

PLAN CENTRO HISTORICO DE SANTA MARTA

**PROYECTO PILOTO
PLAN NACIONAL PARA LA RECUPERACION DE
LOS CENTROS HISTORICOS
DE COLOMBIA**

**DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE
Formulación**



ALCALDIA DE SANTA MARTA



**CORPORACION CENTRO HISTORICO DE SANTA MARTA
CORPOCENTRO**

MINISTERIO DE CULTURA DE COLOMBIA

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Octubre 2004

JOSE FRANCISCO ZUÑIGA RIASCOS
Alcalde de Santa Marta

MONICA VILLALOBOS LEAL
Directora Ejecutiva
CORPOCENTRO

LEONOR GOMEZ
Coordinadota de Protección - Dirección de Patrimonio
MINISTERIO DE CULTURA

LOMBARDI & ASOCIATI
Asesoría Técnica BID

1. I INTRODUCCIÓN
2. ENFOQUE CONCEPTUAL
 - 2.1. Urbanismo en América Latina
 - 2.2. El conjunto patrimonial
 - 2.3. La Vivienda como elemento dinamizador
 - 2.4. Gestión compartida y sostenibilidad económica
 - 2.5. El Centro Histórico un valor agregado para Santa Marta
3. ASPECTOS GENERALES
 - 3.1.1 OBJETIVOS
 - 3.1.2 Finalidad
 - 3.1.1.1. Objetivo General
 - 3.1.1.2. Objetivos Específicos
 - 3.1 DELIMITACIÓN Y ÁREA DE INFLUENCIA
 - 3.1.1 Límites del Centro Histórico
 - 3.1.2 Área de Influencia
- 4 EL PROYECTO URBANO
 - 4.1 ARTICULACIÓN A SISTEMAS ESTRUCTURANTES
 - 4.1.1 Movilidad Urbana en el POT
 - 4.1.2 Espacio Público en el POT
 - 4.1.3 Servicios Públicos en el POT
 - 4.2 DIRECTRICES URBANÍSTICAS
 - 4.2.1 Eje de Centralidad
 - 4.2.2 Patrimonio edilicio
 - 4.2.3 Borde Urbano
 - 4.2.4 Islas Ambientales
- 5 COMPONENTES:
 - 5.1 Contexto Urbano
 - 5.2 Espacio Público y Medio Ambiente

- 5.3 Circulación Vehicular y Peatonal
- 5.4 Infraestructura de Servicios Públicos
- 5.5 Turismo y Cultura
- 5.6 Socioeconómico
- 5.7 Vivienda
- 5.8 Patrimonio

- 6 LA ESTRATEGIA DE GESTION

- 6.1 La propuesta de Gestión Institucional
- 6.2 Instrumentos de Gestión y financiación
 - 6.2.1 Unidades de Actuación Urbanística
 - 6.2.2 Plusvalía
 - 6.2.3 Otros Instrumentos

- 6.3 Evaluación Financiera del Proyecto
 - 6.3.1 Costo por Componente

- 6.4 Fuentes y líneas de financiamiento
 - 6.4.1 Público
 - 6.4.1.1 Findeter – Banca Multilateral
 - 6.4.1.2 Cooperación Internacional
 - 6.4.2 Privado
 - 6.4.2.1 Banca Privada
 - 6.4.2.2 Inversionistas
 - 6.4.3 Mixto
 - 6.4.3.1 Operador Urbano
 - 6.4.3.2 Alianzas por Proyectos

- 6.5 Propuesta de Seguimiento y Monitoreo
 - 6.5.1 Alcaldía de Santa Marta
 - 6.5.2 Veedurías Ciudadanas

- 6.6 Plan de Divulgación
 - 6.6.1 Audiovisuales
 - 6.6.2 Publicaciones
 - 6.6.3 Talleres ciudadanos y comunitarios

1. ENFOQUE CONCEPTUAL

1.1. Urbanismo en América Latina

El modelo del urbanismo en América Latina basado en una tendencia expansionista, como consecuencia de la migración masiva del campo a la ciudad, está haciendo crisis debido a la disminución relativa de estas migraciones, pues la mayoría de la población en los países es ya urbana.

Este crecimiento desmesurado de las ciudades, ha contribuido a la disminución de las áreas agrícolas, la destrucción de los bosques y en general ha causado un alto impacto ambiental que impide un desarrollo sostenible.

Por otra parte, este modelo, implica altos costos económicos en ampliación de infraestructuras de servicios públicos, espacio público, vías y transporte masivo.

Así mismo influyen otros factores como la globalización, donde las ciudades se vuelven lugares estratégicos para la competitividad, pero a la vez, tiende a aumentar las disparidades económicas y la exclusión social en ellas, lo cual tiene su reflejo directo en los Centros Históricos. (1)

Como resultado de lo anterior, la tendencia expansionista se revierte y se observa un retorno a "la ciudad construida" dentro de la cual los Centros Históricos adquieren un nuevo protagonismo y se multiplican sus potencialidades de ser un elemento de gran importancia en el desarrollo económico, social y urbano de las ciudades.

Los Centros Históricos tienen una alta capacidad para contribuir en la resolución de problemas urbanos como vivienda y equipamientos, que normalmente se localizan en la periferia de la ciudad, sin calidad urbana y generando ciudades que continúan expandiéndose sin ninguna lógica.

(1) DE AZEVEDO, Paulo Ormino. Los centros históricos latinoamericanos y la globalización, tomado de CARRION, Fernando. La ciudad construida- Urbanismo en América Latina. 2001. Página 287.

Estos no solo pueden contribuir a la oferta turística por su patrimonio, sino que el aprovechamiento de las áreas centrales, completamente dotadas, se está constituyendo en una estrategia para el desarrollo sostenible de las ciudades, donde se reutilizan las estructuras existentes para responder a las nuevas demandas, lo que justifica plenamente la necesidad de su revitalización como una excelente estrategia de desarrollo urbano:

“La regeneración y el desarrollo sostenible de los centros históricos, junto con la revalorización del patrimonio cultural y urbano que encierran, son prioridades presentes en las agendas programáticas de las autoridades locales en América Latina y el Caribe. Por una parte, la recuperación y el aprovechamiento de la infraestructura de las áreas centrales es percibida por los planificadores como una estrategia optimizadora de recursos frente a los costos financieros y medioambientales de las nuevas urbanizaciones periféricas” (2)

1.2 El Conjunto Patrimonial

Para revitalizar el conjunto urbano es necesario diseñar políticas no sólo patrimoniales sino culturales, sociales y económicas que permitan generar las condiciones que garanticen el mejoramiento de la calidad de vida a los habitantes de los Centros Históricos.

Los proyectos de planificación urbana deben tener como elemento central a los habitantes, ya que es el ser humano quien reafirma, su valor como patrimonio del mundo. *A nivel mundial se ha producido una ampliación del concepto de los Centros Históricos, que va más allá de la especificidad de los problemas de la conservación para llegar a la cuestión del contenido y del impacto político que supone la defensa de la calidad de vida en la ciudad.* (3).

Los técnicos y políticos deberán trabajar entonces, a la luz de una nueva mentalidad que considere la calidad de vida como un elemento

(2)COULOMB, René. Modelos de gestión en los centros históricos de América Latina y el Caribe. Ibid. Página 77.

(3)URBAL. Programa de Cooperación internacional para ciudades de Europa y América Latina. Red No.2. Documento Base. 2002.

fundamental del desarrollo de la comunidad y de la ciudad: *una nueva mentalidad que vea en los contextos históricos urbanos un elemento indispensable para la calidad de vida otorgándole a la ciudad además, un valor en términos de economía y productividad.* (4)

Los valores arquitectónicos esenciales deben ser preservados pero permitiendo a la vez, la adecuación funcional que garantice su uso para las generaciones actuales, de tal manera que haga parte de la ciudad entendida como un proceso permanente de cambio.

El patrimonio no puede entenderse como los inmuebles de mayor significación artística, sino todo el conjunto de los inmuebles construidos a lo largo de la historia, que en general no poseen alto valor patrimonial de manera individual, pero que en su conjunto representan el patrimonio construido. (5)

El espacio público igualmente hace parte del conjunto urbano, por tanto la intervención en el mismo debe mantener criterios de objeto patrimonial sin desconocer, que el espacio público es un elemento determinante en la calidad de vida de los habitantes de una ciudad y por tanto debe estar en función de esta.

Es igualmente necesario formular metas culturales, económicas y sociales acompañadas de programas que posibiliten a los habitantes hacer parte de las nuevas dinámicas, para lo cual es *necesario trabajar en el logro de un consenso social amplio que permita la integración de los intereses de los distintos grupos alrededor de un proyecto común.* (6)

Estos procesos son de lenta construcción por el apego de los actores institucionales, empresariales y comunitarios a avanzar en sus propuestas individualmente y por el escepticismo adquirido a través de la historia, en la actualidad, la finalidad de la integración de los actores es que sean gestores de los procesos a emprender.

1.3 La Vivienda como elemento dinamizador

Es necesario proyectar la estrategia de revitalización de los Centros Históricos, siempre pensando en el beneficio de la comunidad, para que

(4) Ibid

(5) Ibid

(6) DE AZEVEDO, Paulo Ormino. Los centros históricos latinoamericanos y la globalización, tomado de CARRION, Fernando. La ciudad construida- Urbanismo en América Latina. Página 287.

dentro de las dinámicas generadas en el proceso puedan incorporarse los residentes y ciudadanos locales.

Es por ello que los sectores patrimoniales no deben ser recuperados para entregarlos posteriormente a usos terciarios o de representación y a la presión devastadora de las operaciones especulativas o del turismo, pues es la vivienda la única actividad que tiene capacidad para la recuperación urbana de un sector. (7)

“Si no se actúa sobre la vivienda es posible que los centros históricos se reduzcan a Monumentos aislados flotando sobre una gran masa edificada carente de todo valor patrimonial” (8).

La ubicación de los centros históricos generalmente es privilegiada para la actividad residencial, por lo que una política de vivienda basada en la recuperación de áreas existentes, es positiva para la comunidad y rentable políticamente para las administraciones locales. Adicionalmente, la inversión pública en los centros puede recuperarse, pues las acciones de rehabilitación de vivienda en los centros históricos reducen la necesidad de construir viviendas nuevas, que siempre resultan más costosas.

Es posible mediante una política de vivienda en los Centros Históricos, resolver necesidades de la ciudad siempre que se produzca vivienda con una calidad similar a la que realiza la iniciativa privada para una clase inmediatamente superior en otros sectores. *Esta calidad la puede constituir el mantenimiento de las características espaciales, el respeto a las tipologías originales adecuándolas a las nuevas formas de vida. (9)*

Las condiciones para acometer la recuperación de los centros históricos desde la perspectiva de la vivienda, que es una de las necesidades más sentidas en Latinoamérica, están dadas; es importante entonces, la comprensión por parte de los gobernantes locales y nacionales de la importancia de apoyar estas estrategias:

“Si existe la voluntad política los recursos van apareciendo; lo que importa en un centro histórico es realizar un trabajo permanente y riguroso que provenga de una voluntad política y mantenida, reflejo de la sociedad civil

(7) PACTARIM 93. Programa de rehabilitación de vivienda centro histórico de Santo Domingo. Documento Base. 2001.

(8) URBAL. Programa de Cooperación internacional para ciudades de Europa y América Latina. Red No.2. Documento Base. 2002.

(9) iBid

que lo impulsa y participa en la formación y gestión del proceso así como en la toma de decisiones básicas". (10)

1.4 Gestión compartida y Sostenibilidad económica

Uno de los puntos cruciales e indispensables para que todas las propuestas elaboradas a través de los Planes de Recuperación de los Centros Históricos puedan materializarse, es el tema de la Gestión. Por tanto se plantea un cambio en la visión tradicional del mecenazgo y la inversión pública, a una postura activa donde se conjuguen todos los aspectos de manera integral y se establezca la necesidad de la participación privada:

- *"El patrimonio ha pasado de ser un bien cultural en la década del sesenta, a ser un bien económico en la década siguiente y a ser, hoy en día, concebido como un bien productivo... será entonces necesario prever al proyectar en las ciudades —tanto en Europa como en América Latina— un uso consciente, racional y, por tanto, generalizado de los valores históricos en el acto de proyectar en las ciudades, y esto en cualquier nivel al que se intervenga: habrá que considerar al proyecto como instrumento de inversión (business plan) y al desarrollo y la productividad como instrumentos de adhesiones, todo esto en el contexto de múltiples intereses que vayan más allá de una visión única o cerrada de la ciudad". (11)*
- *La concepción de la planificación también se replantea de tal manera que debe apuntar cada vez más a la "construcción de un proyecto colectivo de ciudad" que debe corresponder más que a un gobierno a toda una sociedad, generando una visión compartida de la misma. La gestión tiende a ser producto de la cooperación público privada y con un fuerte liderazgo capaz de aglutinar y movilizar a la población. (12)*

(10) MORENO GARCIA, José Ramón. La vivienda en los centros históricos. Año. Página

(11) URBAL. Programa de Cooperación internacional para ciudades de Europa y América Latina. Red No.2. Documento Base. 2002.

(12) CARRION, Fernando. Las nuevas tendencias de la urbanización en América Latina. Año. Página

Los agentes que deben intervenir en las operaciones de *rehabilitación* no se reducen a las administraciones públicas, aunque si será imprescindible su primera declaración de voluntades y su impulso inicial para que éste sea creíble. (13)

En conclusión, se puede observar el consenso que existe entre los distintos actores en los que se incluyen estudiosos del tema, cooperación internacional y entidades financieras internacionales, en la necesidad de avanzar en un modelo de gestión compartida donde el liderazgo público y la iniciativa privada trabajen en equipo para beneficio de la ciudad y de sus propios intereses.

Distintas experiencias que se vienen adelantando en otras ciudades demuestran que se pueden incorporar todos aquellos participantes en el proceso completo, desde propietarios de suelo a empresas urbanizadoras, así como empresas privadas, bancos, sociedades de ahorro y crédito, particulares, etc., en los procesos de gestión y ejecución de los proyectos.

- *"Se ha visto en muchos países que una clara y decidida declaración de voluntades administrativas, y un impulso inicial realista y con financiación suficiente, ha permitido pasar de una primera situación, donde los niveles de compromiso presupuestario de las administraciones para poner en marcha los proyectos era importante, a una situación posterior donde las sociedades de rehabilitación se definen como autosuficientes desde el punto de vista presupuestario, dado el interés del sector privado por participar en ellas" (14).*
- *La acotación de las inversiones públicas por parte de las administraciones municipales y estatales, una vez desembolsadas las aportaciones de capital inicial, sólo se deben circunscribir a las ayudas administrativas que como política general se dan en todo el país, para actuaciones similares a las que se proponen (15)*

Para ciudades como las nuestras donde la capacidad de financiación de las Alcaldías está menguada considerablemente, tanto por la crisis económica y el deficiente manejo de los recursos, como por la

(13) URBAL. Programa de Cooperación internacional para ciudades de Europa y América Latina. Red No.2. Documento Base. 2002.

(14) PACTARIM 93. Programa de rehabilitación de vivienda centro histórico de Santo Domingo. Documento Base. 2001.

(15) Ibid

concordancia con las políticas nacionales, en las cuales el rol del estado es cada vez menos protagónico, hace necesario buscar alternativas.

La gestión compartida entre el sector público y el sector privado, surge como una posibilidad viable ya que presenta múltiples ventajas como son la continuidad en el tiempo, independientemente de los periodos gubernamentales y de los procesos políticos, que para los países de América Latina representan rupturas; la eficiencia en el manejo de los recursos, así como la capacidad financiera y técnica que estos pueden aportar.

Es importante el equilibrio entre los sectores público y privado, de tal manera que la visión de ciudad esté siempre presente: la capacidad de convocatoria y de liderazgo público y la necesidad de autosostenibilidad y rentabilidad de los inversionistas.

1.5 El Centro Histórico un valor agregado para Santa Marta

A través de todas estas consideraciones se esboza la concepción del Plan Parcial y Plan Especial de Protección del Centro Histórico de Santa Marta, como un instrumento conjunto e integral de planificación de esta zona de la ciudad, donde se reconocen los nuevos procesos de urbanización presentes en el actual contexto mundial y latinoamericano, de los cuales Santa Marta no puede dejar de hacer parte, así como del nuevo rol del patrimonio en las estrategias de desarrollo de las ciudades entendido de manera integral, donde el residente y el ciudadano son los protagonistas y donde el patrimonio doméstico adquiere más peso, con respecto al patrimonio Monumental.

Del mismo modo se entiende el patrimonio como un valor agregado de ciudad capaz de desatar importantes dinámicas de desarrollo que posibilitan captar una mayor inversión que se traduce en generación de empleo, desarrollo económico y social y por tanto en mejoramiento de la calidad de vida.

El Centro Histórico de Santa Marta se puede enmarcar dentro de todas estas características enunciadas, donde su potencial aumenta por estar inmerso en un territorio eminentemente turístico como es el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta y su ubicación estratégica con atractivos como la Bahía del mismo nombre, que avanza en la consolidación del Puerto Turístico de Cruceros, el Morro, los Museos y edificaciones patrimoniales más importantes de la ciudad y donde hoy en

día se desarrollan las principales funciones institucionales, cívicas y culturales.

El potencial de vivienda es inmenso con un parque inmobiliario de más de 500.000 m² en los cuales habitan hoy en día menos de 9.000 personas, que está dotado de todos los servicios públicos, infraestructura vial y de transporte y cuenta con la más alta calidad urbanística de la ciudad. La vivienda es el eje fundamental del proyecto para constituir al Centro Histórico en una opción para los samarios de todos los estratos sociales, generando con ello un mayor sentido de pertenencia lo que garantiza su preservación y su aprovechamiento para beneficio de la comunidad local.

La recuperación del Centro Histórico en lo que se tiene previsto, tiene una capacidad de generación de 150.000 empleos en pequeña y mediana empresa durante los diez años de su implementación; la capacidad de atraer inversión privada tanto para vivienda como para turismo y con su aprovechamiento pleno, el distrito de Santa Marta aumenta sus recaudos en el sector, por impuestos predial e industria y comercio, lo cual contribuye considerablemente a aliviar la crisis económica.

En conclusión, el Centro Histórico y la ciudad en general tendrían un mejoramiento notorio en su calidad de vida tanto por las condiciones urbanísticas que se generan en el sector como por las posibilidades económicas que puede representar para sus habitantes.

2. OBJETIVOS

2.1. Objetivo general

Revitalizar de manera integral el Centro Histórico de Santa Marta con la participación de las autoridades, el sector privado, los gremios y la comunidad, para elevar la calidad de vida urbana, poner en valor el patrimonio, afianzar la identidad cultural samaria y consolidar las actividades turísticas y residenciales en el centro de la ciudad.

2.2 Objetivos Específicos

2.2.1 Posicionar al Centro Histórico de Santa Marta como Destino Turístico de primer orden en los ámbitos nacional e internacional.

2.2.2 Convertir al Centro Histórico en una opción de vivienda viable para diversos estratos socioeconómicos, constituyéndose en un escenario de convivencia de los distintos actores sociales de la ciudad.

2.2.3 Mantener el carácter de Centro Urbano del Centro histórico: cívico, financiero, empresarial y comercial, pero racionalizándolo de manera tal que permita el desarrollo de turismo y vivienda con alto perfil.

2.2.4 Hacer del Centro Histórico el Núcleo de la Actividad Cultural y Lúdica de Santa Marta, constituyéndose efectivamente en el reflejo de la identidad samaria.

2.2.5 Hacer del Centro Histórico un Conjunto Urbano atractivo y funcional desde el punto de vista físico, caracterizado por una estructura urbana equilibrada y armónica.

2.3 DELIMITACION Y AREA DE INFLUENCIA

2.2.2 CENTRO HISTORICO

El presente plan ratifica el perímetro definido con anterioridad y confirmado mediante la Reglamentación Urbanística del Centro Histórico aprobada por el Concejo de Santa Marta mediante el Acuerdo 027 de 1994.

Como se explicó en el documento diagnóstico el perímetro vigente corresponde tanto con el desarrollo histórico de Santa Marta como con las características urbanas y sociales que lo identifican como un área homogénea al interior de la ciudad y reconocida como Centro Histórico por los habitantes del Distrito.

El perímetro del Centro Histórico comprende el espacio público que conforma y define la avenida del ferrocarril desde el cruce de esta con la avenida del fundador hasta el cruce de su prolongación con la avenida Santa Rita, la avenida Santa Rita desde el cruce con la avenida del ferrocarril hasta la avenida del fundador incluyendo los predios con frente a la avenida, situados en el costado sur entre la playa y la carrera 5ª, la avenida del fundador Rodrigo de Bastidas, incluyendo el Camellón Rodrigo de Bastidas y la playa, desde el cruce con la avenida Santa Rita hasta el cruce con la avenida del ferrocarril.

Dentro del perímetro del Centro Histórico están incluidas las manzanas catastrales números 90,91, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 118, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189,

190, 191, 192, 193, 196, 197, 198, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212.

