos producción y beneficio que le son inherente. En esas circunstancias, se plantean las siguientes políticas para el ordenamiento de la actividad:

- Reubicar por fuera del perímetro de las cabeceras Distrital y corregimentales las unidades económicas, tanto de beneficio como de procesamiento avícolas y otros productos de origen pecuario, en la medida que ello permite controlar los problemas ambientales y de salubridad que vienen ocasionando con su actual ubicación y para hacer

más funcional el desarrollo de tales procesos. Para el efecto se establece como alternativa de reubicación un corredor avícola, en el sector del antiguo trazado de la vía Santa Marta-Riohacha, dentro del tramo comprendido entre las quebradas Aserrió y Concha

- ☐ Establecer mecanismos de control para que las unidades avícolas sean instaladas por lo menos a quinientos metros del límite de las rondas de los ríos, quebradas o cualquier otro tipo de fuente hídrica; a una distancia de mil metros de cualquier asentamiento humano consolidado o en proceso de consolidación y por fuera de los quince metros, a lado y lado, que hacen parte del corredor de la vía.
- ☐ Desarrollar gestiones pertinentes para que los avicultores que tienen ubicadas actualmente sus empresas en/o cerca de los asentamientos urbanos dispongan de las facilidades necesarias para acceder los recursos de inversión, de forma que puedan relocalizar sus unidades productivas en el área que establece el Plan de ordenamiento territorial del Distrito.

8.4. AGROINDUSTRIA

Es de esperar que con la ejecución de las políticas anteriormente planteadas para el agro, se genere un apreciable volumen de excedentes en la producción que no serán consumido inmediatamente por los mercados locales nacionales e internacional.

Por tal razón, se hará indispensable potenciar los incipientes procesos agroindustriales que existen actualmente en la localidad con el propósito en primer término, de responder a la necesidad de transformar una significativa producción que puede ser colocada en los mercados en mejores condiciones económicas y en segunda instancia, expandir el mercado interior local con la apertura de modernos frentes económicos. Con ello se sentarían sólidas bases para hacer de la ciudad un centro de generación de valor agregado de primer orden en la cuenca del Caribe. En esa perspectiva se establecen políticas encaminadas a impulsar el subsector, así:

- ☐ Determinar la factibilidad técnica y económica de proyectos de inversión agroindustrial, por subsectores y ramas de la producción.
- ☐ Incentivar la vinculación de inversionistas agroindustriales a la localidad, sobre la base de exonerarlos de aquellos impuestos que son del resorte local, tales como predial e industria y comercio, por periodos

de tiempo fijo establecidos de común acuerdo entre los empresarios y la Administración Distrital.

- ☐ Desarrollar una estrategia de venta de la ciudad dentro de los poseedores de Bonos Agrarios emitidos para el pago de predios que han sido objeto de reforma agraria, para que inviertan en proyectos agroindustriales a nivel local, parte o la totalidad del valor de los mismos, de acuerdo con lo estipulado en el parágrafo segundo del artículo 37 de la ley 160 de 1994.
- ☐ Comprometer recursos del presupuesto del Distrito para la Promoción y ejecución de proyectos agroindustriales con la participación conjunta del sector privado
- ☐ Gestionar antes las cadenas internacionales de producción y de mercadeo de alimentos procesados su vinculación como inversionistas, asociados al capital nacional en proyectos agroindustriales en la ciudad, de manera que el empresario local adquiera paulatinamente el conocimiento y la tecnología que se manejan dentro del medio a nivel internacional.

8.5. PESCA

En el nuevo orden territorial de Santa Marta, el sector pesquero está llamado a ser uno de los eslabones del desarrollo productivo, teniendo en cuenta las potencialidades que ofrece el litoral costeros y los cuerpos de agua que se desprenden del macizo montañoso de la Sierra Nevada.