2.3.2 Area de Influencia

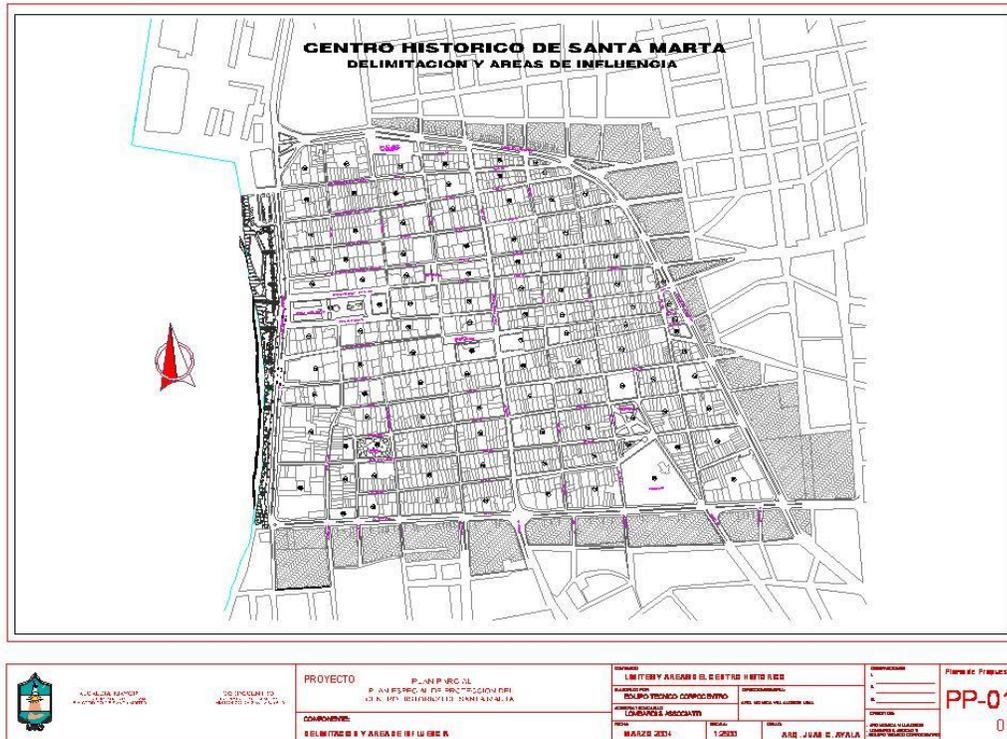
El área de influencia del Centro Histórico es una zona de transición entre el área patrimonial declarada Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional y el resto de la ciudad.

Corresponde a la primera manzana contigua al perímetro del Centro Histórico, sobre los ejes viales que lo delimitan: Avenida del Ferrocarril y Avenida Santa Rita o calle 22. Esta zona permite conformar integralmente los bordes del sector, de tal manera que se genere una imagen urbana dada través del tratamiento del perfil vial, de los usos del suelo y el lenguaje formal.

Actualmente no constituye, en términos generales, una zona con características patrimoniales o de lenguaje que permitan identificarla como un área de transición desde el punto de vista formal. Sin embargo hacia el futuro este es el carácter que se pretende dar a esta zona que facilite la transición entre el Centro Histórico y las áreas urbanas aledañas.

El área de influencia está constituida por las manzanas que limitan directamente con el perímetro del Centro Histórico. Estas son las manzanas catastrales número 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 144, 175, 173, 155, 152, 132, 117, 111, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 50 y 218.

Plano



4. EL PROYECTO URBANO

4.1. Articulación a sistemas estructurantes

4.2. Movilidad y Transporte

Las políticas y la clasificación viaria en el POT

El POT define cuatro vocaciones para Santa Marta: la Ciudad Patrimonial, la Ciudad Ambiental, la Ciudad Turística y la Ciudad Portuaria; en este cuadro las políticas de modernización infraestructural son individualizadas por el POT como prioridades fundamentales para el desarrollo urbano, con particular referencia a las cuestiones del puerto comercial y del puerto turístico.

El Plan de Ordenamiento Territorial tiende a la consolidación de Santa Marta como ciudad portuaria y turística, o como centro urbano de segundo orden a escala regional, busca facilitar los desplazamientos de

población al interior de la ciudad, da prioridad dentro de los elementos estructurantes a las variantes físico-espaciales que den cabida al desarrollo de un sistema de movilidad y comunicación capaz de articular funcionalmente a este Distrito con los escenarios antes mencionados.

El POT delega en el Plan Parcial del Centro Histórico la responsabilidad de desarrollar lo relativo a la movilidad vehicular y peatonal del área en mención y plantea la necesidad de ejecutar instrumentos adicionales de planificación sectorial que evidentemente tendrán una clara incidencia en el Centro Histórico, los cuales aun no han sido desarrollados.

Sin embargo es necesario subrayar de antemano que la articulación del Centro Histórico con la ciudad desde el punto de vista de movilidad, se desarrolla dentro del plan, a partir de la correcta jerarquización de la red vial, de la reestructuración del sistema de transporte masivo y de las políticas relacionadas con el tratamiento al transporte de carga en el interior del Centro Histórico.

El POT en su artículo 271 "ARTICULACIÓN URBANO REGIONAL" mas exactamente en su capítulo 6 "COMUNICABILIDAD, MOVILIDAD, VÍAS Y TRANSPORTE" plantea dentro de sus directrices generales dos temas estratégicos para el Centro Histórico como son la construcción de la Vía Alternativa al Puerto, la cual desviará el transporte de carga del área urbana con especial incidencia en el borde urbano del sector y la implementación del Muelle Turístico en la Bahía de Santa Marta.

Lo anterior deberá servir de base a la implementación de estos instrumentos sectoriales desde la óptica del presente Plan, de tal manera que posibilite la integración del centro Histórico con el resto de la ciudad.

En este sentido se propone unificar el perfil urbano de la avenida en toda su longitud de tal manera que se integre a la oferta de ciudad como una vía urbana de carácter comercial y residencial fundamentalmente, en contraposición a su carácter tradicional como zona de servicio al transporte de carga.

Esta propuesta se desarrolla mediante el tratamiento de Renovación Urbana, la cual se detalla posteriormente en el presente documento.

4.2.1. Espacio Público

SISTEMA DE ESPACIO PUBLICO AMBIENTAL DE SANTA MARTA

El Espacio Público en el área urbana del Distrito de Santa Marta presenta dos aspectos importantes en su evolución: el déficit significativo respecto al número de habitantes y la oferta de elementos naturales no integrados al sistema de Espacio Público de la ciudad.

El POT asume como estrategia de ciudad y eje de intervención de la forma urbana, la estructuración del espacio público, no sólo en su dimensión física de carácter recreativo, sino como espacio de encuentro, de convivencia y medio de recuperación, de articulación y de calidad espacial y ambiental de la ciudad.

Se plantea entonces el Espacio Público como pivote del usufructo colectivo de ciudad, basado en la recuperación de áreas naturales y elementos de identidad cultural, para la consolidación de una imagen urbana definida sobre sus bases patrimoniales y ambientales, mediante la adecuación de estrategias y de una base normativa e instrumental para su desarrollo.

Para la estructuración del sistema de Espacio Público se definen tres niveles de jerarquía de acuerdo a su cobertura:

- DISTRITAL
- ZONAL
- BARRIAL

Se propone para la ciudad un Sistema de Espacio Público Ambiental que se conformado de la siguiente manera:

- SUBSISTEMA HÍDRICO
- SUBSISTEMA OROGRAFICO
- SUBSISTEMA DE RECREACIÓN Y PARQUES
- SUBSISTEMA DE SERVICIOS PUBLICOS
- SUBSISTEMA VIAL

Se espera pasar de un índice cuantitativo actual de 3,25 M2 por habitante (incluido el 50% de la zona de playas) a un índice al final del Plan de 20 M2 por habitante, para lo cual habrá que incorporar 7.915.517 M2. Esto se espera lograr habilitando de manera efectiva toda la franja de playas, las

rondas hidráulicas y los parques de borde sobre los cerros y las cesiones en las nuevas zonas de expansión urbana.

Dentro de la propuesta de espacio público del POT de Santa Marta se plantean los parámetros generales que sirven de orientación al Plan del Centro Histórico ya que se concibe un sistema de Espacio Público Ambiental donde el Centro Histórico desempeña un papel importante dado por su proximidad a uno de los ecosistemas estratégicos del territorio distrital como es la Bahía de Santa Marta, la oferta de Espacio Público en el sector que a pesar de poseer espacios que podrían estar clasificados como de nivel zonal o barrial, tienen una jerarquía que los hace parte de los espacios públicos de carácter distrital por su connotación simbólica y por ser de uso de los habitantes de la ciudad por debido a su ubicación dentro del centro urbano.

Igualmente es una de las zonas urbanas donde se presentan los problemas más graves por invasión del espacio público de toda la ciudad; el POT plantea una estrategia general para abordar dicha problemática, la cual presenta un desarrollo puntual dentro del marco del Plan Parcial.

Se plantean también unos índices generales de espacio público por habitante que deberán ser alcanzados durante la vigencia del POT. Dentro de esta perspectiva el Plan del Centro Histórico se articula a la propuesta general de ciudad, mediante un subsistema de espacio público concebido para el Centro Histórico, del que hacen parte los espacios públicos de carácter permanente, las peatonales, los ecosistemas estratégicos como la Bahía y los espacios semiprivados.

Este subsistema aporta por una parte, al aumento de los índices de espacio público por habitante para la ciudad, pero fundamentalmente al mejoramiento cualitativo del mismo a través de el tratamiento urbanístico que implica la adecuación y reubicación de zonas para vendedores ambulantes ligadas a los paradas de transporte público y estacionamientos de vehículos, al mejoramiento y aprovechamiento de los espacios públicos del Centro, incluida la bahía de Santa Marta para el disfrute de los residentes, ciudadanos y turistas.

Los índices de espacio público se verán mejorados a partir de la generación de nuevos espacios en las áreas de renovación urbana principalmente, lo cual se desarrolla en el capítulo correspondiente.

Las propuestas de reubicación de vendedores ambulantes se fundamenta en la generación de condiciones físicas adecuadas tanto para los vendedores en si mismos como en calidad urbanística para la ciudad que

permita pasar de la invasión de espacios de todos a la prestación de un servicio al ciudadano.

La adecuación para el aprovechamiento lúdico y turístico de los distintos parques, plazas, peatonales, del Camellón de Santa Marta y la misma Bahía, amplían la gama de usos de estos espacios lo cual conlleva a elevar la calidad urbanística y por ende la calidad de vida de los habitantes.

A pesar que el Centro histórico esta enmarcado en un nivel jerárquico Barrial, sus espacios públicos se pueden integrar en una escala Zonal y en muchas ocasiones en una escala Distrital. La adecuación e implementación de plazas, parques y vías peatonales adquieren una importancia fundamental en el desarrollo del centro Histórico como un eje de centralidad para el desarrollo y ordenamiento de la ciudad.

Los proyectos correspondientes se desarrollan en el capítulo de espacio público.

4.2.2. Servicios Públicos

ESTRATEGIA GENERAL

Como instrumento de planificación y gestión las Empresas de Servicios Públicos desarrollarán Planes Maestros, que establecerán las políticas de crecimiento, mejoramiento de redes, definición de servidumbres y optimización de la infraestructura.

En el orden administrativo se deben desarrollar acciones para dotar la ciudad de un sistema de nomenclatura adecuado que sirva de base a los programas de crecimiento de los servicios públicos, así como acciones para controlar el uso inadecuado de las redes, fraudes o instalaciones no autorizadas.

- Acueducto
- Alcantarillado
- Energía Eléctrica
- Telefonía
- Gas
- Aseo

El Centro Histórico de Santa Marta esta dotado de todas las redes de servicios públicos que hay en la ciudad, por tanto la articulación a estos

sistemas entre el Centro y el resto del área urbana ya existe, pues nace de ella.

En este capítulo sin embargo es necesario anotar que se debe generar para toda la ciudad una reglamentación que permita la coordinación de las redes de servicios por parte de la Alcaldía, con las distintas empresas de Servicios Públicos, donde se especifiquen las ubicaciones permitidas de redes y las condiciones para ejecutar reparaciones sobre el espacio público.

Para el caso del Centro Histórico, estas reglas se desarrollan en la Cartilla del Espacio Público del Centro Histórico.

4.2. DIRECTRICES URBANÍSTICAS

El planteamiento urbanístico se fundamenta en la concepción del Centro Histórico como una parte viva y dinámica del contexto urbano del Distrito, el cual desempeña un rol específico, con un enfoque sistémico de ciudad.

Se debe partir por generar el equilibrio en su estructura urbana, permitiendo desarrollar a la vez las actividades normales derivadas de la centralidad urbana, combinadas con las condiciones que permitan el desarrollo pleno de las actividades residencial en primera instancia, turística y cultural.

Esto se plantea sobre la base del mejoramiento de las condiciones urbanísticas en lo que respecta a movilidad y espacio público fundamentalmente y a la intervención del patrimonio inmueble sobre las acciones de renovación urbana, rehabilitación y conservación.

Se diseñaron por tanto las directrices que orientan el planteamiento urbano en su conjunto:

4.2.1. Eje de Centralidad

Como todo el centro histórico de Santa Marta, el borde del área central es poco identificable, solamente el Parque Simón Bolívar indica la presencia del Camellón, pero sólo en forma indirecta e inadecuada, el Camellón reforzará entonces, la imagen de paseo marítimo y borde turístico, más que hacer hincapié en lugares terciarios y administrativos.

Por otro lado, el área central, se abrirá hacia el este, hacia la ciudad moderna y conformara las principales vías de acceso vehicular, que confluyen en la Avenida del Ferrocarril.

El eje que conecta la Avenida del Libertador con el Parque Simón Bolívar y la faja urbana que lo acompaña, comprendida entre las calles 13 y 17, se organizará como futura área del centro urbano desarrollando hacia el este lo que existe respecto al patrimonio edilicio . Para integrarlo a la oferta inmobiliaria del sector.

En otros términos, Santa Marta, ha tenido hasta ahora solo un frente urbano principal, aquel hacia el mar. El ferrocarril ha limitado los otros lados urbanos impidiendo la integración con el centro histórico. El borde ha resultado barrera en ambos sentidos: para la ciudad histórica que lo percibe como periferia y para la parte nueva de la ciudad que tiene dificultades de conexión y de osmosis.

Luego de la remoción de la ferrovía, la avenida que la sustituye funciona como vía para la circulación de tránsito pesado que se dirige al lugar, más que como circunvalación urbana. Cuando el tránsito pesado sea dirigido al nuevo camino en ejecución, el borde urbano estará a disposición de la ciudad y es allí cuando este tomará el importantísimo rol de Boulevard Urbano de conexión entre la ciudad moderna y la antigua.

El punto principal de contacto será entre la Avenida del Libertador y las Calles 14 y 15. En esta zona se abrirá un nuevo frente del centro urbano y se colocará la nueva "Puerta de Tierra" de Santa Marta, así como el Parque Simón Bolívar constituye la "Puerta del Mar".

La manzana del borde oriental, comprendida entre las Calles 14 y 15 y la Avenida del Ferrocarril, se organizara como "Puerta de Tierra", transformándose como el Parque Bolívar en una gran plaza, sobre la que dan edificios públicos y centros comerciales, y en grado de alojar en forma subterránea un estacionamiento a varios niveles.

Las dos Calles 14 y 15, se convertirán en los ejes principales del centro urbano desde la Carrera 5ª hacia el oeste y hacia la "Puerta de Tierra".

Se colocará en torno a la nueva "Puerta de Tierra" funciones simbólicas relevantes, como por ejemplo el Palacio de la Gobernación Departamental, hoy ubicado en el ex-hotel Tayrona.

4.2.2. El Patrimonio Edilicio

El centro histórico de Santa Marta es fácilmente reconocible en los planos para la seguridad del trazado en damero y por la topología de los lotes urbanos prevalentemente dimensionados en una relación 1 : 3 entre el ancho del frente a la calle y profundidad en el corazón de manzana.

Todavía hoy a pesar de las alteraciones y alteraciones del tejido sobretodo del área central de la ciudad la presencia de lotes de tamaño residencial es dominante en todos los cuadrante del centro histórico. Los edificios de carácter monumental o de carácter arquitectónico tradicional total parcialmente alterado, constituyen el 61% del patrimonio edilicio del centro histórico:

Un numero relevante en términos absolutos que al lado de otra cantidad de edificios modernos pero dimensionalmente compatibles con el contexto (14%) alcanzan el 75% del total.

Si bien los principales edificios de valor históricos no son residenciales, si no de carácter religioso, civil y administrativo, todavía la morfología urbana, la imagen de la ciudad histórica esta confiada a la secuencia de calles residenciales a uno o dos niveles de frentes interrumpidos por portones que invitan a patios sombrados y agradables que se abren a pequeños locales y restaurantes.

El patrimonio edilicio se encuentra generalmente en malas condiciones y es mas frágil y menos defendible que la ciudad histórica. Es necesario favorecer la recuperación sobre todo para uso residencial y mixto favoreciendo el mejoramiento de la calidad de vida de la ciudad histórica a través de la reducción del tráfico, la creación de recorridos peatonales y de servicio para los habitantes.

El objetivo primordial es preservar y poner en valor el patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico del Centro Histórico como memoria y herencia de un pueblo que promueve y reafirma su identidad cultural, constituyéndolo en una opción de desarrollo económico para sus habitantes.

Se desarrollara una serie de proyectos que logran encadenar y articular todo el proceso de rehabilitación del centro histórico entre ellos están; restauración de la catedral de Santa Marta, recuperación del teatro Santa

Marta, la creación de una escuela taller de artes y oficios y la implementación de un sistema de vigías del patrimonio, que colaboren con la vigilancia del Centro Histórico.

Se creara una serie de mecanismos y procedimientos de gestión que serán obligatorios en un proceso de transformación como en el que se involucrara el Centro Histórico.

Se establecerá un sistema de reparto de cargas, beneficios y aportes. Adicionalmente es necesario implementar los organismos de gestión con el propósito de coordinar todas las acciones relacionadas con la ejecución del presente plan parcial.

Uno de las herramientas que se crearan para la gestión y el desarrollo de este plan parcial es un OPERADOR URBANO mediante la constitución de una sociedad de capital mixta en la que participaran los actores públicos y privados del Distrito de Santa marta.

4.2.2.1 Normativa Urbanística.

La implementación de una normativa de usos del suelo se toma como una de las directrices mas importantes para el manejo ordenado y el progresivo desarrollo del patrimonio edilicio del Centro Histórico, una cuantificación y cualificación adecuada de las diferentes clases de usos de las diferentes zonas del centro lograra la permanencia y protección del patrimonio edilicio.

La división y clasificación de los tipos y clases de usos se debe desarrollar extensa y explícitamente en la normativa diseñada en este documento, claro utilizando la referencia mas importante que seria el Plan de Ordenamiento Territorial.

4.2.2.2 Zonificación

Para un mejor manejo del Centro Histórico se repartirá en sectores de normativa. Estas zonas, por sus características se encontraran sujetas a condiciones similares respecto a los usos del suelo y las normas de edificación aplicables. Se conforman las siguientes zonas de norma:

1. Sector avenida del ferrocarril.
2. Sector Institucional.
3. Sector carrera 5
4. Sector San Miguel.
5. Sector Santander.

6. Sector Calle 22.
7. Sector Av. Rodrigo de Bastidas.

4.2.3. El Borde Urbano

El Camellón, oportunamente reorganizado en lo que se refiere a la viabilidad, que se reduce cuantitativamente y mejorado en los espacios a disposición de bares, restaurantes, y de los peatones a lo largo de la Carrera 1ª, se transformará en espacio privilegiado para todos los habitantes de la ciudad, así también como para los turistas y lo que la ciudad ofrece: paisaje marítimo, lugar de paseo y de diversión, playas, espacios para actividades deportivas espontáneas, espacios para espectáculos al aire libre.

Esta faja de tierra al contacto con el mar se recuperará a la ciudad a través de la intervención de control del movimiento vehicular e intervenciones de revalorización del frente construido, a través de la realización de hoteles de calidad, y servicios turísticos.

La carrera primera se encuentra contenida dentro de la zonificación del centro histórico de la ciudad de Santa Marta como el sector Av. Rodrigo de Bastidas. Por ser un sector específico contara con unos usos permitidos como son los turísticos, hoteleros y los comerciales a nivel general; adicionalmente a los mas comunes al Centro Histórico como serian el institucional y el Residencial. Se permitirá que la norma de alturas máximas llegue hasta los seis (6) pisos conservando el perfil que tiene el edificio mas alto; los coeficientes de construcción neta, el lote mínimo construible y el englobe máximo son aspectos que se definen mas claramente en este sector para el documento de Normativa.

La recuperación del viejo Hotel Tayrona, hoy sede de la gobernación departamental (que se reubicará en la puerta oriental de la ciudad histórica), es una señal de gran importancia simbólica por el doble valor del acto que restituye al borde marítimo de la ciudad el natural valor turístico y ubicándose en el borde oriental como nuevo elemento de peso simbólico de apertura y conexión entre la ciudad histórica y la ciudad moderna.