8.5.1. Pesca Artesanal

La racionalidad que le es propia a la tradicional actividad de la pesca artesanal en Santa Marta sugiere el desarrollo de este sector, fundamentando las acciones de mejoramiento en las valoraciones ancestrales de los nativos. Desde el punto de vista del ordenamiento territorial, el fortalecimiento de la pesca artesanal en el Distrito estará en función de los siguientes aspectos:

- ☐ Las acciones deberán apuntar a la dotación infraestructural de centros de desembarque y acopio para el manejo y comercialización de la captura; en este sentido se plantea la necesidad de realización de los estudios pertinentes para establecer la posibilidad de localización de muelles de desembarque pesquero en el sector comprendido entre las desembocaduras de los ríos Mendihuaca y Palomino y, en la Bahía Taganga.

- ☐ La definición de bahías y playas específicas para el uso exclusivo de las técnicas de pesca que caracterizan esta actividad y, se reglamentan como bahías y playa de uso mixto aquellas donde convergen actividades de pesca artesanal con las turísticas.
- ☐ El aprovechamiento de la oferta pesquera poco comercializable en la elaboración de subproductos, con base en tecnologías de procesamiento fácilmente accesible a la comunidad, que permitan tanto la apertura de nuevos frentes de trabajo, como ingresos adicionales al pescador.

8.5.2. Pesca Industrial

Como renglón de innovación la pesca industrial está llamado a elevar las posibilidades de competencia de Santa Marta frente a otros centros urbanos localizados en el litoral costero. En este sentido, los factores de competitividad que deben tenerse en cuenta en esta acometida están relacionados con:

- ☐ Una precisa delimitación de las áreas costeras marítimas del Distrito de Santa Marta y del mar territorial a vincular para la explotación industrial pesquera, así como la reglamentación de las condiciones técnicas con la que se llevaría a cabo el proceso.
- ☐ La reglamentación de las zonas en ríos y Bahías que puedan explotarse con proyectos piscícolas para la transformación y comercialización a gran escala.
- ☐ La dotación de una instalación o industria de procesamiento localizada en un sitio de fácil accesibilidad, con excelente dotación de servicios públicos

La ciudad deberá potenciar la infraestructura tecnológica de investigación de que dispone en la Planta Piloto Pesquera, localizada en el corregimiento de Tanagra, y el programa académico de Ingeniería Pesquera, como soporte que la Universidad del Magdalena incorporaría al desarrollo de la Pesca Industrial en el territorio local. Igualmente la Administración Distrital deberá las gestiones necesarias ante el Ministerio del Medio Ambiente

Con base en ello, la Administración Distrital deberá adelantar una estrategia de gestión ante el sector privado, con el propósito de lograr su vinculación a iniciativas productivas pesqueras de extracción y procesamiento como una forma de activar tan importante renglón económico.

De manera colateral se impulsará la expansión de los procesos de producción íctica en cautiverio, tanto a nivel marítimo como en lagunas artificiales con el objetivo de garantizar una abundante oferta para el consumo directo y particularmente como materia prima para los procesos de industrialización que deberán localizarse en el Parque industrial de la ciudad.

8.6. TURISMO

En los activos naturales, paisajísticos y arqueológicos presentes en el área rural se concentra la principal ventaja comparativa de Santa Marta con respecto a otros destinos turísticos de la región, del país y del mundo; razón por la cual, dentro de este importante renglón, la ciudad está en condiciones de ofrecer el ecoturismo, el etnoturismo, el turismo de sol y playa y el agroturismo, entre las más importantes derivaciones.

Las áreas de mayor potencial ecoturísticos y etnoturísticos se concentran en el Parque Natural Tayrona y en el Parque Natural Sierra Nevada de Santa Marta, sin embargo sus usos se encuentran restringidos por la Unidad Administrativa Especial del Sistema de Parques Naturales Nacionales (UAESPNN) del Ministerio del Medio Ambiente. Ello limita el desarrollo de la ciudad, toda vez que recursos estratégicos localizados dentro de sus límites Politico-Administrativo, no pueden ser puestos al servicio del bienestar de sus habitantes, pues son manejados por el Gobierno bajo rígidos y centralizados criterios conservacionistas que imposibilitan su usufructo sostenible.