4.2.3.1. Bordes de la Ciudad Histórica.

Los otros bordes de la ciudad histórica: Av. del Ferrocarril (que conforma el borde norte y este) y la Av. Santa Rita (o calle 22) (que conforma el borde sur, desde la Cra 5 hasta la Av del Ferrocarril) son por razones fundamentalmente relacionadas a vínculos existentes hasta tiempos recientes, privados de valores arquitectónicos históricos.

Son zonas en parte transformadas de manera casual, con esporádicas intervenciones edilicias de 4 o 5 niveles, que han quedado como fragmentos entre un tejido dominante de edificación precaria, a un nivel que alberga actividad comercial, depósitos y galpones.

El mismo fenómeno de transformación informal ocurre al borde externo de las avenidas, donde sólo en algunos puntos el borde es construido y consolidado (parte de la calle 22 y algunos sectores de la Av. del Ferrocarril) pero en gran medida el área es todavía in edificada y disponible.

Las manzanas del centro histórico que dan a la Avenida del Ferrocarril, están, por la cualidad del tejido edilicio histórico y las características funcionales, entre las menospreciadas: el plano de la "propuesta urbana" muestra la posibilidad, descrita luego de la transformación del borde urbano en un verdadero y propio "Boulevard del Ferrocarril" con la transformación de las manzanas de borde en cuerpos de 5 o 6 niveles con funciones preferiblemente mixtas.

Análoga intervención se realizará en el borde opuesto de la Avenida. También el recorrido vehicular se reorganizará, para obtener donde sea posible tres carriles por sentido de marcha y recorridos alternativos donde esto no sea posible.

4.2.4. Islas Ambientales

Una de las razones por las cuales el Centro Histórico de Santa Marta, al igual que en otras ciudades del mundo, ha perdido su calidad urbana y el atractivo como lugar de residencia, de turismo o de encuentro, es el haberse convertido en un lugar de paso para los vehículos, pues sus calles son utilizadas para atravesar de lado a lado el sector y continuar hacia otras áreas de la ciudad.

Esta novedosa propuesta de las "islas ambientales", consiste en eliminar los itinerarios de cruce, es decir de calles que atraviesan de lado a lado el sector, escogiendo las vías más adecuadas y centrales para esta función,

de tal manera que subdividan el Centro Histórico en una especie de islas, cada una autónoma en si misma, con accesos y salidas individuales, de tal manera que sólo los vehículos que tengan como destino el sector específico, ingresen en cada isla.

Al interior de estas subzonas urbanas que se están generando, se implementaran los conceptos de “loops” o “ganchos” que forman un circuito de entrada y salida, los cuales están diseñados de tal manera que se conecten con los estacionamientos fuera de la vía concebidos para responder a la demanda prevista.

Las demás vías vehiculares tienen sentidos que llegan o salen de cada loop o que conducen a las únicas vías que atraviesan de lado a lado el Centro, pero sin poder atravesar directamente a la isla contigua, pues las calles del otro lado de la vía principal serán de sentido contrario, impidiendo el cruce.

Se tomaran entonces, como vías principales para atravesar el centro, el par vial de las calles 14 (sentido oriente- occidente) y 15 (sentido- occidente oriente) y transversalmente la carrera 5ª en dos sentidos (norte- sur y sur-norte).

Se generan entonces cuatro islas ambientales en las zonas del Parque Santander, del Parque San Miguel, de la zona aledaña al mercado y de la zona aledaña al puerto.

Los LOOPS de acceso son vías que se destinaran al tránsito de carácter privado estas no permiten el cruce del centro histórico y su función principal será tener acceso vehicular a las islas ambientales para las personas que habiten en estas zonas y los usuarios que accedan a los servicios que en ellas existan y se proyecten.

Se proyectaran cuatro (4) islas ambientales con sus respectivos LOOPS de acceso cada una:

1. La isla Ambiental, Parque Santander.
2. Isla Ambiental, Parque San Miguel.
3. Isla Ambiental, Zona aledaña al Mercado.
4. Isla Ambiental zona aledaña al puerto.

En esta zona restringirá totalmente el acceso de vehículos de transporte público colectivo a excepción de los taxis que solo ingresaran para tomar o dejar pasajeros.

Estas medidas redundan en un elevamiento de la calidad de vida al revertir la condición de zona de paso, lo cual permite el disfrute del

espacio público, aumentando también la seguridad y el sentido de pertenencia.

Plano propuesta urbana



5. COMPONENTES:

5.1. CONTEXTO URBANO

El Centro histórico es una pieza fundamental dentro de la estructura urbana de Santa Marta y se entiende como parte de un sistema en el que todas las piezas desempeñan un rol específico, en este caso, el centro histórico es el Centro Urbano de la ciudad y por tanto, se podría decir que gran parte de los ciudadanos, de las actividades y de las áreas de la ciudad tienen una relación directa o indirecta con el Centro.

Por esta razón existen numerosas acciones fuera del ámbito espacial del Centro Histórico, que inciden de manera directa en éste y son indispensables para la recuperación del sector.

Objetivo:

Establecer y coordinar con las entidades competentes, las acciones exógenas al Centro Histórico de Santa Marta que no estando dentro de los límites establecidos para el Plan Parcial, son esenciales para el logro de los objetivos del mismo.

Descripción:

Las principales acciones a adelantar en el contexto urbano están relacionadas principalmente con la movilidad urbana, el transporte y estacionamiento de vehículos de carga pesada.

A la racionalización de dos de los puntos más impactantes sobre el Centro Histórico como son el Puerto Marítimo y el Mercado Público, así como la política de manejo que compete a ambos equipamientos.

En cuanto a movilidad urbana es necesario concebir una infraestructura de vías correctamente diseñada y jerarquizada a escala de toda el área urbana de la ciudad; también es necesaria la reestructuración de las rutas de transporte público y replantear el sistema mismo de transporte que actualmente opera en la ciudad, dando paso a uno más eficiente, funcional y no contaminante, acorde a la visión de ciudad turística, ambiental, patrimonial y portuaria que plantea el POT.

Igualmente deberá concebirse una política del Puerto de la ciudad más compenetrada con las actividades inherentes al centro urbano, como

institucional, turismo, vivienda y comercio, garantizando la sostenibilidad ambiental del sector, es decir tomando las medidas necesarias para que productos a importar o exportar por el Puerto no generen contaminación ni visual, ni atmosférica ni a los cuerpos de agua como la Bahía de Santa Marta, tan importante para las actividades turísticas, para la calidad de vida urbana y para la riqueza ambiental de la ciudad.

En el componente turístico se desarrolla como proyecto, la implementación y puesta en funcionamiento del Muelle Turístico de Santa Marta.

Como política urbana es necesario el mantenimiento dentro del perímetro del Centro Histórico, de las instituciones públicas tradicionales de la ciudad como la Alcaldía, la Gobernación, la Iglesia, los Bancos y todas aquellas que a través del tiempo le han generado sentido de identidad a la ciudad entera, pues ella nace del Centro Histórico y es una de las razones por las cuales ha mantenido su carácter hasta el día de hoy.

Proyectos:

- Zonas de parqueo de vehículos de carga y usos complementarios.

Con la creación de nuevas vías como la vía alterna al puerto, hoy en la construcción de su primera fase que comunicará al Puerto marítimo con la carretera Troncal del Caribe a la altura del Round Point de Mamatoco, se eliminará todo el transporte de carga de la Avenida del Ferrocarril, ubicada en el borde del Centro Histórico en sus costados norte y oriente, por donde actualmente circulan los vehículos pesados que llevan carga principalmente al Puerto, a algunas fábricas que hoy permanecen en la Avenida y a la zona del Mercado Público donde también se ubican las grandes ferreterías de la ciudad, desde las distintas ciudades del país, ingresando actualmente por la carretera Troncal del Caribe hacia la Avenida del Ferrocarril.

Ha sido problemático para la calidad urbana de Santa Marta, el ingreso de este tipo de transporte atravesando la ciudad, razón por la cual el proyecto de tener una vía Alternativa al Puerto circunvalar, se viene gestando desde hace varios años, encontrándose en ejecución actualmente su primera fase, considerada como la más importante por liberar una de las principales vías de la ciudad como lo es la Avenida del Ferrocarril del transporte de carga.

Como se mencionó en el diagnóstico, esto ha conllevado al deterioro de la fachada de la Avenida, principalmente en el Centro Histórico, que es el

punto más cercano al Puerto, caracterizándose por albergar usos relacionados con el transporte de carga como talleres, estacionamientos de camiones, alojamientos, bares, cantinas y casas de lenocinio.

Por tanto, es necesario prever antes de la puesta en funcionamiento de la vía, las zonas donde se ubicarán los parqueaderos de camiones, los talleres y zonas de reparación, así como los equipamientos necesarios para el alojamiento de los conductores de vehículos de carga, de tal manera que estos pierdan su razón de ser dentro del perímetro urbano del Centro Histórico.

- Jerarquización de la red vial del área urbana del Distrito. Teniendo en cuenta las consideraciones que han surgido del diagnóstico relativo a la situación actual del centro histórico de Santa es necesario precisar algunas decisiones generales sobre la accesibilidad al centro.

El primer punto considerado es la posibilidad de ligar, según un diseño de continuidad, la Avda. del Ferrocarril y la nueva Vía Alternativa al Puerto, previendo una correcta inserción a la altura de la zona portuaria.

Es importante destacar la diferencia entre una correcta planificación de las infraestructuras y su gestión administrativa, o bien el conjunto de normas y procedimientos que pueden limitar su uso.

En efecto, se considera que el problema que se ha relevado del cruce del tránsito pesado por el centro urbano sobre la Avda. del Ferrocarril, se puede evitar con procedimientos de naturaleza administrativa, mientras que en el cuadro de la organización de la "red estructurante", que sigue el nivel jerárquico de las "vías urbanas rápidas", la propuesta "continuidad de recorrido" de un itinerario secante –tan cercano al centro- constituye un recurso a tener en cuenta.

Justamente en el POT se contempla la creación de una suerte de "vía paralela" a la Vía del Puerto con características urbanas, cuyo trazado se debe identificar dentro de la red existente; este desdoblamiento funcional no se considera óptimo, ya sea en términos de funcionalidad de la red como en términos de economía de inversión.

Si esta idea se confirmase, la "parábola" interna de la ciudad constituida por el eje Avda. del Ferrocarril-Vía Alternativa al Puerto, conectada a la Troncal del Caribe en dos nudos fundamentales, deviene elemento de referencia para las sucesivas operaciones de jerarquización de la red.

Por lo tanto, se proponen –a título metodológico- las siguientes operaciones generales prioritarias:

individualización de la malla de vías rápidas urbanas;
individualización de la malla de las vías primarias arteriales.

Obsérvese lo elaborado en el Plano T.1, donde se realiza una “hipótesis tentativa” de la jerarquización de la red a escala urbana.

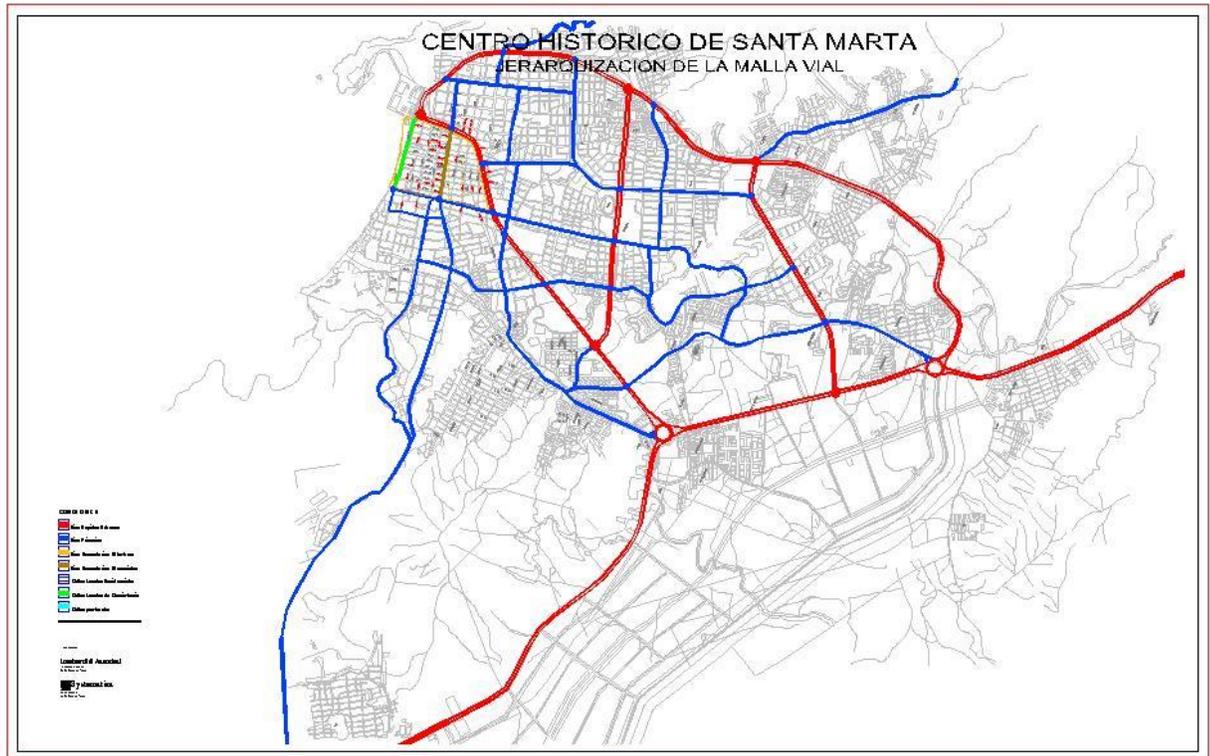
Esto permite afrontar con mayor claridad las elecciones específicas relativas al centro.

- Reestructuración del sistema de transporte urbano y de las rutas de buses.

De la misma manera que el sistema vial influye en el Centro Histórico, el sistema de transporte urbano es un factor determinante para la recuperación de la calidad de vida de esta zona de la ciudad.

Es necesario adelantar los estudios correspondientes a un sistema de transporte colectivo planificado y acorde con la imagen de ciudad turística, sostenible y con alta calidad de vida que se quiere lograr.

Sin embargo, es importante partir por reestructurar hoy las rutas de buses existentes de tal manera que se evite que el 100% de las rutas de la ciudad tengan como lugar de paso, el Centro Histórico.



| | | | | |
|--|---|---|---|--|
| <p>ALCALDIA MUNICIPAL DE SANTA MARTA</p> <p>PLANNACIONAL PARA LA REHABILITACION DE LOS CENTROS HISTORICOS DE COLOMBIA PILS Y EST. PILS 10</p> | <p>PLAN ESPECIAL DE PROTECCION Y PLAN PARCIAL DEL CENTRO HISTORICO DE SANTA MARTA</p> <p>COMPONENTE: ACCESIBILIDAD Y MOBILIDAD</p> | <p>TITULO: JERARQUIZACION DE LA MALLA VIAL DE SANTA MARTA</p> <p>ELABORADOR: EQUIPO TECNICO COOPROVINO</p> <p>COORDINADOR GENERAL: COLOMBIA ASSOCIATES</p> <p>FECHA: MARZO 2014</p> | <p>INSTITUCION: DIRECCION REGIONAL DEL VEHICULO COOPROVINO DEL AREA METROPOLITANA DE SANTA MARTA</p> <p>CONSEJO: COOPROVINO</p> <p>ANALISTA: COOPROVINO</p> | <p>PLANO DE PROYECCION</p> <p>PP-04</p> <p>12</p> |
| | | <p>FECHA: MARZO 2014</p> <p>ESCALA: 1:500</p> <p>DESENHO: ANO, JUAN C. AYALA</p> | <p>CONSEJO: COOPROVINO</p> | |

- Reorganización del Mercado Público

Se trata de generar un nuevo espacio para la ciudad que dinamice su estructura social y urbana y que involucre aspectos tales como integración regional, gestión ambiental, mejoramiento de condiciones de vida para reducir la pobreza urbana y promoción de niveles aceptables de convivencia social

Con este proyecto se pretende incorporar el territorio como factor de desarrollo social económico y ambiental, comprometiéndose con un proyecto de construcción de sociedad que permita enfrentar el desarrollo desde la perspectiva de la convivencia y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

El proyecto se ubica en el costado nor-occidental del centro histórico de la ciudad. Su localización obedece a una tradición del sector del mercado público de Santa Marta

El impacto del Proyecto en la ciudad y en la región consistirá, de un lado en la generación de un polo de desarrollo en donde los comerciantes informales puedan convertirse en comerciantes formales por medio de establecimientos viables económicamente y de otro, liberando el espacio público de un uso inapropiado e indiscriminado que no solo sobrepasa su capacidad, sino que se convierte en generador de inseguridad y deterioro general de la calidad de vida de todos los habitantes de Santa Marta

El actual mercado público se transformará hacia el futuro, tal como lo propone el POT: en un mercado satélite de carácter zonal, que se consolidará con la construcción de la Central de Abastos para toda la ciudad en la zona destinada a ello sobre la vía alterna al Puerto en su segunda etapa.

Se construirá un supermercado en dos fases sucesivas: el primero o Fase 1A ubicado entre la Carrera 9 y la Calle 11, con un área construida de 4.493.97 M2, el Supermercado Fase 1B ubicado entre Calles 11 Y 12 Y Alameda con carrera 10, con un área construida de 4521.33 M2 y una Plaza de Mercado ubicada entre la Calle 12 y la Carrera 9, con un área construida de 5.564.94 M2, en la cual se ubicarán los vendedores ambulantes que actualmente hoy se encuentran invadiendo el espacio público de las calles aledañas al Mercado Central.

Se apunta a que este complejo comercial cuente por una parte con un supermercado como dinamizador del sector y una amplia zona de locales que complementen dicha oferta, para los vendedores tradicionales de plaza de mercado y vendedores ambulantes.

5.2. ESPACIO PUBLICO Y MEDIO AMBIENTE

El espacio público debe ser considerado como un factor básico en el desarrollo de la ciudad moderna: escenario de encuentro y de convivencia de una sociedad. Está asociado de manera directa la calidad de vida de la población.

El espacio público peatonal en Santa Marta es francamente deficitario y de muy baja calidad. Según el Plan de Ordenamiento Territorial, se cuenta con 2.89 m² por habitante; el Decreto 1504 de 1998 estableció que el espacio público efectivo debe alcanzar 15.00 metros cuadrados por habitante. En el centro histórico, esta situación es agravada por la afluencia masiva de personas, (se estima una población flotante de cerca de 50,000 personas diarias) la congestión vehicular y el continuo aumento de vendedores ambulantes y/o estacionarios.

Los elementos que constituyen el espacio público en el Centro Histórico de Santa Marta, son a la vez parte de ecosistemas estratégicos para la ciudad o factores determinantes de la calidad del medio ambiente, tales como la bahía, la arborización, los parques y las plazas.

La superficie no construida de los lotes edificados es igual a aproximadamente el 25% del total: un pulmón secreto, privado de esta ciudad densamente construida.

Los espacios públicos son divisibles en dos componentes:

- el espacio público urbano, compuesto por la red de las calles y las plazas;
- el espacio natural de la playa marina del Camellón.

Igualmente la calidad de los espacios públicos está directamente asociada con los niveles de contaminación visual, atmosférica, auditiva y de los cuerpos de agua.

Por esta razón se trabaja como un mismo elemento el Sistema de Espacio Público Ambiental, donde se tiene en cuenta lo reglamentado en el decreto 1504 de 1998 (Espacio Público) y se toman los estándares mundialmente aceptados en cuanto a calidad ambiental.

Objetivo

Crear y consolidar un sistema de Espacio Público ambiental, que permita el

disfrute colectivo del Centro Histórico, garantizando la calidad ambiental y urbana del mismo, de tal manera que se constituya en un valor agregado como atractivo del sector.

Descripción:

El sistema de espacio público del Centro Histórico se plantea como una red que articula y une los distintos espacios públicos del sector como Parques y Plazas existentes, comunica las áreas centrales, es decir de actividad institucional, financiera y comercial con los puntos de llegada del transporte público y crea 36.000 m² nuevos como parte de la renovación urbana de la Avenida del Ferrocarril, también articulados al sistema.

Esta articulación se plantea a través de la peatonalización de una serie de vías que constituyen una red peatonal que estructura el sistema de espacio público, permitiendo recorrer a pie el Centro Histórico tanto para las actividades cotidianas como para el turismo.

El sistema integra a la Bahía de Santa Marta y el Camellón Rodrigo de Bastidas con el Centro Histórico, actualmente desvinculados por el alto tráfico vehicular de la Avenida del Fundador (Carrera Primera. Se elimina el transporte público de dicha calle creándose un boulevard con un carácter predominantemente turístico, el cual a través de varias peatonales se articula a los otros espacios públicos constituyéndose en inicio o remate de los recorridos. El Parque Bolívar, uno de los espacios más simbólicos de la ciudad, contiguo a este boulevard de la Bahía se une al Parque de los Novios a través del Callejón del Correo, al Parque de San Francisco y por la carrera tercera a uno de los puntos de llegada de transporte.