Por ello, en marco del planteamiento del mismo Ministerio del Ambiente (1996) que reconoce que, *el definirse Colombia como una República unitaria y descentralizada determina una gestión pública que respeta la autonomía de las entidades territoriales. Lo que implica que la gestión pública ambiental tiene que contemplar dicha autonomía y fundamentalmente, concertar con las entidades territoriales las políticas, formas e instrumentos de manejo de los sistemas y los recursos naturales*, el POT recomienda adelantar en esos espacios las siguientes acciones.

8.6.1. Parque Natural Tayrona

Ecoturismo

Para garantizar la estabilidad de la oferta ecoturística del Parque Tayrona, el Distrito deberá desarrollar las siguientes acciones:

- ☐ Adelantar ante los Ministerios del Medio Ambiente y de Desarrollo Económico las negociaciones necesarias, a fin de remover las restricciones de acceso y de usufructo impuestas por la Unidad

Administrativa Especial del Sistema de Parques Naturales Nacionales (UAESPNN), a lo propietarios de las tierras de la mayor parte del Parque y comunidad interesada.

- ☐ Bajo la premisa de una flexibilización de la política de uso y manejo del Parque que permita un espacio a la iniciativa privada y en un contexto de la sostenibilidad de la oferta ambiental del área, se deberá impulsar el establecimiento de proyectos eco y etnoturísticos, para los cuales una referencia lo constituye el estudio del clúster de turismo para el Parque, elaborado por Ministerio de Desarrollo Económico.
- ☐ Con ello se posibilitaría la obtención de excedentes económicos y sociales, no solo para la expansión de la economía local, sino también la disponibilidad de los recursos necesarios que garanticen su conservación como reserva natural e igualmente para contribuir al posicionamiento del país como territorio de interés en el mercado internacional del turismo. En tales circunstancias el POT sugiere desarrollar las siguientes acciones:
- ☐ Establecer para los alrededores de las bahías que se encuentran localizadas en el Parque las siguientes capacidades de carga efectiva, resultantes del acuerdo a que llegaron conjuntamente el Equipo responsable de la formulación del POT, la Dirección y funcionarios del Parque, y los representantes de los propietarios de las tierras que hacen parte del mismo: Granate: 181; Concha: 1.155; Chengue: 0; Gayraca: 507; Neguanje: 2.456; Cinto: 893; Palmarito: 648; Guachaquita: 551; Arrecife: 6.639; Cañaveral: 15.809
- ☐ Impulsar con el concurso del sector privado, de los legítimos propietarios del Parque y comunidad interesada, el desarrollo de un complejo ecoturístico que posibilite elevar el área a la categoría de clúster, permitiendo el desenvolvimiento de servicios hoteleros, recreacionales, institucionales, acorde a las restricciones ambientales del territorio, a fin de albergar y facilitar la permanencia de los turistas en el interior del Parque, en el área de amortiguación y en la margen de la carretera Troncal del Caribe.
- ☐ Adecuar sanitariamente las zonas de usos turísticos, desprendiendo del acueducto de Guachaca un ramal con el fin de abastecer la demanda de los visitantes e igualmente concertar con los eventuales inversionistas la garantía de la infraestructura de servicios de saneamiento básico, requerida para una oferta turística de alto nivel.