San Francisco a su vez se une con la Plaza de la catedral a través de la peatonal de la carrera cuarta y esta a su vez al Parque San Miguel, donde se ubica actualmente el Cementerio Central; ambos espacios se unen peatonalmente a la plaza propuesta de la Gobernación, ubicada sobre la Avenida del Ferrocarril como remate de la Avenida del Libertador hacia el Centro Histórico.

La Avenida será ampliada dando cabida a un separador amplio y arborizado que le de un carácter amable y más urbano a esta vía actualmente utilizada principalmente para transporte de carga hacia el puerto, la cual con la construcción próxima a finalizar de la Vía Alternativa al Puerto, se constituirá en una de las principales vías de la ciudad, con actividades comerciales y residenciales.

A continuación los proyectos puntuales:

- La Fachada al Mar

Consiste en convertir la actual Avenida del Fundador o Carrera Primera, hoy con doble calzada vehicular y un flujo de 1.000 vehículos por hora, lo cual obstaculiza la relación de la llamada fachada al mar y en general del Centro Histórico con la Bahía de Santa Marta, en un gran boulevard con predominancia del peatón sobre el vehículo, dándole un carácter de paseo urbano, constituyéndolo en la prolongación del Camellón Rodrigo de Bastidas hacia la fachada marina.

Se plantea eliminar el paso del transporte colectivo de esta zona, permitiendo la coexistencia del flujo de vehículos particulares con el flujo peatonal. El primero se concentrará sobre la zona de la actual calzada occidental y el segundo sobre la actual calzada oriental, en una zona que pasará de ser una vía a ser parte de la oferta de espacio público de carácter permanente, que podrán ser la prolongación de cafés y restaurantes de la fachada hotelera que se encuentra ubicada sobre este costado.

Este frente estará dedicado principalmente al uso turístico aprovechando el paisaje marino, la proximidad del futuro muelle de cruceros y atractivos turísticos tan importantes como el Morro y la Bahía misma.

- Vías Peatonales

La red de recorridos peatonales, como se mencionó anteriormente comunicará los principales espacios públicos entre ellos y a las zonas centrales, es decir las de mayor densidad de población flotante, con los puntos de llegada de transporte público al Centro Histórico.

Dependiendo de la caracterización por uso y el perfil urbano de cada una de las calles que se escogieron como peatonales se agruparon por tipo y se realizaron las propuestas urbanísticas. (Ver Anexo: Cartilla del Espacio Público del Centro Histórico).

La premisa inicial es que las peatonales son espacios donde el peatón debe circular cómodamente y sin ningún tipo de obstáculos, en donde sea posible con buena sombra en el día y buena iluminación en la noche.

Se propone tanto el amoblamiento urbano como los materiales de pisos con las mismas características que contribuya a lograr un lenguaje con una

identidad particular para la zona.

Por último se estableció como requisito que las peatonales siempre permitan la eventual circulación de vehículos, de tal manera que se pueda garantizar el suministro al comercio a determinadas horas y el paso de ambulancias o carros de bomberos.

Los principales recorridos peatonales son:

- Parque de los Novios – Parque Bolívar : Callejón del Correo
- Parque de los Novios – Parque San Miguel: Calle 19
- Plaza de la Catedral – Camellón: Calle 16
- San Francisco – Camellón: Calle 13
- Parque Bolívar – Avenida del Ferrocarril: Carrera 3ª.

- Avenida Campo Serrano

Es la Avenida comercial por excelencia de Santa Marta, donde tradicionalmente concurren los samarios a hacer sus compras. Es la única calle en sentido sur norte que tiene el carácter de Avenida por su ampliación a principios del siglo XX, donde se ubican construcciones tan importantes como el antiguo Banco de la República, el Teatro Santa Marta y la Catedral.

Actualmente sus aceras se encuentran invadidas por más de 1.000 vendedores ambulantes, lo que ha generado una degradación de la actividad comercial y de acuerdo a las encuestas realizadas es el lugar menos atractivo del Centro Histórico para los samarios.

Se propone renovar el espacio público conservando el ancho de la calzada pero utilizándola en doble sentido, como se plantea en la propuesta de movilidad convirtiéndola en la única vía del Centro que atraviese en sentido norte-sur, sur-norte; los vendedores ambulantes serán reubicados en zonas especialmente diseñadas para este fin y se elimina la posibilidad del parqueo sobre la vía.

- Parque Bolívar

El parque Bolívar es uno de los espacios públicos más importantes no sólo del Centro sino de Santa Marta, ubicado al frente de la Alcaldía, de la Casa de la Aduana (donde se velaron los restos de Simón Bolívar), del Banco de la República y de una serie de edificaciones antiguas y modernas de gran importancia.

Este parque se abre hacia la Bahía, limitando por el occidente con Avenida del Fundador (Carrera primera) y el Camellón Rodrigo de Bastidas, otro de los espacios públicos más importantes del Distrito.

Aunque inicialmente fue la Plaza de Armas, posteriormente se convirtió en Parque tomando hoy un carácter ambiguo entre estas dos funciones. Como se explicó anteriormente, se pretende reafirmar su vocación como el acceso desde el mar hacia el interior del Centro Histórico.

- Plaza Santa Rita

Este proyecto consiste en la recuperación del espacio público que se llamó Plaza Santa Rita y que funcionaba como atrio de la Iglesia de San Juan de Dios. En este espacio se construyó un edificio que ha generado graves problemas a las viviendas que daban a la plaza, disminuyendo a la vez la cantidad de espacio público en el Centro que ya es bastante escaso y eliminando uno de los espacios más simbólicos de la ciudad.

Por tanto se propone demoler el edificio actualmente ubicado allí y recuperar la plaza para la ciudad.

- Plaza de la Catedral

Como uno de los espacios cívicos más importantes del Distrito, se propone eliminar la calzada vehicular de la plaza en su costado norte y ampliarla como una zona dura, de tal manera que se reafirme su carácter de plaza cívica donde se realizan los principales eventos políticos y las manifestaciones populares de Santa Marta.

- Parque San Miguel

Es uno de los pocos espacios con carácter de parque de barrio que día a día es disfrutado por los vecinos del sector. Se propone simplemente recuperarlo y mejorar sus condiciones físicas y urbanísticas para que continúe cumpliendo con su rol.

- Plaza San Francisco

Se propone recuperar el espacio actualmente convertido en un parqueadero público en una plaza que pueda ser utilizado por los peatones, con tratamiento de piso, arborización y mobiliario urbano, eliminando completamente la circulación vehicular.

Esta plaza está ubicada al frente de una de las iglesias más antiguas de la ciudad (San Francisco), sirviendo nuevamente de atrio de la misma.

- Parque Santander o de los Novios.

Se propone mejorar la calidad de este espacio, materiales de piso y amoblamiento para permitir su uso como café al aire libre.

Igualmente se promoverá como lugar para realizar eventos culturales al

aire libre como presentaciones de música, teatro y poesía, aprovechando su tradición en este sentido y la retreta que posee como elemento simbólico.

- Plaza de la Gobernación

Esta plaza se creará en el marco del proceso de renovación urbana de la Avenida del Ferrocarril siendo el espacio público de acceso al Centro Histórico y remate de la Avenida del Libertador.

Este elemento como se explicó anteriormente constituirá junto con el edificio sede de la Gobernación que lo precede, la "Puerta de Tierra" del Centro Histórico, así como el Parque Bolívar se reafirmará como la "Puerta de Mar".

Su carácter será fundamentalmente de plaza cívica, ubicando subterráneamente de ser viable al realizar los estudios técnicos y financieros, estacionamientos en varios niveles.



| | | | | | |
|--|--|--|----------------------|---|---|
| <p>PLANNACIONAL PARA LA RENOVACION DE LOS CENTROS HISTORICOS DE COLOMBIA P.B. Y T.B. P.B. Y T.B.</p> | <p>PLAN ESPECIAL DE PROTECCION Y PLAN PARCIAL DEL CENTRO HISTORICO DE SANTA MARTA</p> <p>GOBIERNO LOCAL MUNICIPALIDAD DE SANTA MARTA</p> | <p>COMUNIDAD DE ESPACIOS PUBLICOS DEL CENTRO HISTORICO</p> | | <p>CONVENIO</p> <p>1. _____</p> <p>2. _____</p> <p>3. _____</p> <p>4. _____</p> <p>5. _____</p> | <p>FORMA DE PLANES DE</p> <p>PD-02</p> <p>12</p> |
| | | <p>FECHA: MARZO DE 2011</p> | <p>ESCALA: 1:500</p> | <p>ELABORADO: ALFONSO GONZALEZ</p> | |

- Reubicación de vendedores ambulantes

Los vendedores ambulantes serán reubicados en espacios creados específicamente para este uso, en puntos de llegada y salida de transporte público urbano.

Serán zonas donde se garantiza el flujo peatonal permanente, ya que el sector dado su carácter de centro urbano cuenta con un flujo diario de aproximadamente 50.000 personas.

Estos puntos contarán con un diseño urbano que aloje por módulos de 6 a 8 vendedores ambulantes cada uno, de tal manera que no sólo solucione el problema de invasión indiscriminada del espacio público, sino que se pueda convertir en un punto de atractivo turístico.

Esta propuesta se desarrolla en el componente socioeconómico.

5.3. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

El estudio de la accesibilidad al centro histórico de Santa Marta parte de la consideración conjunta de su valor ambiental y patrimonial y de sus potencialidades como recurso en el cuadro de desarrollo de la ciudad.

Por lo tanto, el problema de una adecuada accesibilidad se plantea en los términos de la búsqueda de un equilibrio justo entre “limitaciones” necesarias a valorizar las potencialidades ambientales y “facilitaciones” para mejorar las posibilidades de llegar al centro de la ciudad para usufructuar de las formas y de los medios más adecuados.

Asimismo, con esta intención se propone sentar las bases de un “sistema de la accesibilidad” capaz de hacer frente a la tendiente disminución del uso del medio público en favor del automóvil privado.

Tal fenómeno, característico de las sociedades y de las economías occidentales, analizando los casos específicos de los países sudamericanos, en un decenio, afectará también la realidad de Santa Marta, sintiendo fuertemente el problema de la congestión de las áreas centrales y de la carencia de áreas para el estacionamiento.

Objetivos

Definir un correcto esquema de circulación en función del régimen de accesibilidad futuro;

Definir un “sistema de estacionamiento” a servicio del centro;

Definir las intervenciones y las políticas de limitación del tránsito en el centro histórico (senderos peatonales, calles de coexistencia, etc.);
Individualizar las principales intervenciones de moderación del tránsito necesarios y suficientes para garantizar el funcionamiento del sistema;
Proponer las acciones necesarias para hacer compatible el sistema de transporte colectivo con el orden propuesto.

Descripción:

- Jerarquización de la red vial en el Centro Histórico

El sistema vial del Centro Histórico se compone de los siguientes tipos de vía:

- 1- Vías rápidas urbanas
- 2- Vías primarias arteriales
- 3- Calles locales coexistencia
- 4- Vía secundaria comercial
- 5- Vías peatonales
- 6- Loops de acceso

Vías Rápidas Urbanas:

Se definen como las vías rápidas urbanas las que permiten una velocidad promedio de 50 Km. /h y su perfil permite el desarrollo de medios de transporte más vulnerables. Sobre este tipo de vías se concentra una alta jerarquización de flujos de tráfico en la cual, reside y realiza sus actividades una parte considerable de la población.

La Avda. del Ferrocarril, clasificada como vía rápida urbana, se deberá: al sur, regular con una rotonda de dimensiones adecuadas la intersección con la Calle 22;

prever sobre el lado este (externo) una ampliación de las distancias de respeto y de los alineamientos de las calles, con referencia a la normativa urbanística externa al Centro;

sobre el lado oeste, la individualización de algunos nudos de acceso principal (Avda. del Libertador) y la limitación de los giros a izquierda con la realización de divisorio central a lo largo de toda la vía;

prever, desde el punto de vista urbanístico, una adecuada solución geométrica del nudo en el tramo comprendido entre las Calles 14 y 15 o en la inserción de la Avda. del Libertador;

adecuar la intersección con la intersección de la Carrera 5;

al norte, regular con una rotonda de dimensiones adecuadas la intersección con la Carrera 1 y la Avda. Alterna al Puerto.

En primer lugar, respecto al eje fundamental, asumen gran importancia algunos polos en los cuales prever estacionamientos de intercambio-terminales. El uso de la doble definición se justifica por la exigüidad de las distancias de recorrido entre Avda. del Ferrocarril y atractivos/generadores del Centro; en particular, se sugieren las siguientes localizaciones de estacionamientos estructurados, para la parada de larga duración (diaria): área intersección Calle 22, área Avda. del Libertador; área portuaria (Carrera 1, también utilizando el estacionamiento existente).

Vías primarias arteriales

Estas vías corresponden a aquellas que conectan el Centro Histórico de Santa Marta con el resto de la Ciudad y en las cuales se permite la circulación de Transporte Público como es el caso de:

- Calle 22 o Avenida Santa Rita.

En la morfología particular del centro urbano, asume particular importancia la Avda. Santa Rita (Calle 22), sobre todo en su parte final. Este tramo desenvolverá, de hecho, un rol análogo a la parte norte de la Avda. del Ferrocarril, conduciendo a una potencial área terminal sobre la costanera. En fase de planificación actuativa, se podrá evaluar la introducción de un sentido único este-oeste (hacia la costanera) desde la Carrera 4, hasta la Carrera 1, utilizando las manzanas adyacentes hacia el sur como loop de retorno (sentido antihorario), o bien utilizando parte de la actual calle para la "parada" (estacionamiento breve) de los medios de transporte colectivo.

Se entenderán como loops de acceso aquellas vías destinadas al tránsito de carácter privado, que no permiten el cruce del Centro Histórico y cuya función principal es permitir el acceso a las Islas ambientales para los habitantes del sector y usuarios de los equipamientos y servicios que en ellas existen y se proyectan.

Las vías clasificadas en esta categoría son las siguientes:

Para la Isla Ambiental número 1 penetran el siguiente conjunto de vías:

- Carrera 2ª entre calle 22 y 18.
- Calle 18 entre carrera 2ª y carrera 5ª.
- Carrera 4ª entre calle 18 y calle 22.
- Calle 21 entre carrera 4ª y 5ª.
- Carrera 5ª entre calle 21 y calle 22.
- Carrera 5ª entre calle 18 y calle 17.

Conjunto de vías que penetran por las islas ambientales Número 2 y 3:

- Carrera 2ª entre avenida del Ferrocarril y calle 11

- Calle 11 entre carrera 1ª y carrera 5ª.
- Carrera 5ª entre calle 11 y calle 12.
- Calle 12 entre carrera 5ª y carrera 6ª.
- Carrera 6ª entre Av. Ferrocarril y Calle 14.

Conjunto de vías para acceder a la isla ambiental Número 4:

- Calle 17 entre carrera 5ª y carrera 6ª.
- Carrera 6ª entre calle 17 y calle 21.
- Calle 18 entre carrera 6ª y avenida del Ferrocarril.
- Calle 21 entre carrera 8ª y carrera 7ª.
- Calle 20 entre carrera 7ª y avenida del Ferrocarril.

Se prohíbe el ingreso de vehículos de transporte público colectivo a estas vías, a excepción de taxis solo para tomar o dejar pasajeros.

Se prohíbe el ingreso de cualquier tipo de vehículos de transporte a estas vías, a excepción de los vehículos de emergencias y los vehículos de reparto de mercaderías, estos últimos solo podrán hacerlo en los horarios, condiciones y permanencia establecidas en el artículo 588 de la presente normativa .

Respecto al esquema descrito, asumen un rol específico, dos ejes norte-sur, ya hoy fuertemente evidentes: la Carrera 5 y la Carrera 1.

La Carrera 5 se define como "vía secundaria comercial", con las siguientes características:

doble sentido de marcha de un carril (tránsito prohibido al transporte colectivo);

recualificación de las aceras, con el necesario traslado del comercio informal; en el proyecto del corte de la calle se debe prever un carril de las dimensiones necesarias y suficientes al tránsito (7.50-8.00 m aproximadamente) donde se eviten fenómenos de estacionamiento ilegal, para consentir el parcial alargamiento de las aceras (a verificar);

individualización de un "sistema de estacionamientos", o bien de estacionamientos en áreas libres y/o estructuradas, específicamente conectadas a los ejes principales (sentidos únicos) caracterizadas por la facilidad de acceso y el acuerdo con los comerciantes, para garantizar el estacionamiento breve-medio (semidiario 4-6 hs max.)

La Carrera 1 representa potencialmente el mayor punto de atracción del centro. El tránsito actual, ya sea por cantidad y sobre todo por congestión y presencia de las rutas del transporte colectivo, impide una adecuada revitalización comercial y un uso prevalentemente peatonal.

De igual manera se intervendrán calles de gran importancia por ser articuladoras de puntos estratégicos: (callejón de los correos, carrera 4, calle 19). La prioridad que se le dará al peatón con esta serie de obras giran en torno al respeto de las normas básicas, las cuales están estructuradas tomando en cuenta las siguientes regulaciones:

En todas las intersecciones no reguladas por semáforos, la preferencia de cruce siempre la tendrá el peatón.

Cruces de Vías, en todos los cruces de vías se demarcara el paso peatonal en las según la normativa vigente.

Las infracciones a las condiciones de circulación, vías preferenciales y preferencia de paso se sancionaran según lo establece el Código de Tránsito.

Como se ha ya relevado, todos los instrumentos de planificación son concordantes al indicar esta criticidad como el nudo a resolver para una diversa conformación futura del centro.

Desde este punto de vista, para explicitar la definición de calles de coexistencia, se asume aquella análoga de calles mixtas contenida en el POT: *“Conformadas por el conjunto de calles que soportan el desplazamiento de peatones y vehículos restringidos, localizados en sitios estratégicos de la ciudad”*.

Por lo tanto, sobre la Carrera 1 se podrán:

- aplicar las características de calle a acceso limitado y con velocidad de 20-30 kmh; en particular es aconsejable una pavimentación diversa del asfalto, o bien un único plano con las zonas peatonales, distintas y protegidas por simples disuasivos;
- reducir las dimensiones físicas del carril, reportando a la exclusiva necesidad de acceso a los estacionamientos de la plaza Bolívar, a las actividades comerciales, etc.;
- introducir limitaciones temporales de acceso, según los horarios de las Oficinas Públicas y otras actividades significativas, pero con un horario nocturno exclusivamente dedicado a los peatones;
- introducir una organización de los sentidos únicos que desanimen/impidan eventuales flujos de cruce;
- prever dos estacionamientos fundamentales, simétricamente dispuestos al norte y al sur, al servicio de los usuarios del área recreativa y comercial (respecto a estos estacionamientos es fundamental la inserción ambiental en el contexto urbano de valor).

Transporte Colectivo

Como hemos ya destacado, cualquier acción en este campo debe ser colocada dentro de una política institucional de nueva regulación del sector.

No obstante este programa aplicado en otras ciudades colombianas, necesite un mediano-largo plazo de implementación, consideramos compatible con la situación actual una modificación de las rutas existentes que logre eliminar el tránsito sobre la Carrera 1. En este sentido, las fases de ejecución propuestas por el Plan Centro, se pueden articular de la siguiente manera:

Etapa 1A. Sólo la modificación de las rutas que cruzan por la Carrera 1, con la creación de dos "zonas de parada" especiales: al sur sobre la Calle 22, entre Carrera 5 y 1; al norte, en la parte final de la Avda. del Ferrocarril, también utilizando las áreas actualmente de estacionamiento de medios pesados.

Etapa 1B. Inicio de las acciones administrativas para la definición de un "acuerdo de concertación" para la modificación del sistema de regulación del transporte colectivo y la creación de un "gestor único".

Etapa 2. Individualización de los sujetos institucionales que participan en los diversos niveles:

- un Comité de Vigilancia, con validez político institucional de supervisión y direccionamiento de los trabajos;
- una Comisión técnica, subordinada al Comité, con tareas de elaboración específica (también a través de consultores) y ejecución de un plan global.

Etapa 3. Fase de planificación y redacción de un plan global, en el cual están comprendidas las Etapas 2 y 3 anteriormente propuestas, como fases específicamente técnicas y a ser sometidas a evaluaciones de mérito.

Etapa 4. Finalización del trabajo del Comité de Vigilancia e implementación del plan con definición de las modalidades de concurso y asignación del servicio.

Como conclusión, las principales observaciones y propuestas que se formulan son:

- la necesidad de articular el proceso institucional necesario según ejemplos y procedimientos de otras realidades nacionales e internacionales, activando un recorrido de fuerte transparencia y profesionalidad;

- la fragilidad, ya sea en el plano de la factibilidad técnica como sobre todo de la factibilidad económica, de una línea de transporte circular dedicada al centro. Se considera que sobre la base de la comparación con realidades análogas y casi ya experimentadas, en S. Marta no se alcance la "masa crítica" necesaria para sostener los costos de la inversión. Una diversa alternativa es prever una suerte de "servicio turístico" y/o de transporte particular, con características de ejercicio limitadas, como factor de promoción de la reconversión del centro. Tal tipo de iniciativa, por características y tipología, de todos modos se incorporaría al propio transporte colectivo, y por lo tanto, podría ser financiado por una iniciativa público-privada de carácter promocional.

Para llevar a cabo este proceso de cambio del transporte colectivo debemos tener en cuenta las condiciones establecidas en lo que se refiere a los recorridos, orígenes, destinos, paradas, frecuencias y tipo de unidades a autorizar dentro de las regulaciones establecidas en la normativa, la cual considera lo siguiente:

Que bajo ningún concepto se permitirán el estacionamiento de buses o de cualquier otro medio de transporte público al interior del Centro Histórico, salvo en las zonas específicamente destinadas a este uso.

El transporte público colectivo solo podrá tomar y dejar pasajeros en las intersecciones previstas para tal efecto en Plano de Propuesta de Transporte del Plan Parcial, en las cuales se habilitaran paradas definidas de la siguiente manera:

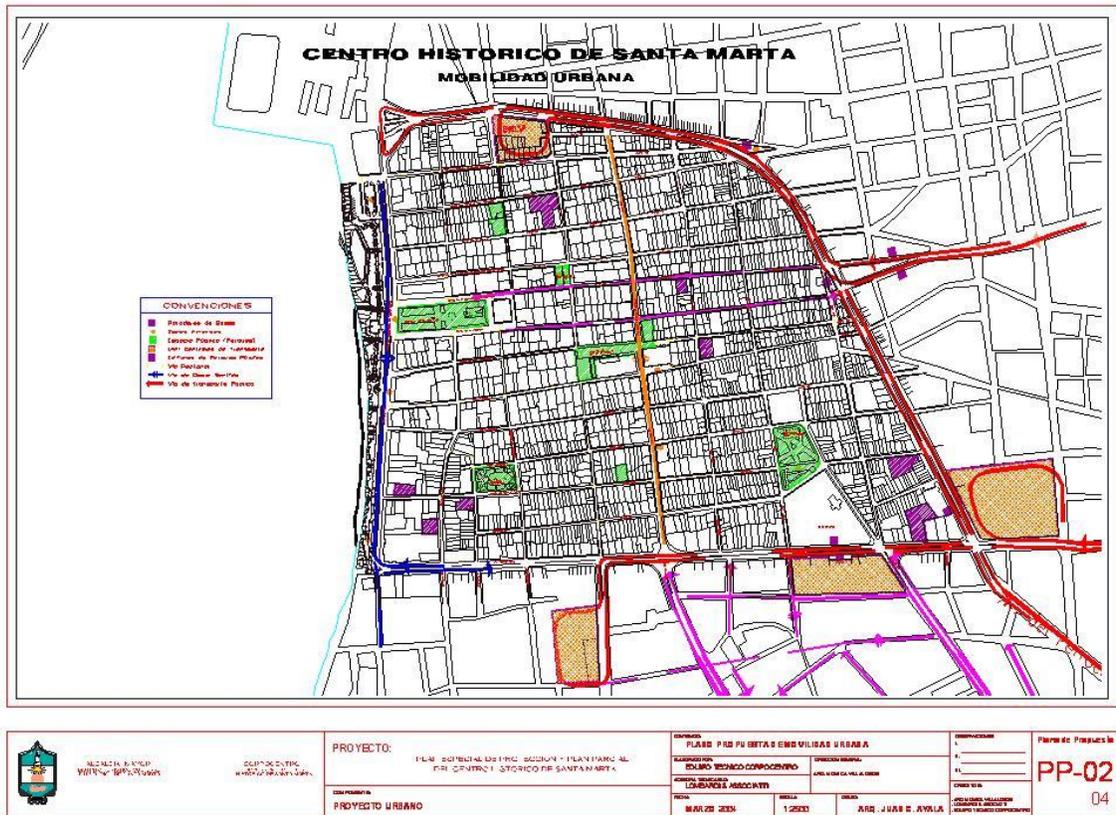
- Carrera 1ª con calle 13.
- Carrera 1ª con calle 11.
- Calle 22 entre carrera 1ª y 2ª.
- Calle 22 entre 2ª y 2ªa.
- Calle 22 entre carrera 3ª y 4ª.
- Calle 22 entre carrera 4ª y 5ª.
- Calle 22 entre carrera 5ª y 6ª.

Se prohíbe la detención del transporte público en cualquier otro sitio que no sean aquellos expresamente habilitados como parada de buses.

Dadas las dimensiones del contexto urbano en cuestión y presuponiendo que sean realizadas las intervenciones de privilegio al recorrido peatonal, es factible dirigir los servicios de transporte que conectan el Centro con el resto de la ciudad y con el territorio, a los márgenes de la Isla Ambiental, penetrando lo más posible hacia el mar.

Desde esta posición, (cuya posible tipología esquemática ya fue definida en el “Plan Centro Histórico de Santa Marta”), los recorridos peatonales hacia los lugares de interés y las funciones primarias permiten obtener un grado de cobertura territorial eficaz, como sucesivamente se ha evidenciado por las fases de accesibilidad isócrona.

Véase lo elaborado en el Plano T.2, con el esquema del anteproyecto para la modificación de los recorridos en el centro.



- Islas Ambientales
Conformación global del centro y esquema de circulación

En los párrafos precedentes se han tenido en cuenta las condiciones necesarias y suficientes para garantizar, ya sea una directa accesibilidad al centro con el medio privado, como una progresiva reforma del transporte colectivo, en grado de convivir con la progresiva limitación al tránsito del centro.

También se han delineado algunas elecciones de fondo, más

directamente referidas a la red del centro:

- el rol de la Carrera 5 como eje "fuerte" que lo atraviesa; no obstante este itinerario constituye un evidente cierre del área Central, retenemos que las políticas de intervención más generales puedan disminuir la cantidad del tránsito que afecta al Centro, haciendo aceptable la presencia de este cruce norte-sur y la confirmación de su nivel jerárquico. Por lo tanto, esto último fue re-confirmado y portado a 2 sentidos de marcha. Esta sugerencia –a verificarse sobre la base de un proyecto de detalle de las geometrías- mira a concentrar las posibilidades de ingreso/egreso por los 4 sectores en los cuales fue dividido el centro (ver capítulo sucesivo).

- El rol de las Calles 14 y 15. Actualmente éstas desenvuelven un rol fundamental de "cruce" este-oeste del centro. Si bien el objetivo principal del esquema de circulación propuesto sea el de eliminar y limitar los itinerarios de cruce, finalidad a perseguir sobre toda la red del centro mediante una progresiva pero decidida política de reorganización de los sentidos únicos, en el caso de las Calles 14 y 15, se ha relevado que:

- ellas delimitan la "espina central" de los servicios públicos y privados más relevantes del centro;

- están en continuidad con la "cabeza" del centro hacia la Avda. del Ferrocarril y Avda. del Libertador, concebido como uno de los nudos más relevantes de transformación urbana;

- constituyen el acceso fundamental a la plaza Bolívar, o bien el acceso exclusivo en el caso y en los horarios de limitaciones sobre la Carrera 1 (Costanera), elección complementaria que se confirma como prioritaria. La plaza Bolívar, oportunamente racionalizada, en efecto constituye una reserva de puestos de estacionamiento hoy irrenunciable (rigurosamente de corta duración, max. 2hs).

De lo expuesto anteriormente, surge la elección obligada de mantener el uso vehicular de estos ejes, sugiriendo la actuación de las intervenciones en dos fases:

- Fase A, mantenimiento de los actuales sentidos de recorrido este-oeste y viceversa al servicio de la "espina central" y del estacionamiento de corta duración (Bolívar);

- Fase B, introducción mediante la intervención sobre el tramo central de la Carrera 5 de un divisorio central para impedir el cruce completo este-oeste (Avda. del Ferrocarril-Carrera 1).

En el resto de la red, para eliminar estas corrientes de cruce y para garantizar la contemporánea prosecución de los otros objetivos de

recualificación (aumento de la calidad de la vida, aumento de la seguridad de la circulación, etc.) han sido examinadas las propuestas contenidas en el “Plan Centro Histórico de Santa Marta”, con los siguientes criterios:

- eliminación de la continuidad directa de lado a lado del centro;
- claridad perceptiva y de comportamiento de parte del usuario;
- limitación parcial a los residentes para ser evaluada caso por caso;
- compatibilidad e integración con las intervenciones de peatonalización o modernización del tránsito (zonas a peatonalidad privilegiada).

- El rol de la Carrera 1. Finalmente es decisivo el rol de paseo prevalentemente peatonal atribuido al Camellón Rodrigo de Bastidas en dirección sur-norte y viceversa. En efecto, es determinante para una real recualificación urbana introducir, al menos sobre la costanera, la limitación del tránsito sólo a los residentes y a las operaciones de carga y descarga de mercaderías a servicio de las actividades comerciales. Estas últimas deberán ser limitadas a precisos horarios, compatibles con las funciones de vida asociada que se desarrollarán en el Centro Histórico – Isla Ambiental.

Propuesta de subdivisión en “islas ambientales”

Las principales acciones que deberán ser conducidas para definir la “Isla Ambiental” del Centro Histórico de Santa Marta subdividida en 4 subzonas, pueden ser resumidas en los siguientes puntos:

- individualización de los loop de ingreso/egreso del área;
- potenciamiento del sistema del estacionamiento fuera de la calle, en sustitución de la cuota de puestos sobre la calle eliminada por las intervenciones de moderación del tránsito y de recualificación de la red;
- individualización de itinerarios a “peatonalidad privilegiada” y “protegida”, sostenidos por intervenciones de diversa entidad en razón de las exigencias y de las características urbanas interesadas;
- individualización de la red a someter a intervenciones de moderación del tránsito y de mejoramiento de la seguridad en las calles.

Respecto al primer punto, se indica –a título ejemplificativo- un esquema indicativo de los llamados *loop* de ingreso/egreso de la Isla Ambiental, los cuales han sido individualizados siguiendo dos principios de fondo:

- la compatibilidad con la estructura de la malla vial portante a la entera ciudad;
- la conexión con las áreas provistas de estacionamiento (en

- Estacionamientos

Racionalización del sistema del estacionamiento

El Plan debe tener como objetivo inmediato el aumento de la accesibilidad del centro histórico a través de una mayor rotación de los autos que paran sólo sobre algunas calles y de los estacionamientos fuera de carril, de frente a la progresiva limitación de las áreas actualmente disponibles, en función de las políticas de recualificación ambiental.

Se recomienda seguir tal proceso por fases progresivas, conservando un equilibrio entre intervenciones de "limitación-restricción" y potenciamiento del sistema en su totalidad. El mantenimiento de una adecuada accesibilidad a las funciones del centro es, en efecto, elemento sustancial de su posible revitalización y del consenso social de las políticas.

Por lo tanto, la propuesta de racionalización del "sistema del estacionamiento" comporta:

- la institución y la gestión de las plazas al ras sobre la calle y fuera de la calle pagas, destinados a la parada breve (max 2 hs);
- la individualización y el potenciamiento de estacionamientos (también en estructura) fuera del carril, destinados a la parada medio-larga (4-8 hs, sin límites);
- la institución y el control de puestos reservados a los residentes o de áreas de acceso limitado a los mismos.

En el centro de Santa Marta existen algunos lotes libres, los que actualmente pueden ser usados como estacionamientos. Esta condición espontánea, que está destinada a desaparecer con el aumento del valor de los terrenos, debe ser una parte fundamental de la planificación urbanística total.

Por lo tanto, es esencial identificar y preservar:

- un número suficiente de áreas de estacionamiento en el centro, en las cuales prever la realización de estructuras dedicadas;
- algunas "áreas fuertes" o nudos de intercambio alrededor del centro, donde prever juntamente con intervenciones más complejas, la realización de cuotas significativas de estacionamiento.

En el Plano T.3 se consideran las actuales localizaciones disponibles, destacando que en las fases de ejecución se deberá proceder a una selección de algunos "puntos fuertes" coherentes con el esquema de los loop de acceso al centro."ANEXO PLANO ESTACIONAMIENTOS.



Qué es el “balance del estacionamiento”

La verificación de la atendibilidad de los “números programados” por el Plan deberá ser realizada en la fase actuativa sobre la base de la definición de un “balance” entre los puestos de parada existentes y de los puestos de parada “disponibles en el futuro”; este “balance” deberá resultar “positivo” o bien comprobar el efectivo aumento de la disponibilidad total de estacionamientos.

Entonces, en el “balance del estacionamiento”, se deben considerar las dimensiones de los “puestos para automóviles disponibles” para las diversas tipologías de parada, valor obtenido multiplicando por cada categoría (con límite horario, paga y libre donde es consentida) el “turn over medio” relevado y/o estimado (espacio y tiempo), obteniendo así el stock de plazas para automóviles efectivamente “ofrecidos” por el sistema para cada categoría de estacionamiento.

Los “grandes números” de la situación actual son así resumibles:

- 668 plazas afuera de la vías
- 864 plazas en la vía
- Total de la oferta 1.528 plazas en el centro.

Sobre la base de las verificaciones generales del dimensionamiento de las

áreas por tipología de estacionamiento, se sugieren los siguientes valores tendenciales:

- parada breve: en Plaza Bolívar y algunas vías adyacentes (Calle 13 e Calle 17) y al menos N. 2 estacionamientos ubicados en la zona más central (subzonas 1 y 2), para aproximadamente 250-300 plazas con índices de rotación de 4,0
- parada medio-larga: Carrera 5 con sistema de los estacionamientos comerciales a cargo de los operadores y otros estacionamientos existentes, para aproximadamente 400-500 plazas con índice de rotación 2,5
- parada de los residentes (a verificarse sobre la base de los datos demográficos) estimada en 500 plazas reservadas;
- estacionamientos terminales en el contorno del centro individualizados en los N. 5 nudos de mayor accesibilidad y en relación a las paradas del medio público, para aproximadamente 850 plazas (3 de 150 y 2 de 200), con índice de rotación 1,5.

A continuación un cuadro de resumen:

Valores totales para el centro

| Tipo | ACTUAL | | | Tipo | PROPUESTA | | |
|---------------------------|-----------|------------|-------------|-----------------------------|-----------|-----------|-------------|
| | turn over | existentes | disponibles | | turn over | previstos | disponibles |
| Parada libre | 1,5 | 1528 | 2.292 | | | | |
| Paga | | | | tarifa alta | 4 | 250 | 1.000 |
| Parada con límite horario | | | | tarifa baja | 2,5 | 400 | 1.000 |
| | | | | Residentes | 1 | 500 | 500 |
| | | | | Estacionamientos terminales | 1,5 | 850 | 1.275 |
| TOTAL | | 1.528 | 2.292 | | | 2.000 | 3.775 |

Los valores totales en juego –siempre a nivel indicativo- muestran la posibilidad/objetivo de lograr un stock de “plazas disponibles” superior al 60% del actual hasta 3500-3700 “plazas disponibles”. De este modo, crece la capacidad del estacionamiento en el arco del día, a pesar de una disminución del número de plazas para automóviles en el perímetro del centro histórico (plazas existentes).

Estas cifras –a lograrse en fases progresivas- se indican como congruentes a las exigencias de accesibilidad al centro de Santa Marta.

- *Individualización de los itinerarios a “peatonalidad privilegiada”*

El concepto mismo de Isla Ambiental necesita intervenciones que tiendan a la modernización de la velocidad de recorrido de la red y al uso promiscuo de las calles, con decidida prioridad de las componentes débiles (peatones y, donde se encuentran, ciclistas).

También necesita de la identificación de nuevos espacios equipados para las funciones de vida asociada, que requieren apropiadas intervenciones de rediseño del paisaje urbano: actividades presentes en gran medida en las soluciones proyectuales propuestas por el “Plan Centro Histórico de Santa Marta”.

Dentro de la Isla ha sido identificada una malla fundamental definida para la “peatonalidad privilegiada”:

- desde las calles peatonales, donde por razones de dimensión y de seguridad está permitido el tránsito sólo de los medios de socorro;
- de las “calles de coexistencia” que constituye el esqueleto principal de dicha red, o bien de calles en las cuales gracias a intervenciones de equipamiento urbano y moderación del tránsito la coexistencia de los peatones y del tránsito de categorías específicas de vehículos (residentes, comerciantes, permisos especiales, etc.) puede desarrollarse con total seguridad (20 kmh) y sin conflictos relevantes.

Esta conformación se aconseja por su flexibilidad respecto a soluciones normativamente más rígidas y por los resultados positivos igualmente conseguibles sobre el plan de la recualificación ambiental.

.Áreas de estacionamientos y bahías de detención temporal.

Dentro del perímetro del Centro Histórico no se permitirá el estacionamiento en superficie, en vías, plazas o en cualquier otro espacio público, exceptuando las contempladas en el Plan Parcial, es decir el Parque Bolívar.

Bahías de detención temporal

En las calles en que sea necesario la creación de bahías de detención temporal de vehículos, se dispone que:

- 1- Las bahías de detención temporal se localizarán en los costados de manzana, en las calles paralelas a las Vías primarias arteriales. Pudiéndose

crear en las vías secundarias comerciales, en los loops de acceso y en las vías secundarias.

2- El ancho mínimo de vía resultante de la creación de la Bahía deberá ser como mínimo 6 mts, y a condición de no interrumpir el tráfico vehicular.

3- La creación de las bahías deberá dejar un ancho mínimo de acera igual a 2.0 mts.

4- Solo se permitirá la creación de bahías en un solo costado de la vía, este será el costado derecho de la vía según el sentido de circulación.

5- El inicio de la bahía se localizará a una distancia no menor a diez (10) metros con respecto al punto de culminación de la curva de las intersecciones de las aceras;

6- No se permitirán bahías de detención temporal para un cupo mayor de cinco (5) vehículos colocados en fila, o sea, un largo de veinticinco (25) metros y un ancho de dos puntos cinco (2.5) metros;

7- La creación de las bahías deberá garantizar la continuidad de la acera y las franjas destinadas al mobiliario urbano para permitir la libre circulación peatonal;

8- El tiempo máximo de detención temporal será de diez (10) minutos y en todo caso el conductor permanecerá dentro del vehículo.

Las áreas e inmuebles de estacionamiento, para su funcionamiento, deberán contar con una autorización específica emitida por la Secretaria de Planeación Distrital.

Se prohíbe el uso de estacionamiento en sitios vacíos y en toda otra área o inmueble que no cuente con una autorización en tal sentido.

Se prohíbe el estacionamiento, circulación y detención temporal de vehículos en los espacios destinados a fines peatonales dentro del Centro Histórico con la excepción de los vehículos de emergencia, tales como ambulancias, carros de bomberos y vehículos policiales.

Este eje urbano estructurante fue individualizado a través de la puesta a régimen de recursos existentes y ya en proyecto: la Avda. Del Ferrocarril y la Vía Alterna al Puerto, que no por casualidad fue citada como Avda. al Puerto.

La individualización de una relación virtuosa entre accesibilidad principal y protección-valorización del centro histórico se afronta metodológicamente a través de la propuesta de una Isla Ambiental (y relativas subzonas), entendida como área a tránsito limitado.

Se destaca que en la experiencia madurada en diversos contextos, la llave del plan son las políticas del estacionamiento.

Tales previsiones e intervenciones –desde el punto de vista de la viabilidad- constituyen el “motor” del plan, y en la fase de ejecución deberán ser ulteriormente actualizados y profundizados.

Resta fundamental la indicación de un “sistema del estacionamiento” capaz de responder en modo adecuado a las diversas tipologías de la demanda (breve, medio, largo) con soluciones específicas.

La disponibilidad total (oferta) fijada como objetivo de 3500-3700 plazas constituye un horizonte creíble necesario y suficiente para iniciar políticas complementarias de limitación y moderación del tránsito.

Por otro lado, el esquema de circulación propuesto en la primera fase, de naturaleza experimental, está caracterizado por una notable flexibilidad, conservando algunos itinerarios de cruces considerados, indispensables y naturales con respecto a la conformación de las actividades de vida asociada.

Con respecto a la Plaza Bolívar, dada su estratégica centralidad y sus dimensiones, se considera que pueda desenvolver útilmente, ya sea su rol representativo como su rol de estacionamiento “de breve duración” –con oportunas intervenciones proyectuales - al servicio de las actividades administrativas más importantes.

Finalmente, queda claramente expresado que la filosofía general de las propuestas asume como central la relevancia de las decisiones urbanísticas y de la recalificación ambiental, promoviendo, o mejor dicho, haciendo atendibles, las acciones incisivas de limitación / peatonalización del centro.

de hipótesis de delocalización (al menos de la parte productiva) plantea interrogativos inéditos sobre el rol autónomo del mismo centro histórico.

La "liberación" del tránsito de cruce de la Carrera 1, Camellón Rodrigo de Bastidas, deviene elemento simbólico de los nuevos usos posibles para el renovado centro histórico en su totalidad.

5.4. SERVICIOS PÚBLICOS

Una de las razones por las cuales los Centros Históricos son sectores atractivos para la inversión, es su dotación en infraestructura de servicios públicos. Sin embargo estos deben ser adaptados a las nuevas demandas y las nuevas exigencias de calidad que requiere la revitalización de dichos sectores para ofertar iguales o mejores estándares que otras zonas de la ciudad.

El Centro Histórico de Santa Marta está dotado de todos los servicios públicos, utilizándose de manera más intensa durante el día cuando se desarrollan las actividades institucionales, comerciales y financieras concentradas en el sector más central y subutilizado en las noches y fines de semana por la progresiva disminución de población residente.