- ☐ Mantener, y conservar las vías como carreteables, caminos y senderos existente, que permitan el fácil acceso a Neguanje y Gayraca, así como realizar labores de mantenimiento permanente en la Carretera que, desde la Troncal del Caribe conduce a Cañaveral.
- ☐ Planificar y gestionar un desarrollo ecoturístico de alto nivel en las ensenadas de Cinto y del Cabo de San Juan del Guía, con la construcción de una oferta habitacional y de servicios acorde con las características ambientales de esos sectores, garantizando la accesibilidad vía marítima y peatonal, mejorando y conservando los caminos de herraduras existentes y restringiendo el número de turistas estrictamente a la capacidad de carga previamente establecida para esos sectores.
- ☐ Facilitar el acceso peatonal a las ensenadas de Arrecifes, Guachaquita Palmarito y Playa Brava construyendo senderos ecológicos y desarrollando labores de mantenimiento en los caminos de herradura. En Playa Brava se impulsará un desarrollo ecoturístico en la ensenada, habilitándola para la práctica de deportes náuticos.
- ☐ Acondicionar el área de Neguanje para la oferta de un servicio de ecoturismo social, adelantando acciones de mejoras que apunten a mejorar la vía de acceso, y superar los impactos de crecimiento urbanístico espontáneo, el impacto negativo de los servicios comerciales existentes, las restringidas posibilidades de parqueo de vehículos privados y de transporte público.
- ☐ Realizar un seguimiento y monitoreo permanente de la capacidad de carga efectiva en los alrededores de cada una de las bahías del Parque, con el propósito de impedir que una excesiva presión antrópica sobre el entorno natural produzca efectos negativos irreversibles sobre la base natural

Finalmente es imprescindible incrementar la oferta institucional en el Parque, de forma que el usuario pueda disponer de suficientes servicios de seguridad, información y en general de una infraestructura y equipamientos adecuados, para responder a cualquier eventualidad que pueda afectar contra la calidad del disfrute de los turistas.

Etnoturismo

El paquete de propuestas económicas para la optimización del etnoturismo en el Parque Tayrona contiene:

- ☐ Desarrollar programas de rescate y restauración del patrimonio precolombino, construcciones, senderos y terrazas, localizado en el área de influencia de las bahías de Cinto y Gayraca, con el propósito de incorporarlo a la oferta Etnoturística local.
- ☐ Recuperar la vía Calabazo - El Pueblito hasta unos quinientos metros en la dirección del camino que conduce al límite del Parque, adelantando obras de estabilización, adecuación y conservación del carreteable y dotándolo de área de parqueo de vehículos con los servicios correspondientes para el visitante. Igualmente será necesario la restauración, el mantenimiento y conservación de los senderos indígenas y peatonales existentes.
- ☐ Convocar la inversión privada para la construcción de una oferta hotelera en Calabazo, con el fin de garantizar y mejorar la permanencia de los turistas que ingresan al lugar.
- ☐ Adecuar sanitariamente las áreas de servicios, desprendiendo del futuro acueducto que tendrá como fuente el río Guachaca, un ramal con el fin de abastecer la demanda turística del Parque.

8.6.2. Parque Natural Sierra Nevada de Santa Marta

Ecoturismo

Para garantizar la estabilidad de la oferta ecoturística del área del Parque Sierra Nevada de Santa Marta localizada dentro de los límites político-administrativos del Distrito, la Administración Distrital deberá adelantar las siguientes acciones de mejoramiento:

- ☐ Adecuar y conservar las vías de acceso, carreteables, caminos de herradura y senderos existentes. Colateralmente se deberá impulsar el desarrollo de servicios hoteleros, recreacionales e institucionales, acorde a las restricciones ambientales del área, para albergar y facilitar la permanencia de los turistas en los poblados aledaños al área del Parque Sierra Nevada de Santa Marta localizada dentro de los límites político-administrativos del Distrito.
- ☐ Elevar la calidad de los servicios públicos de acueducto y alcantarillado y promover soluciones de saneamiento alternativas en sitios como Minca, La Tagua y el Mamey, con el fin de vincularlos a la oferta ecoturística del área.