Algunas de estas redes (acueducto, alcantarillado y electricidad), son las más antiguas de la ciudad y requieren ser renovadas. Las otras redes (telefonía y gas) son recientes y cuentan con tecnologías modernas que responden a las demandas actuales. En contraste el sistema de alcantarillado pluvial es inexistente.

Para un proyecto de recuperación integral del Centro Histórico donde uno de los elementos fundamentales es darle nuevos usos al patrimonio, sólo es posible hacerlo contando con la infraestructura de servicios públicos requerida.

Objetivo

Garantizar el soporte de Servicios Públicos que permita el desarrollo de las actividades urbanas que conlleva la revitalización del Centro Histórico, con la calidad y los costos adecuados a la población que se espera atraer.

Descripción:

Es necesario establecer la ubicación de las redes en el Centro Histórico de tal manera que haya un trabajo ordenado y coordinado en lo que se refiere a este aspecto. De la misma manera prever la futura eliminación de redes aéreas que generan un gran caos visual y funcional en las vías del Centro, en concordancia con los otros servicios públicos. Igualmente debe

darse solución a las aguas lluvias en esta zona, ya que es indispensable si se piensa fortalecer usos residenciales y turísticos.

En primer lugar deberán elaborarse por parte de las Empresas de Servicios Públicos los planos oficiales de las redes existentes y la elaboración por parte de cada una de ellas del respectivo plan maestro de acuerdo a los requerimientos para vivienda y turismo del Plan Parcial del Centro Histórico y tal como lo ordena el POT vigente.

Para garantizar estos aspectos se plantean los siguientes proyectos:

- Adecuación a capacidad requerida e incentivos tarifarios.

Se plantea el aumento de los habitantes del centro histórico, de los 9.000 que existen hoy en día, pasar a 25 mil habitantes en 10 años.

Por lo tanto las redes de servicios públicos deberán responder a las demandas que genera la repoblación del Centro Histórico. Actualmente hay una capacidad suficiente en las redes que deberá ser adecuada a la vivienda que se espera generar, la cual es viable, por tanto, el énfasis fundamental se refiere al mejoramiento de la calidad de los servicios públicos y a una estructura tarifaria que beneficie los nuevos desarrollos de vivienda y que permita generar un atractivo adicional para atraer nuevos habitantes al Centro histórico.

- Sistema de Alcantarillado Pluvial

Se propone diseñar y construir el sistema de alcantarillado pluvial del Centro Histórico aprovechando la existencia de un colector en la Avenida del Ferrocarril desde la Avenida Santa Rita hasta el puerto, que podría conjuntamente con la construcción de otro colector pluvial en la Avenida Santa Rita, aislar las aguas del Centro de las aguas lluvias que bajan del resto de la ciudad y a partir de ello, construir el sistema de alcantarillado independiente, pues está claro que lo más lógico es solucionar el de toda la ciudad, pero esta propuesta es demasiado costosa y no viable en el corto plazo.

- Eliminación de Redes Aéreas

Como se mencionó en el diagnóstico las redes aéreas constituyen un factor de contaminación visual en el Centro Histórico y por tanto es un factor que incide en la calidad urbanística del sector.

Se propone la eliminación de todas las redes aéreas del sector, actualmente energía eléctrica, alumbrado público, telefonía y TV cable.

Tanto las redes telefónicas como las de cable y alumbrado público, utilizan hoy en día los postes de energía eléctrica para sus redes, por lo que al crear ductos subterráneos para este servicio, se facilita y se hace viable la inversión por parte de los primeros.

Se debe ejecutar la eliminación de las redes aéreas en fases que permitan gestionar y recaudar paulatinamente los recursos para su ejecución.

Las fases deberán ejecutarse acorde a la adecuación de los espacios públicos que se vayan rehabilitando, de tal manera que su diseño incluya la previsión para la reorganización de las redes de servicios públicos y los ductos para canalizar las redes aéreas.

Para ejecutar este proyecto, la Empresa de Energía Eléctrica deberá realizar los estudios correspondientes previendo los lugares de ubicación de los transformadores para cada cuadra y las acometidas para los inmuebles, así como el presupuesto por zonas, que permita la gestión de los recursos.

Orden de Ejecución

I Etapa, Vías peatonales:

- Carrera 2 entre calles 22 y 20.
- Carreras 3 entre 20 y 13.
- Calle 13 entre carreras 3 y 5.
- Calle 19 entre carreras 3 y Av. Del Ferrocarril.

- Carrera 4 entre 16 y 14.
- Carrera 1 entre 22 y 10.
- Calle 17 entre carreras 2 y 8.
- Carrera entre calles 19 y 11.

2 Etapa, Vías rápidas urbanas.

- Av. Del Ferrocarril.

3 Etapa, Vías secundarias comerciales.

- Alameda de la 5
- Av. Santa Rita (Calle 22)

4 Etapa, vías locales de coexistencia

- Alumbrado Público

Uno de los elementos claves para el desarrollo de las actividades residenciales y turísticas es el alumbrado público, pues de su calidad dependen las posibilidades de uso de los espacios públicos y su nivel de seguridad.

En este punto se propone un tipo de alumbrado público en el Centro Histórico, dirigido no solamente a iluminar las vías vehiculares sino enfatizar en las vías peatonales con elementos diseñados para este tipo de circulación, que evidentemente requiere un tipo de características distintas a la vehicular.

En el manual de espacio Público y amoblamiento urbano del Centro Histórico, se establecen el tipo de luminarias, distancias y alturas de ubicación, de tal manera que se garantice su funcionalidad por una parte y un lenguaje formal de los elementos en el sector.

5.5. CULTURA Y TURISMO

El Distrito de Santa Marta cuenta con una gran riqueza ambiental, paisajística y étnica. Actualmente, dos de los parques naturales protegidos para la conservación de los ecosistemas costeros y marinos colombianos, se ubican en su territorio: el Parque Nacional Natural Tayrona y la Sierra Nevada de Santa Marta.

El Acto Legislativo 003 de 1989 de y la Constitución Política de 1991 declararon a Santa Marta como distrito turístico, cultural e histórico. Sin embargo, el mal aprovechamiento de sus atributos y atractivos históricos y culturales, depositados en gran parte en el centro urbano, ha conducido a la pérdida de competitividad de esta actividad.

Teniendo en cuenta la aguda situación económica de la ciudad y los altos niveles de desempleo, el turismo se proyecta como la alternativa económica con mayores opciones para generar empleo, dadas las potencialidades paisajísticas y culturales con que cuenta.

Dentro de la oferta turística de Santa Marta, el Centro Histórico es uno de los atractivos principales de la ciudad tal como se puede constatar en el proyecto del Cluster de Servicios Turísticos de Santa Marta y el Corredor Náutico del Caribe que tienen como eje principal este sector de la ciudad por ser el lugar de ubicación del Muelle Turístico Internacional y la Marina de Yates, por tanto se constituye en el acceso principal por mar a la ciudad.

Por todo lo anterior, sumado a la oferta potencial desde el punto de vista patrimonial, cultural, paisajístico e histórico, se convierte en elemento principal y prioritario del turismo en el Distrito de Santa Marta.

Objetivo

Consolidar el centro histórico como destino turístico nacional e internacional y plataforma para impulsar otras clases de turismo en la región, tales como el cultural, ecológico, arqueológico, náutico, deportivo y recreativo.

Descripción:

La propuesta que aquí se plantea está enfocada a la creación de productos turísticos en el Centro Histórico que puedan ser ofertados y que por tanto permitan la consolidación de esta zona de la ciudad como destino turístico planificado, para la generación de empleo y de recursos económicos para todo el Distrito.

Por un lado existe el potencial hoy inexplorado de la Bahía de Santa Marta, donde se propone el desarrollo de actividades relacionadas con el

transporte turístico y recreativo como el muelle turístico de cruceros, marinas de yates, y embarcadero local, de tal manera que este lugar se pueda integrar a la oferta turística convirtiéndose en el principal atractivo de la ciudad.

Esto acompañado de turismo cultural dentro y fuera de la Bahía aprovechando lugares de gran interés como el Fuerte del Morro o el fuerte sumergido de San Juan. Así mismo se plantea dentro de la Bahía, reafirmando la tradición de la celebración de las Fiestas del Mar celebradas en la ciudad anualmente, un escenario artístico que se utilice para dicha celebración y el resto del año genere actividad turística y recreativa

En este capítulo de cultura y turismo es necesario dividir los proyectos de acuerdo a su localización. Los que se encuentran dentro del área urbana del Centro Histórico y aquellos que se encuentran exentos de este entorno, pero por estrategia deben ser satélites y beneficiarios del CH.

Los proyectos que conforman la propuesta turística y cultural y turística dentro del Centro Histórico son:

- Hotel Tayrona

Se propone convertir el antiguo hotel Tayrona, sede actual de la Gobernación del Magdalena, en un hotel de alta calidad por su ubicación, por sus características arquitectónicas y como complemento ideal del proyecto Fachada al mar que garantiza un entorno adecuado para la recepción de turismo de categoría.

Desde el punto de vista del patrimonio es una de las construcciones más significativas de la ciudad, diseñada por el arquitecto cubano Manuel de Carrerá, tiene categoría de Monumento Nacional y posee una arquitectura singular y característica de la época (1950) donde ya se veía la influencia de la arquitectura moderna (art deco).

Esta edificación originalmente fue el Hotel más importante de la ciudad, posee en principio todas las características necesarias para el desarrollo de la actividad Hotelera, donde se podrían poner en funcionamiento unas 45 habitaciones aproximadamente; el inmueble deberá ser adaptado a la hotelería moderna, acorde a las nuevas demandas para el turismo actual.

- Los Museos del Centro

El Centro Histórico cuenta con elementos suficientes para crear los museos de Arte Religioso, para el cual existe el interés y la disposición de la Curia Dioscesana de Santa Marta.

También existen elementos suficientes de la historia naval de Santa Marta que podrían constituirse en atractivo turístico de la ciudad.

Por tanto deberán crearse los siguientes Museos en el Centro Histórico, con el auspicio de la Alcaldía de Santa Marta y el Ministerio de Cultura de Colombia:

- Museo Naval
- Museo de Arte Religioso

- Muelle Turístico y Marina de Yates

Este proyecto consiste en la construcción de un muelle turístico o la adecuación de los muelles existentes para la llegada de cruceros a la Bahía de Santa Marta y la dotación de los servicios necesarios para la correcta recepción de turistas al Centro Histórico.

Igualmente el muelle que permita el arribo y la atención de los yates y veleros que recorren las costas del Caribe, tendiendo como uno de los puntos de llegada la Bahía de Santa Marta. Esta propuesta se fundamenta en la implementación del Corredor Náutico del Caribe (Documento Conpes).

La Sociedad Portuaria de Santa Marta con el apoyo de la Alcaldía de Santa Marta y la Gobernación del Magdalena será la encargada del diseño y ejecución de este proyecto.

- Circuito Turístico Bolivariano

Consiste en el establecimiento de un recorrido turístico en el cual se visiten los lugares visitados con Bolívar en vida o después de su muerte. Es importante relieves la riqueza de Santa Marta como ciudad histórica, teniendo en cuenta que fue el lugar donde murió el Libertador.

Este circuito está conformado por la piedra ubicada en la Bahía, parte del muelle en el cual arribó Bolívar a Santa Marta, la Casa del Marqués, de propiedad en ese entonces de Don Joaquín de Mier y Benítez, la Casa de la Aduana donde fueron velados sus restos, la Catedral de Santa Marta

donde permanecieron sepultados hasta que se los llevaron a Venezuela y la Casa Ujueta donde fueron velados sus restos durante cuatro días, posterior al terremoto que averió la Catedral.

El recorrido se implementará a través de señalización turística, guías que orienten el recorrido partiendo de un lugar establecido para el inicio del mismo y el acceso a cada uno de los sitios, donde se hace una breve explicación de su importancia.

Los proyectos que conforman la propuesta turística y cultural exentos pero directamente relacionada al Centro Histórico son:

- El Morro Turístico

Uno de los puntos más atractivos en la Bahía de Santa Marta es el Morro, el cual es ya considerado un símbolo de la ciudad. Además de su belleza natural es un mirador hacia el océano y hacia la ciudad.

Las ruinas del fuerte del Morro igualmente representan un atractivo turístico importante. Por esto, el Morro debe ser incluido dentro de la oferta turística local, adecuándolo para recibir visitantes con unas condiciones de confort y seguridad que permitan aprovecharlo efectivamente.

Se propone construir un muelle que permita el arribo de embarcaciones turísticas, la consolidación y adecuación de las ruinas del Fuerte del Morro, la señalización de todos los elementos, adecuación de las escaleras de acceso y un servicio de guías que expliquen la historia del Fuerte. También se propone la construcción de una edificación complementaria o adecuación de un espacio, para la venta de souvenirs y bebidas, de tal manera que se posibiliten la realización de tours a este simbólico lugar de Santa Marta.

- Arqueología Submarina

Existe sumergido a pocos metros de la orilla de la Bahía de Santa Marta el Fuerte de San Juan. Actualmente se está incentivando un tipo de turismo orientado a la visita de ruinas sumergidas, este fuerte, podría ser un atractivo turístico en este sentido.

Este proyecto deberá ser desarrollado con la participación de expertos en el tema y el apoyo de organizaciones nacionales e internacionales como la UNESCO, quien lidera en la actualidad el rescate de las ruinas arqueológicas sumergidas para uso turístico.

- Transporte Turístico Náutico

área urbana; el centro histórico de Santa Marta, todavía lleno de vitalidad, con un parque inmobiliario de más de 500.000 M2, todas las infraestructuras de servicios públicos, vías y transporte, además de su excelente ubicación, por lo que se convierte en un área con gran potencial para solucionar buena parte del déficit de vivienda del Distrito de Santa Marta.

Su calidad urbanística, su historia y su patrimonio, se constituyen en un valor agregado para competir en el mercado inmobiliario de la ciudad, en condiciones ventajosas.

Igualmente es importante recuperar este sector urbano para sus propios habitantes, respondiendo a las exigencias sociales y económicas, de tal manera que contribuya al mejoramiento de la calidad de vida, con equipamientos, espacio público de calidad y la infraestructura adecuada.

Objetivos:

Consolidar el centro histórico como un área residencial de diversos estratos socioeconómicos constituyéndose en un escenario de convivencia de los distintos actores sociales de la ciudad.

Equilibrar la estructura urbana para mantener la heterogeneidad de usos deseables en el Centro Histórico, recuperando la calidad urbana que requieren las actividades residenciales.

Descripción:

Para el fortalecimiento del uso residencial se trabajará en dos grandes frentes como son la Renovación Urbana en la Avenida del Ferrocarril y la rehabilitación de vivienda en zonas de conservación, de acuerdo a la categoría de cada inmueble, según la Reglamentación Urbanística del Centro Histórico.

Se producirán viviendas de acuerdo a la demanda identificada en los distintos estratos socioeconómicos, siempre tomando como premisa la consolidación de los residentes actuales a través del mejoramiento de las condiciones complementarias a la vivienda y la atracción de nuevos residentes.

La propuesta de renovación y rehabilitación se basa en la oferta de vivienda de acuerdo a las nuevas necesidades del residente actual, siempre dentro del marco del respeto por el patrimonio y su

aprovechamiento como valor agregado para mejorar la calidad de vida, por sus condiciones estéticas y urbanísticas.

De otro lado se considera que el uso de vivienda es la única actividad capaz de garantizar la preservación integral del patrimonio sino que favorece el desarrollo urbano de toda la ciudad, pues permite aprovechar toda la capacidad instalada en cuanto a infraestructura de servicios públicos, de vías y transporte, además del parque inmobiliario existente, en lugar de generar nuevas zonas de expansión de vivienda que requieren nuevas y costosas infraestructuras, consumiendo además tierras que extienden.

En el documento “Propuesta para la creación del Operador Urbano del Centro Histórico de Santa Marta “ se define la población objetivo en términos socioeconómicos por la cual se plantean los proyectos de vivienda, se establecen los proyectos piloto tanto en rehabilitación como en renovación y se definen los espacios focales dentro del área urbana donde se inicia el proceso, de tal manera que los resultados puedan percibirse en el corto plazo y servir de modelo a nuevos proyectos de iniciativa privada.

La propuesta se estructura con base en la oferta de Centro Histórico como parte de la oferta global de ciudad, enfocada al aprovechamiento del sector, sus cualidades urbanas y su potencial inmobiliario como motor de generación de dinámica económica para los habitantes del Centro y la ciudad y por ende de empleo.

Se toma el eje de desarrollo principal la vivienda porque además de generar sostenibilidad económica, genera sostenibilidad social y cultural, reflejada en el sentido de pertenencia que lleva implícita la actividad de vivienda, tanto para los actuales habitantes como para los habitantes a incorporar.

Proyectos:

- Renovación Urbana Avenida del Ferrocarril
Consiste en la demolición de el borde de la Avenida del Ferrocarril constituido por construcciones en su gran mayoría sin ningún interés ni patrimonial, ni urbanístico, ni arquitectónico.

Se propone construir edificaciones de 5 a 6 plantas dedicadas a actividades mixtas como comercio, vivienda y oficinas, proponiéndose como uso predominante vivienda.

En el primer piso se plantean arcadas comerciales que permitan darle un nuevo carácter de Boulevard comercial a la Avenida del Ferrocarril, muy relacionado con la vida urbana, dejando atrás su actual vocación de vía circunvalar de transporte pesado.

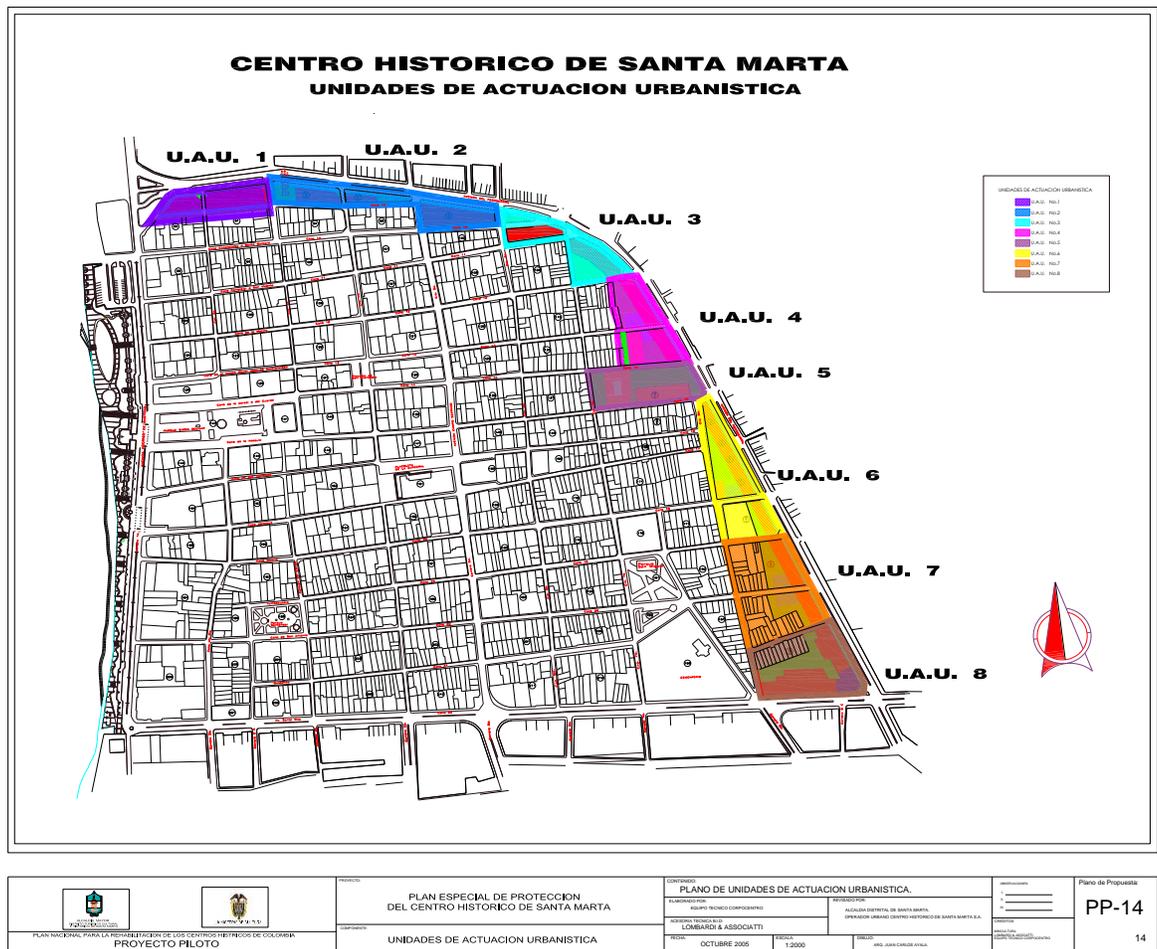
La renovación está propuesta tanto para el costado interior al centro histórico, como para su costado exterior, considerado como área de influencia.

Boulevard del Ferrocarril:

En cuanto a la concepción del Espacio Público de la Vía, se plantea la ampliación de la misma en el tramo correspondiente al Centro histórico, creando un separador tipo Boulevard al medio, donde se pueda generar un paseo peatonal y una ciclorruta que debería continuarse hacia la Carretera Troncal del Caribe, caracterizada por el alto tráfico de ciclistas, que actualmente comparten la vía con el transporte de carga.

Esta propuesta se desprende del nuevo carácter que se le quiere dar a la Avenida del Ferrocarril, como una vía urbana de ciudad, caracterizada por el comercio en primera planta y la calidad del espacio público donde alternen el transporte masivo, vehículos particulares, peatones y ciclistas, constituyéndolo en un eje comercial vivo y donde se mezclen distintas actividades propias de Centro de ciudad y sector residencial.

Se propone ejecutar esta operación integral a través de Unidades de Actuación Urbanística que permitan el reparto de las cargas y beneficios que se generen con la ejecución del proyecto. En el Capítulo de instrumentos de gestión se detalla esta operación.



- Rehabilitación de Vivienda en las zonas de conservación.

Para las zonas de conservación donde existen diferentes categorías de conservación para los inmuebles, para los cuales se permiten niveles de intervención (ver norma), es necesario realizar generalmente proyectos de rehabilitación en los que se aprovechan las estructuras existentes, se conservan las características tipológicas en los inmuebles que aún se conservan interior y exteriormente y las fachadas en los que hayan sido demasiado modificados en su interior.

Con base en esto se crean unidades de vivienda con los tamaños y características apropiadas para la demanda actual, pero siempre conservando los valores patrimoniales.

Este tipo de actuación tiene la ventaja de reutilizar el parque inmobiliario y las infraestructuras existentes, produciendo viviendas a menores costos y de mejor calidad que las viviendas nuevas ubicadas fuera del Centro Histórico.

Los proyectos de rehabilitación de vivienda son todos aquellos que contemplen la adecuación de un lote o inmueble para ofertarlo a la demanda local, manteniendo, de acuerdo al nivel de intervención sus características tipológicas integrales, la fachada o en el caso de sustitución o nuevos desarrollos, la adaptación y el respeto por el contexto urbano.

Los proyectos de rehabilitación de vivienda contemplados en el presente plan tienen como objetivo no sólo la rehabilitación específica de los inmuebles, sino servir de factor detonante para que los propietarios, inversionistas y posibles residentes del Centro Histórico, puedan desarrollar proyectos que se sumen al proceso de recuperación integral del sector.

Todos los predios al interior del Centro son susceptibles de ser adaptados a las dinámicas que se generen en el sector, no sólo como oferta de vivienda sino turística e institucional. Por tanto, se seleccionan inicialmente una serie de proyectos piloto, cercanos a los espacios públicos donde se comenzaría la ejecución de proyectos, de tal manera que se focalicen los esfuerzos y los recursos, de tal manera que se pueda percibir una recuperación parcial del Centro en el corto plazo.

Se desarrollaron 15 anteproyectos piloto de comercio, vivienda y turismo a lo largo de los espacios públicos seleccionados para iniciar el proceso, como son La Fachada al Mar, el Parque Santander, la Plaza de San Francisco, la peatonal de la 13 entre 1ª y 3ª y la Carrera 2ª.

Con base en un estudio de demanda inicial, se proyectan las unidades de vivienda que satisfacen los requerimientos espaciales de la población objetivo y su respectiva franja socioeconómica que garantice la posibilidad de acceder a la vivienda ofertada.

Este desarrollo piloto de vivienda se describe en el estudio adjunto Convenio para la "Creación del Operador Urbano del Centro Histórico de Santa Marta: Anexo Inmobiliario.

SOCIOECONÓMICO

La ciudad presenta un alto nivel de desempleo, que se refleja en el deterioro social de la población del centro histórico: altos índices de indigencia, prostitución y el acelerado aumento del comercio informal, son aspectos estratégicos que deben ser tenidos en cuenta para la efectiva recuperación del Centro Histórico.

De acuerdo a los resultados arrojados por las encuestas realizadas el 66% de los residentes en el centro histórico son propietarios de sus viviendas y el 73% aspiran a seguir viviendo en el sector. La mayor parte de residentes tienen ingresos familiares que oscilan entre uno y dos y medio salarios mínimos mensuales. Esto permite detectar que los problemas sociales en el sector no están asociados al hacinamiento en inquilinatos, sino más bien a los bajos ingresos, al desempleo y al tipo de comercio existente en la zona aledaña al puerto que traen como consecuencia el comercio informal y la prostitución.

Objetivo central del componente:

Constituir el Centro Histórico de la ciudad en una fuente dinamizadora de la actividad económica de la ciudad, de tal manera que permita reducir la marginalidad social del centro promoviendo la generación de empleo dirigido a residentes principalmente, así como la resocialización o reubicación de aquellos actores sociales que lo requieran.

Descripción:

El enfoque de este componente se basa en el aprovechamiento del activo económico que representa el Centro Histórico de Santa Marta como dinamizador de distintos tipos de actividades productivas sustentadas en el turismo, la cultura, la vivienda y el comercio.

Uno de los principales atractivos de los Centros Históricos es su capacidad de dinamización económica por su atractivo para la inversión a través del turismo, la residencia o el comercio. Sus potencialidades pueden ser convenientemente canalizadas en beneficio de la población residente, de la población vulnerable y de la ciudadanía en general, tal como se plantea en el presente plan.

Cabe destacar que es punto de partida dentro de esta propuesta que el Centro Histórico debe ser un área que dé cabida a todos los actores sociales de la ciudad y debe ser habitado y visitado principalmente por la población local, conservando su identidad cultural, su idiosincrasia y sus costumbres, que es uno de los atractivos que tiene actualmente. Por tanto

todos los proyectos están dirigidos en primera instancia al habitante tradicional, al propietario y al inversionista local.

Proyectos:

- Elaboración de un Plan para la revitalización económica del Centro Histórico de Santa Marta que deberá realizarse como parte de la ejecución del presente Plan, realizando los estudios a que haya lugar teniendo en cuenta como premisas fundamentales las siguientes líneas de trabajo y desarrollando las nuevas propuestas que surjan a través de dicho estudio:
 - Reubicación de Vendedores Ambulantes en puntos de transferencia de transporte.

Dada la complicada situación económica de la ciudad y sus limitaciones para generar empleo, el tratamiento que se les da a los vendedores ambulantes y estacionarios ubicados en el Centro Histórico, es uno de los puntos clave no sólo para la recuperación del espacio público del sector, sino como respuesta a un problema social muy grave para la ciudad.

La propuesta consiste en crear espacios diseñados específicamente para los vendedores, en los cuales se cumpla la doble función de darle una opción legal de ubicación con las condiciones indispensables para que sea una alternativa viable y de generar espacios para la ciudadanía que se constituyan en atractivos comerciales donde convivan armónicamente los vendedores y los peatones.

Los puntos propuestos son los intercambiadores de transporte, a los cuales llegan las distintas opciones de transporte público, donde eventualmente se ubican estacionamientos para vehículos particulares y en los que por tanto existe una gran afluencia de peatones.

La garantía de la llegada de posibles clientes a estos puntos, genera cierta estabilidad que les posibilita pensar en mejorar la calidad de sus productos y elevar por tanto la calidad de este comercio y del espacio urbano.

Cada proyecto punto de reubicación será desarrollado específicamente. Se prevén 5 puntos inicialmente, ubicados sobre el perímetro del Centro donde deberán ser reubicados 500 vendedores aproximadamente, ya que el nuevo proyecto del Mercado absorbería el excedente.

Estos puntos contemplan la creación de paraderos de buses, zonas de ventas para la reubicación de vendedores y en los lotes donde el espacio

lo permita, parqueos particulares.

Los puntos previstos son:

- Parquedero Camellón Rodrigo de Bastidas
- Avenida del Ferrocarril: Zona "El Polvorín"
- Av. Del Ferrocarril lote cercano a Av. Libertador (Calle..)
- Av. Ferrocarril- Calle 22 "El Rumbódromo"
- Av. Santa Rita Lote "Parqueadero SAO"
- Av. Hernández Pardo – Calle 22 lote frente al colegio La Presentación.

El desarrollo de estos puntos se hará en fases sucesivas comenzando por los puntos de el Camellón, El Polvorín y la Presentación.

- Capacitación de mano de obra

Teniendo en cuenta las propuestas de reubicación de vendedores, el fortalecimiento de las actividades turísticas y residenciales, es necesario capacitar la mano de obra local, de tal manera que sean los propios residentes o usuarios del centro quienes puedan capitalizar la dinámica generada a partir de la revitalización del Centro Histórico.

Se proponen tres tipos de capacitación:

- Productos artesanales y/o souvenirs de la región

Dirigido principalmente a los vendedores reubicados para reemplazar las ventas de contrabando por productos que sean atractivos para los locales y los turistas, donde el valor agregado por la elaboración de los mismos, sea parte de la rentabilidad del negocio y puedan convertirse en elementos característicos de la ciudad.

- Capacitación en oficios relacionados al turismo

El incremento del turismo requerirá capacitación del recurso humano para la creación de infraestructura de servicios turísticos y atención al turista, oficio en el cual podrían capacitarse usuarios del centro histórico y constituirlo en una fuente importante de ingresos familiares.

- Capacitación en oficios relacionados al comercio de proximidad

Igualmente el incremento de la actividad residencial requiere un tipo específico de respuesta desde el punto de vista comercial, generando la necesidad de crear locales de comercio de proximidad como panaderías, farmacias, minimercados, etc. De tal manera que los residentes no tengan

que desplazarse hacia otros lugares para suplir sus necesidades cotidianas.

Este potencial también debe ser aprovechado por los residentes actuales de tal manera que sea una opción de generación de empleo.

- Financiación de Pymes

Como complemento a la capacitación de mano de obra se establecerá un programa de financiación de Pymes, aprovechando las facilidades actuales que ofrece el gobierno nacional, para que se puedan crear pequeñas empresas autosostenibles que respondan a las nuevas dinámicas económicas generadas en el centro histórico, de tal manera que contribuyan a generar nuevos empleos para el recurso humano local, disminuyendo los altos índices de desempleo en el Distrito y a la vez hagan del sector un factor de competitividad urbana para Santa Marta.

En este sentido se hará un trabajo institucional para la gestión de créditos y microcréditos en las áreas que se consideren prioritarias para la puesta en marcha del Plan Centro, teniendo en cuenta capacidad de generación de empleo y respuesta al enfoque planteado dentro del mismo plan.

- Programas de atención a la población vulnerable

Una de las líneas más importantes de trabajo en el aspecto social, está relacionado con la población que no tenga la capacidad de incorporarse rápidamente a las dinámicas actuales y futuras en los centros urbanos como la infantil, la tercera edad, los jóvenes entre otros.

Para este tipo de población se prevén programas especiales que les permita aprovechar sus ratos libres e incorporarse gradualmente de manera productiva a las actividades que se puedan generar en el Centro Histórico.

Igualmente se prevén cursos de readaptación y rehabilitación para hombres y mujeres que en la actualidad residen en el sector y trabajan en negocios relacionados con prostitución y venta de drogas.

Las campañas, capacitaciones y cursos se diseñarán dentro de un marco específico con el acompañamiento de las Juntas de las Juntas de Acción Comunal que operen en el sector, así como con las asociaciones y juntas de vecinos.

Este es uno de los aspectos más complejos de intervención en el Centro Histórico, del éxito de este proyecto depende el buen desarrollo del plan

parcial para el centro de la ciudad. Debido a lo complejo y extenso que son los criterios y acciones para la intervención inmobiliaria dentro de esta zona de recuperación, el DTS desarrolla pormenorizadamente en el documento de normativa todos los aspectos, normas, regulaciones, cánones, criterios... que deben ser atendidos y cumplidos al momento de un desarrollo puntual sobre un inmueble histórico, nuevo o lote vacío del C.H

5.7. PATRIMONIO

El Centro Histórico de Santa Marta es declarado "*Monumento Nacional*" y "*Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional*". A pesar de ello, en las últimas décadas se ha producido un notorio deterioro y destrucción de inmuebles de valor patrimonial, causa de la saturación funcional y la concentración de actividades comerciales, financieras y administrativas originada por la estructura monocéntrica de la ciudad y el impacto del mercado público y el puerto marítimo localizados en la periferia.

Cualquier intervención que se emprenda en el centro de esta ciudad deberá responder de manera impecable a las características especiales de su patrimonio urbanístico y arquitectónico.

Objetivo central del componente:

Preservar y poner en valor el patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico del Centro Histórico como memoria y herencia de un pueblo que promueve y reafirma su identidad cultural, constituyéndolo en una opción de desarrollo económico para sus habitantes y toda la ciudad.

Descripción:

Este componente se enfoca hacia la creación y consolidación de los instrumentos necesarios para garantizar la preservación y puesta en valor del patrimonio urbanístico y arquitectónico, pero siempre vinculado al proceso permanente de cambio de la ciudad, de tal manera que haga parte de la cotidianidad y de la vida urbana de la población samaria.

El centro histórico de Santa Marta, como centro vivo de la ciudad es objeto de permanentes cambios en sus inmuebles producto de las necesidades de habitantes y propietarios, que conforme a la dinámica social, comercial, turística e institucional se reflejan en ellos. Esto ha generado

cambios sustanciales en los valores patrimoniales de gran parte de estos inmuebles haciéndose necesario fortalecer las herramientas para garantizar la preservación de sus características, así como la idoneidad de las autoridades encargadas de su aplicación y de los profesionales locales.

Es necesario también consolidar la conciencia ciudadana sobre el valor no sólo cultural e histórico del centro urbano, sino de las múltiples ventajas que puede obtener la ciudad a través de la preservación de su patrimonio.

Por todas estas razones la propuesta de patrimonio está relacionada con la actualización de la norma y sus procedimientos de tal manera que se constituya en una herramienta esencial del Plan, a la capacitación de funcionarios, profesionales y mano de obra.

Proyectos:

- Escuela Taller de Artes y Oficios

Existe en Santa Marta y en el Magdalena un sin número de oficios tradicionales y manifestaciones culturales a punto de desaparecer; un importante componente indígena que es necesario integrar de manera abierta; una población sin esperanza que huye o decide apostarle a la violencia y una gran necesidad de mano de obra para recuperar nuestro patrimonio tangible e intangible.

Por ello se propone la creación de una Escuela Taller, la cual no sólo es necesaria para rescatar los valores culturales, sino para recuperar los valores humanos, contribuyendo a encontrar una vía pacífica a la resolución del conflicto armado, a través de la oferta de oportunidades en una ciudad como Santa Marta que es uno de los principales centros receptores de desplazados de la Costa Caribe Colombiana, donde diariamente se inscribe un promedio de 12 personas como desplazados por la violencia.

La Escuela taller, bajo el modelo de la Agencia Española de Cooperación Internacional, consiste en la creación de un centro de aprendizaje para jóvenes, de oficios relacionados con la restauración de inmuebles como la albañilería, la cantería, la forja y la carpintería entre otros.

De esta manera se recupera el patrimonio inmueble a la vez que se capacita mano de obra y se genera empleo.

(Ver documento anexo "Propuesta Escuela Taller de Santa Marta")

En esta escuela se propone adicionalmente rescatar oficios artesanales tradicionales de la región y que pueden ser comercializados principalmente entre los turistas.

Uno de los puntos interesantes de esta propuesta es que no sólo pretende preservar las tradiciones españolas sino las indígenas que aún se conservan en el territorio distrital, como las mochilas, hamacas, etc, muy apetecidas por los extranjeros y símbolo de la región caribe y la Sierra Nevada de Santa Marta.

Hay más de once escuelas en Latinoamérica patrocinadas por la Agencia Española de Cooperación Internacional, en Colombia existen 3 : Mompox, Cartagena de Indias y Popayán.

- Restauración Catedral de Santa Marta

Aunque el Plan Parcial del Centro Histórico hace énfasis en el contexto urbano general y destaca la importancia del patrimonio doméstico, no desconoce la importancia de la conservación y restauración de sus edificios Monumentales, sobre todo los de mayor carácter simbólico como la Catedral de Santa Marta.

La Catedral es una de las más antiguas del país y albergó durante varios años los restos del Libertador Simón Bolívar, es uno de los sitios turísticos más importantes de la ciudad.

Su restauración deberá ser llevada a cabo siguiendo los parámetros en cuanto a técnicas constructivas que permitan conservar su arquitectura. El proyecto de restauración se encuentra elaborado y una parte de la ejecución de las obras, por tanto se hace necesario gestionar su financiamiento para concluir las obras y garantizar el mantenimiento, ante los organismos de cooperación nacional e internacional;

- Recuperación Teatro Santa Marta

El Teatro Santa Marta es uno de los elementos más representativos de la arquitectura de la ciudad, diseñado por el arquitecto cubano Manuel de Carrera en estilo Art Deco e inaugurado en 1948 como el único teatro de Santa Marta.

El deterioro de uso y el incendio de que fue víctima hace varios años, hacen que este edificio pierda su carácter de teatro.

Un proyecto importante para el Centro Histórico no sólo desde el punto de vista patrimonial sino cultural, es la recuperación de este edificio tanto en su arquitectura como en su uso, abriéndolo nuevamente al público como un teatro para todos los samarios.

Se plantea que pueda cumplir la doble función de cine y teatro, existen los estudios iniciales para la recuperación del mismo, asesorados por el ITI, de tal manera que cumpla con los parámetros internacionales para presentar todo tipo de obras de teatro, conciertos, opera, ballet, danza contemporánea, etc.

Para ello es necesario restituir la antigua tramoya, los camerinos y el escenario, que deberá ser ampliado, recuperar sus calidades acústicas.

Dotarlo de los equipos de sonido y luces requeridas para la presentación de los distintos espectáculos.

Se plantea que a través de una estrategia de difusión sea un núcleo cultural para la ciudad, turístico y que su administración genere los recursos para su autosostenibilidad económica.

- Vigías del Patrimonio

Este proyecto tiene por objeto promover entre los jóvenes la importancia y el valor del legado patrimonial existente en la ciudad, despertando la identidad y el sentido de pertenencia.

Este programa liderado por el Ministerio de cultura, puede ser una de las herramientas importantes para la preservación del patrimonio cultural en Santa Marta, razón por la cual se propone integrar las actividades de los vigías del patrimonio a las veedurías del Plan del Centro histórico de la ciudad, de tal manera que se genere un sentido de pertenencia por el proyecto y sirva de base para la apropiación cultural de generaciones futuras.

6. LA ESTRATEGIA DE GESTION

6.1. La Propuesta de Gestión Institucional

La propuesta se estructura a partir de tres insumos básicos:

- Determinantes para la rehabilitación sostenible del CH de Sta Marta, desde la gestión urbanística.

- El diagnóstico de los aspectos institucionales, como condición de partida a la cual debe necesariamente adecuarse cualquier alternativa de propuesta y,

- Las políticas desarrolladas para el proyecto, como las determinaciones que establecen el rol y funciones de la entidad administrativa y sus características de organización.

Determinantes para la rehabilitación sostenible del Centro Histórico de Santa Marta, desde la gestión urbanística.

La propuesta urbanística para el centro histórico se articula en dos ejes. Por un lado la elaboración de las normas urbanísticas, orientadas a:

- Garantizar la conservación del patrimonio histórico;
- Establecer reglamentación para la intervención en edificios de conjunto;
- Establecer reglamentación para intervención en nuevas construcciones.

Por otro lado, la intervención en áreas urbanas críticas, en las que se proponen proyectos urbanos claves, que favorecen al proceso de rehabilitación y desarrollo del centro histórico.

Para la aplicación de lo anotado, la gestión tiene un rol importante bajo el supuesto económico de que las actuaciones que se proyecten, tienen que ser económicamente rentables y por lo tanto financiables a medio y largo plazo.

Conseguir ese objetivo económico, requiere dos tipos de operaciones: unas más rentables y con demanda cierta a corto plazo, (suelos existentes en Sta Marta), y otras típicas de renovación urbana, (rentabilidad más urbanística que económica). La rentabilidad de unas operaciones, se tendría que compensar con las otras, de forma que todo el producto fuera finalmente rentable.

Este tipo de operaciones de compensación de flujos, se tiene que realizar desde un único Ente Gestor independiente y específico, en el que estuvieran presentes todas las fuerzas representativas de Sta Marta, tanto públicas como privadas.

El Ente Gestor del Centro Histórico, debe trabajar como un ente articulador y ejecutor de PROYECTOS DE ACTUACIÓN, ya que los planes urbanísticos por si solos, no son capaces de impulsar las inversiones privadas en materia de rehabilitación y de creación de nueva ciudad, al igual que las Administraciones, por si solas, tampoco pueden costear el proceso de rehabilitación de las ciudades. Solamente la unión publico - privada realizada a través de instrumentos eficientes de gestión, basados en la concertación de agentes con proyectos concretos, pueden conseguir los fines de rehabilitar las Centros Históricos, con los objetivos de conseguir vivienda digna para sus moradores actuales y para generar nuevos asentamientos, que puedan beneficiarse de las estructuras de la ciudad y de su ubicación, por lo general, centralidad privilegiada.