- ☐ Habilitar las rondas hidráulicas en la parte baja del área del Parque Sierra Nevada de Santa Marta localizada dentro de los límites político-administrativos del Distrito con infraestructura de servicios livianos y desmontables como elementos de apoyo al disfrute de los ecoturistas, que demandan este tipo de espacios ambientales para su recreación.
- ☐ Construir senderos ecológicos en las zonas de mayor interés ecoturístico, de manera que se faciliten tanto las actividades recreativas, de conocimiento y, educativas.
- ☐ Capacitar el recurso humano encargado de apoyar el desarrollo de las actividades ecoturísticas en el manejo de las características ambientales del macizo, de forma que se pueda atender en las mejores condiciones los requerimientos de conocimiento sobre el área, de la demanda turística

Etnoturismo

- ➔ Impulsar una agresiva estrategia de promoción de la Sierra Nevada en el exterior como espacio etnoturístico, con el objetivo convertirla en un lugar de encuentro intercultural por excelencia, como una forma de difundir a nivel internacional una de las expresiones de mayor identidad que tiene nuestra cultura
- ➔ Mejorar las condiciones de las vías de acceso por el Mamey, Rumichaca y La Tagua con el propósito de reducir la jornada de camino a Ciudad Perdida, al tiempo que se debe estimular el desarrollo urbanístico, recreacional e institucional en los poblados citados y otros localizados en la ruta.
- ➔ Diversificar la oferta etnoturística del área del Parque Sierra Nevada de Santa Marta localizada dentro de los límites político-administrativos del Distrito, habilitando otros sitios que cuentan con un potencial similar a Ciudad Perdida, con el fin de reducir la presión de los visitantes sobre ella. Para el efecto será necesario adelantar acciones como:
 - ☐ Restaurar la arquitectura e infraestructura precolombino el Valle de la Caldera, Piedra de Donama, Mazinga, Belén, el sector ubicado en los alrededores del caserío de Guachaca, sobre la cuenca media de la quebrada Momo y la zona localizada en las cuencas bajas de las quebradas Domingo y Rumbón, sobre el río Mendiaguaca, entre otros, así como adelantar labores de mejoramiento, mantenimiento y conservación de las vías que garanticen el acceso a los visitantes.

- ☐ Restaurar la red de caminos y senderos precolombinos que es su momento permitieron la articulación de los diferentes asentamientos indígenas, no solo como un atractivo mas para el etnoturismo, sino también como elemento funcional que facilite el desplazamiento entre los diferentes Parques Arqueológicos.
- ☐ Gestionar la apertura hotelera, servicios comerciales e institucionales y otros complementarios en las áreas de espacio publico y recreación, en lugares como Bonda, Minca y Guachaca entre otros que, como asentamientos indígenas en sus orígenes, tienen el perfil adecuado para constituirse en soportes esenciales en la implementación de este tipo de políticas.
- ☐ Gestionar la restauración y habilitación como infraestructura de alojamiento haciendas como Onaca, Manzanares, Girocasaca, Cincinatti, Arimaca, La Victoria, Montecristo, San Isidro, El Encanto, Nuevo Mundo, entre otras, que por su cercanía a los potenciales áreas ecoturísticas y etnoturísticas, constituyen estratégicos puntos de apoyo funcionales para el desarrollo de esas actividades que como pioneras de la caficultura en la Sierra en el territorio Distrital representan, de hecho, un atractivo para el agroturismo.
- ☐ Capacitar el recurso humano encargado de apoyar el desarrollo de las actividades etnoturísticas en el manejo de la historia precolombina, de forma que se pueda atender en las mejores condiciones los requerimientos de conocimiento sobre el área, de la demanda turística.

8.6.3. Turismo de Sol y Playa

Además de las playas del Parque Natural Tayrona, el área del rural Distrital dispone para esta modalidad de turismo el área del litoral costero perteneciente a Taganga y al tramo comprendido entre la desembocadura del río Piedras y el río Palomino.

Así mismo se incluyen las playas de los ríos: Gayra en un trayecto de la carretera que de Santa Marta conduce a Minca; Manzanares en el sector de Bonda y las partes bajas y desembocaduras de los ríos Piedras, Mendihiaca, Guachaca, Buritaca y Palomino.

Las características de la oferta turística de estas zonas sugieren que se promuevan acciones de mejoramiento en cada una de ellas, así:

☐ Taganga

Adelantar un programa de mejoramiento integral y conservación de la bahía de Taganga, con el fin de recuperar la fachada al mar, en la búsqueda de eliminar el impacto negativo de los servicios comerciales localizados en el camellón, las limitaciones de uso de la playa y el mar a los bañistas, las restringidas de parqueo de vehículos, la desorganización en la ubicación de las lanchas y transporte marítimo.

Adelantar un programa piloto de ampliación de cobertura y calidad del servicio de acueducto y alcantarillado a fin de mejorar la oferta hotelera disponible y, así mismo, poner en práctica soluciones alternativas a los problemas sanitarios y de contaminación presentes en la bahía de Taganga y en Playa Grande.

Recuperar, mantener y conservar en buen estado los senderos peatonales que a través de los cerros conducen a Playa Grande.

☐ Litoral Costero: Tramo Los Naranjos - Desembocadura del Río Palomino

Ejecutar una operación estratégica en “las Cabañas de Buritaca” con el propósito de resolver los conflictos de uso de suelos, los problemas disfuncionales presentes en el espacio construido, el impacto negativo causado por la carencia de servicios sanitarios y las limitadas posibilidades de parqueo de vehículos.

Propiciar la integración de la modalidad turística de sol y playa, particularmente los visitantes de los complejos hoteleros presentes en el área, con el turismo de montaña y el agroturismo, aprovechando la cercanía que tiene esta zona al macizo montañoso de la Sierra Nevada y la presencia de fincas o unidades productivas en los alrededores.

Adecuar, mantener y conservar en buen estado las vías de acceso que conducen de la Troncal del Caribe a las playas de interés turístico.

8.6.4. Playas de Ríos.

La oferta para el turismo en los ríos tendrá como soporte las políticas que se presentan a continuación:

- Adecuar sanitariamente la ronda de los ríos incorporada al uso turístico, y establecer mecanismos que permitan controlar la proliferación ilegal de establecimientos comerciales de hospedaría y servicios de restaurante.

- Establecer la capacidad de carga de las playas, mejorar las vías de acceso a ellas, así como la delimitación de áreas de parqueo de vehículos.
- Adecuar las rondas de los ríos para el desarrollo de ciclorutas en las áreas marginales a las playas y dotar con señalizaciones las vías y caminos de acceso a fin de orientar al turista.
- Adelantar un programa piloto de ampliación de cobertura y calidad de los servicios de acueducto y alcantarillado para mejorar las características de la oferta hotelera existente.

8.6.5. Agroturismo

Además de los Parques Naturales Tayrona y Sierra Nevada de Santa Marta el Distrito cuenta con vastas extensiones montañosas en el territorio rural, que constituyen por sus paisajes, clima, vegetación fauna o como simples sitios de descanso y tranquilidad, lugares atractivos para el desarrollo de actividades turísticas que tienen como base la vinculación del visitante a las faenas que le son propias a las unidades productivas rurales. En ese sentido deberán implementarse políticas dirigidas a:

- ➡ Promocionar opciones turísticas en el Macizo montañoso diferentes a las ecológicas, étnicas o de sol y playa, tales como la habilitación de tradicionales haciendas cafeteras y demás unidades productivas rurales, para recepción de visitantes interesados en conocer la historia de la ocupación de la Sierra Nevada y en particular del espacio cafetero del Distrito y recrearse con la vinculación a los oficios inherente de las unidades productivas agrícolas locales.
- ➡ Gestionar el acceso a los recursos de los medianos y pequeños propietarios de fincas interesados en adecuar las instalaciones en sus predios, con el fin de adelantar actividades de agroturismo.
- ➡ Diseñar sistemas de información y promoción sobre estas modalidades de turismo, de manera que puedan consolidarse como renglones económicos importantes.
- ➡ Propiciar la integración de este tipo de turismo con las otras formas de la actividad, para racionalizar la oferta del servicio y permitirle al visitante una visión total de los atractivos del territorio.