El Ente Gestor tiene que ser autosuficiente y con la habilitación legal necesaria para actuar a largo plazo, ya que no puede depender de las limitaciones presupuestarias de la Administración, ni de los cambios que se produzcan en esta. En este sentido, deberá promover la intervención decidida sobre el mercado inmobiliario del Centro Histórico y de Sta Marta, que en la actualidad está totalmente parado, dotándole de un dinamismo que en estos momentos no tiene, mediante la puesta en marcha de actuaciones realistas y con un buen soporte técnico, lo que permitirá que la iniciativa privada participe decididamente en la operación, y no todo lo tengan que hacer las instituciones.

Los beneficios que en su caso pudieran derivarse de las operaciones realizadas directa o indirectamente por el Ente Gestor, serán reinvertidas en actividades del mismo Ente, que por sus características son deficitarias.

El Ente de Gestión, tiene que tener un marco estable de actuación, de forma que la acción concertada a largo plazo los distintos agentes intervinientes, pueda beneficiarse de las sinergias aportadas por cada uno de los compromisarios. Este tipo de actuación estable, participativa y concertada, permitirá generar la confianza suficiente para ampliar el volumen de actuación, gracias a la aportación de capitales privados.

Puesto que se trata de instrumentalizar cada uno de los proyectos mediante reglas eficientes de mercado, será básica la definición de los papeles de cada uno de los agentes compromisarios realizará a lo largo del proceso que se implementa, con la acotación de sus intereses, riesgos y beneficios, tanto en valores absolutos como temporales.

La correcta gestión del Ente permitirá corregir las hasta ahora anormales tendencias del mercado inmobiliario en el Centro Histórico y Sta Marta,

permitiendo a los promotores (como actividad empresarial) encontrar su campo de acción en estos procesos. Esto funcionará si los planes de viabilidad de cada una de las fases de actuación, establecen pormenorizadamente las formas, volumen de actuación y plazos en que se deben producir las obra (urbanización y edificación, respectivamente), el pago de las mismas y las ventas. Acotando indeterminaciones, se pueden fijar los parámetros del negocio inmobiliario y los inversores pueden eliminar la inseguridad de su aportación de capital y valorar la rentabilidad de su inversión en los plazos de proyecto.

Los agentes que deben intervenir en las operaciones de rehabilitación no se pueden reducir a las administraciones públicas (tanto por sí mismas como a través de sus empresas u organismos autónomos), si bien será imprescindible su primera declaración de voluntades y su impulso inicial para que este sea creíble. Una vez fijada la voluntad política (urbanística), por medio de los conciertos, se pueden incorporar inicial o posteriormente, todos aquellos participantes en el proceso, desde propietarios de suelo a empresas urbanizadoras, tanto como empresas privadas, bancos, sociedades de ahorro y crédito, particulares, etc., con los que se establecerá una relación reglada a partir de los propios estatutos de la sociedad de rehabilitación.

La participación de cada uno de sus integrantes se definirá en cada uno de los proyectos a poner en marcha, en función de sus niveles de compromiso. Hay que poner de manifiesto, que desde la perspectiva que ofrece este tipo de actuaciones en otros países, se ha visto que una clara y decidida declaración de voluntades administrativas, y un impulso inicial realista y con financiación suficiente, ha permitido pasar de una primera situación donde los niveles de compromiso presupuestario de las administraciones para poner en marcha los proyectos era importante, a una situación posterior donde las Sociedades de Rehabilitación, se definen como autosuficientes desde el punto de vista presupuestario, dado el interés del sector privado por participar en ellas.

La acotación de las inversiones públicas por parte de las administraciones municipales y estatales, una vez desembolsadas las aportaciones de capital inicial, solo se deben circunscribir, a las ayudas administrativas que como política general se dan en todo el país, para actuaciones similares a las que se proponen.

El buen fin de la operación dependerá del diseño económico-financiero de toda la actuación, si bien habrá de prever distintas alternativas de ajuste en función de los posibles convenios y negociaciones que se realicen con el sector privado a lo largo del proceso de desarrollo.

Puesto que cada una de las operaciones se deben plantear como autosostenidas, y con beneficio cero, los primeros estudios de viabilidad exigirán una previsión del cash-flow a lo largo de toda la operación, para que los objetivos se puedan alcanzar de una forma real.

Todo lo anterior, se puede convertir en un rotundo fracaso, si no se es capaz de comunicar la idea del proyecto a los ciudadanos de Sta Marta, ilusionándolos con la consecución de un nuevo proyecto de ciudad. En este sentido es imprescindible poder transmitir la imagen final del cambio de la ciudad, así como la idea de que este proyecto es factible desde el punto de vista económico, urbanístico y social. A su vez hay que transmitir también la idea de que el ENTE GESTOR tiene la capacidad técnica y financiera para desarrollar el proyecto y lo que es más importante, terminarlo en los plazos establecidos.

Las líneas generales de actuación deberían ser:

- La ejecución de las actuaciones se deberán realizar mediante un Ente de Gestión independiente a los entes que participan, y creado para ese fin.
 - Es imprescindible conseguir la concertación de operaciones entre distintos agentes públicos y privados
 - Diseñar la operación minimizando los costes presupuestarios, hasta conseguir operaciones económicamente autosostenidas.
 - Las actuaciones tienen que ser modélicas desde el punto de vista urbanístico y tener demanda real.
 - Los Programas y Planes de Actuación, tienen que ser definidos a largo plazo, para que todos los agentes del mercado inmobiliario los conozcan, de forma que puedan estar preparados para actuar en ellos.
 - Los ciudadanos tienen que ver el proyecto como suyo
- Las ventas de los suelos urbanizados y de inmuebles rehabilitados se realizaran siempre dirigidos a usuarios y promotores finales con garantía de instalación (no retención especulativa).

6.2. Instrumentos de Gestión y financiación

6.2.1. Unidades de Actuación Urbanística

Criterios de conformación de las UAU

El diseño y la conformación de las Unidades de Actuación Urbanística (U.A.U.) se basan en lo establecido por la Ley 388 de 1997 como instrumentos de gestión para la ejecución efectiva de los POT y los Planes Parciales.

Adicionalmente y tomando como base la importancia estratégica de estos instrumentos para generar dinámicas urbanas, se proponen las Unidades de Actuación para el Plan Parcial del Centro Histórico de Santa Marta de tal manera que garanticen la integralidad y total ejecución del Plan bajo los criterios definidos a continuación²:

- Las UAU corresponden a sectores catalogados como homogéneos en términos de Propuesta Urbana, de tratamientos y de normativa.
- Cada UAU contiene un Proyecto Piloto que apunta a un área temática específica y diferente.
- Con la ejecución de los Proyectos Piloto de cada UAU, se garantiza la realización de los proyectos estructurantes del Plan Parcial.
- Dentro de cada UAU se logra el equilibrio requerido para el reparto equitativo de cargas y beneficios

METODOLOGIA APLICADA.

Los datos básicos de las operaciones que se plantean en el Centro Histórico de Santa Marta, se basan en los avalúos catastrales.

Los precios unitarios del suelo, se tomaron de los avalúos. Los restantes precios (construcción, ventas etc.) se han tomado del estudio del mercado inmobiliario y del método de reposición aplicados para avalúos comerciales.

Las simulaciones de cada Unidad de Actuación se basa en la hipótesis de que un 10% de la edificabilidad será dedicada a oficinas, que el 30% del los usos en el piso suelo serán comercios y el resto viviendas.

Para calcular los parqueaderos se ha hecho la hipótesis de que cada 100 m² construidos tendrán un aparcamiento de 12 m².

El mecanismo de actuación es el de que una vez aprobado el Plan Parcial se procede a delimitar las Unidades de Actuación, conforme a lo preceptuado por la Ley 388 y se someterá a votación las bases de

² Tomado del Plan Parcial del Centro Histórico de Barranquilla. Documento de Formulación. Pact Arim 93. Diciembre de 2003.

actuación con todas las cesiones, incrementos de edificabilidad y cargas de urbanización definidas por el Plan Parcial.

Para analizar si las actuaciones propuestas son rentables desde el punto de vista económico, se plantea la hipótesis de que todo se ejecutará por medio de la compra de los inmuebles.

Esto no quiere decir que si los propietarios, todos o una parte, deciden participar en la ejecución de la Unidad de Actuación puedan hacerlo, para lo cual, habrá que crear mecanismos para que puedan participar en la ejecución de la Unidad (pagando las cargas generales que les corresponda, aportando suelos, etc.).³

UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANISTICAS PROPUESTAS.

Bajo los criterios y la metodología anteriormente expuesta se proponen 7 Unidades de Actuación sobre el borde urbano de la Avenida del Ferrocarril.

La operación de la Avenida del Ferrocarril, trata de rehabilitar todo el perímetro del Centro Histórico.

Sobre una superficie aproximada de 120.000 m² de lotes que en la actualidad tienen edificado 85.915 m² se trataría de demolerlos y edificar 271.933 m² de nuevos edificios y crear 37.853 m² de espacios libres, además de la circunvalación del Centro Histórico.

Tabla Resumen e Usos por Unidad de Actuación.

| USOS UNIDADES | VIVIENDA | COMERCIO / OFICINAS | PARQUEO | ESPACIO PÚBLICO |
|------------------|----------------|------------------------|---------------|--------------------|
| 1 | 13.350 | 2.670 | 1.827 | 1.886 |
| 2 | 15.636 | 3.909 | 2.675 | 2.406 |
| 3 | 14.105 | 2.821 | 1.931 | 1.703 |
| 4 | 17.789 | 3.509 | 2.435 | 2.568 |
| 5 | 10.401 | 3.467 | 1.424 | 3.511 |
| 6 | 18.962 | 3.716 | 3.716 | 2.342 |
| 7 | 15.448 | 2.477 | 1.359 | 2.391 |
| 8 | 27.265 | 4.741 | 3.732 | 3.343 |
| TOTAL | 132.956 | 27.310 | 19.100 | 20.150 |

³ Tomado de la metodología aplicada por el economista Javier de Marco, asesor del Banco InterAmericano de Desarrollo.

Elaborado por: Operador Urbano Centro Historico de Santa Marta S.A.

REPARTO DE CARGAS Y BENEFICIOS.

De acuerdo con el numeral 6 del artículo 19 de la ley 388 de 1997, en el Plan Parcial se determinan y concretan los instrumentos y mecanismos relacionados con su gestión. Dentro de estos instrumentos encontramos el REPARTO DE CARGAS Y BENEFICIOS, aplicable a las Unidades de actuación cuando se requiera la gestión asociada de propietarios.

El reparto equitativo de cargas y beneficios debe buscar el equilibrio en las desigualdades que puedan generarse como consecuencia de las decisiones de los Planes de Ordenamiento Territorial o Planes Parciales. La metodología consiste en la distribución de los costos en proporción al área de los inmuebles y otros bienes y valores aportados por cada propietario.

Estos aportes son considerados en comunidad de reparto, independientemente a la ubicación de los predios edificables y las zonas de cesión del proyecto.

De la misma manera se distribuyen los beneficios del desarrollo urbanístico, sean estos en suelo o en metros cuadrados de construcción de los distintos usos.

Son cargas imputables a una Unidad de Actuación, las cesiones y la realización de obras públicas de las redes secundarias y domiciliarias de servicios públicos de beneficio local y las cesiones para parques zonas verdes, vías vehiculares y peatonales.

No son cargas imputables, aquellas correspondientes al costo de infraestructura vial principal y redes matrices de servicios públicos.

Bajo la aplicación de esta concepción macro de la metodología del Reparto de Cargas y Beneficios se procedió a su implantación en cada una de las Unidades de Actuación propuestas para el Centro Histórico de Santa Marta.

Para cada una de las Unidades se calculó un formato de reparto de cargas y beneficios, el cual se subdivide en tres partes que son:

- Aporte inmobiliario, que corresponde al porcentaje de cada propietario a partir del valor del inmueble aportado, y considerando que dentro de la propuesta urbana se incluye la rehabilitación inmobiliaria se incluye la participación de inversionistas para garantizar la realización de las acciones planteadas a partir de la iniciativa privada.
- Costos, en este segundo cuadro se establecen los costos de las intervenciones, tanto urbanas como inmobiliarias. Dentro del valor estimado para el espacio público se incluyó el manejo de redes secundarias y la actualización y modernización de servicios públicos. A su vez se estiman las ventas productos de la acción inmobiliaria, la cual permite determinar un beneficio económico en la operación.
- Reparto de beneficios, a partir de cada uno de los porcentajes de participación establecido en el cuadro No 1, se reparten los beneficios económicos determinados en el cuadro No 2, tanto para propietarios como para inversionistas, calculando un monto final recuperado que incluye el capital inicial y su respectivo porcentaje de beneficio.

Es indispensable que una vez desarrollado el proceso de aprobación de cada una de las Unidades de Actuación se establezca con los propietarios el valor de equivalencia, el cual será refrendado con el porcentaje de participación establecido en los cuadros descritos anteriormente.

Este porcentaje es aplicable a cualquier valor de equivalencia que se acuerde dentro de los procesos de sociabilización y aprobación de las Unidades de Actuación, previstos en los artículos 41 a 44 de la Ley 388 de 1997.

Unidad de Actuación Urbanística 1
Manzanas 90, 91.

Unidad de Actuación Urbanística 2
Manzanas 92, 93, 96.

Unidad de Actuación Urbanística 3
Manzanas 97, 103, 110.

Unidad de Actuación Urbanística 4
Manzanas 131, 118

Unidad de Actuación Urbanística 5
Manzanas 136, 135

Unidad de Actuación Urbanística 6
Manzana 151, 157, 156, 172, 176.

Unidad de Actuación Urbanística 7
Manzana 196, 193.

Unidad de Actuación Urbanística 7
Manzana 195.

6.2.2. Plusvalía

La participación en Plusvalía es un instrumento cuyo propósito es garantizar el de derecho al espacio público y garantizar el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados de las acciones implementadas a través del ordenamiento territorial.

En el caso del Plan Parcial y Plan Especial de Protección del Centro Histórico, se considera como un factor generador de plusvalía, el mayor valor que se generará en los inmuebles ubicados en el sector como consecuencia de la implementación de dicho plan reflejado en mejoramiento del espacio público, rehabilitación de inmuebles contemplados en proyectos piloto, la ejecución de proyectos de renovación urbana mediante el uso de Unidades de Actuación Urbanística y una óptima reglamentación urbanística que permitirá conservar las características urbanas, históricas y patrimoniales del sector, a la vez que se posibilita un mejor aprovechamiento inmobiliario de las edificaciones.

Esta plusvalía será aplicada a todos los inmuebles del Centro Histórico y su área de influencia que no estén incluidos dentro de las Unidades de Actuación Urbanística ni dentro de las fajas de valorización por proyectos de espacio público.

La tasa de participación que se imputará a la plusvalía generada será adoptada en documento aparte que aprobará el concejo distrital para tal fin

6.3. Evaluación Financiera del Proyecto

6.3.1. Costo por Componentes

RESUMEN PROYECTOS POR COMPONENTES

| ESPACIO PÚBLICO | |
|-------------------------|-----------------------|
| Proyectos | |
| Fachada al Mar | 1.203.365.165 |
| Plaza de Bolívar | 2.501.360.400 |
| Plaza Santa Rita | 1.566.663.090 |
| Plaza de la Catedral | 1.449.734.880 |
| Parque San Miguel | 2.143.228.230 |
| Plaza San Francisco | 560.018.250 |
| Parque Santander | 1.935.251.010 |
| Callejón del Correo | 499.780.341 |
| Carrera Quinta | 1.050.116.251 |
| Carrera Cuarta | 82.943.795 |
| Carrera Séptima | 320.990.625 |
| Calle 13 | 612.041.537 |
| Calle 17 | 455.877.682 |
| Calle 19 | 646.942.527 |
| Puntos de Transferencia | 11.745.000.000 |
| TOTAL | 26.773.313.784 |

| | |
|--|-----------------------|
| Programas | |
| Arborización en el Centro | 391.670.000 |
| Eliminación de Redes | 14.476.642.494 |
| Campaña de recuperación y enlucimiento de fachadas | 75.260.000 |
| Amoblamiento Vías Peatonales | 490.278.000 |
| TOTAL | 15.433.850.494 |

| MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD | |
|--|--------------------|
| Proyectos | |
| Conformación de Islas Ambientales | 94.976.000 |
| Programas | |
| Jerarquización de la malla vial | 152.216.000 |
| Reorganización del sistema de transporte público | 35.404.000 |
| TOTAL | 282.596.000 |

| RENOVACIÓN URBANA | |
|--------------------------------|----------------|
| Proyectos | |
| Renovación Avenida Ferrocarril | 14.211.450.000 |

TOTAL**14.211.450.000****TURISMO Y CULTURA**

Proyectos

Muelle turístico y marina de yates

Morro

\$ 1.279.510.630,00

Hotel Tayrona

Circuito Bolivariano

\$ 197.796.000,00

Escenario artístico marino

\$ 3.417.042.500,00

Transporte turístico náutico

\$ 735.958.000,00

\$ 5.630.307.130,00

Programas

Creación de centros de información y
servicios al turista

\$ 31.800.000,00

Señalización Turística

\$ 69.377.000,00

Cultura ciudadana

\$ 44.520.000,00

Cultura al centro

\$ 76.320.000,00

\$ 222.017.000,00

PATRIMONIO

Proyecto

La Catedral

\$ 500.000.000,00

Programas

Escuela taller de artes y oficios

\$ 995.048.500,00

Vigias del patrimonio

\$ 106.530.000,00

\$ 1.101.578.500,00

SOCIO-ECONOMICO

Programas

Capacitación a trabajadores informales
para acceder a nuevas formas de
sustento

\$ 768.500.000,00

| | |
|---|---------------------|
| Creación de PYMES | \$ 234.048.000,00 |
| Aumento de la seguridad en el espacio publico | \$ 190.800.000,00 |
| Capacitación de los operadores turísticos | \$ 12.190.000,00 |
| | \$ 0,00 |
| | \$ 1.205.538.000,00 |

| | |
|----------------------------------|--|
| INSTITUCIONAL | |
| Programa | |
| Conformación del Operador Urbano | |

| | |
|--------------|-----------------------------|
| TOTAL | \$ 52.761.234.856,90 |
|--------------|-----------------------------|

6.4. Fuentes y líneas de financiamiento

6.4.1. Público

6.4.1.1. Findeter – Banca Multilateral

Las líneas principales de financiamiento público con las cuales se desarrollará el Plan del Centro Histórico son en el contexto nacional FINDETER, que actúa como Banco de segundo piso, parte del estado colombiano, apoyando las políticas nacionales.

FINDETER maneja en la actualidad líneas de crédito que permiten abordar proyectos urbanos como el planteado en el Plan Parcial del Centro Histórico, los cuales están desarrollados mediante instrumentos de gestión y financiación que permiten el recaudo de los dineros para el pago de los créditos.

A continuación se cita la política de crédito y posibilidades de Findeter en la financiación de inversiones del sector

CONSERVACION DE PATRIMONIO

Siendo el tema del patrimonio tan complejo y amplio, se ha considerado focalizar la acción de FINDETER en aquellos proyectos de intervención sobre bienes inmuebles, (intervenciones puntuales o en centros históricos) dado el potencial implícito en la recuperación y conservación de estructuras que pueden y deben ser aprovechadas para el beneficio de la comunidad, paralelo al significado que tiene para el país la valoración y conservación de este patrimonio. (Documento FINDETER: Guías sectoriales de presentación de proyectos)

MODALIDADES Y TIPOLOGÍAS DE PROYECTOS FINANCIABLES POR FINDETER

- Proyectos integrales de carácter arquitectónico que incluyen componentes de renovación urbana y conservación de patrimonio (restauración parcial o total de bienes inmuebles).
- Proyectos de conservación, recuperación o restauración de patrimonio arquitectónico inmueble.

En el ámbito internacional se cuenta con entidades como el Banco Interamericano de Desarrollo BID, el cual ya ha contribuido con la financiación de la asesoría italiana al presente Plan y ha financiado distintos proyectos en Centros urbanos como en Quito, Montevideo, Santo Domingo y Panamá entre otros.

El Banco viene financiando acciones encaminadas no sólo a la conservación de monumentos sino también a generar condiciones atractivas para la instalación de actividades económicas y residenciales que garanticen sostenibilidad.

Por tanto se financian inversiones en espacio público, infraestructuras, conservación de edificios privados y fomento a las actividades económicas.

El BID persigue varios objetivos en este sentido tales como:

“ofrecer la oportunidad de ayudar a los prestatarios a mejorar la efectividad del gasto público destinado a la preservación del patrimonio urbano, asignándolos según prioridades claras y consensuadas y destinándolos a promover inversiones privadas”

Para el logro de este objetivo se plantea lo siguiente:

“que la iniciativa de los programas de conservación surja del nivel local y que los niveles centrales o regionales de gobierno apoyen en proporción a los intereses nacionales o regionales que estos programas satisfacen. Así mismo, implica estimular mecanismos institucionales de concertación de los intereses públicos y privados para promover la acción conjunta de los actores. En particular se busca estimular la participación de los propietarios del suelo e inversionistas inmobiliarios.

Un ejemplo de eficaz de este tipo de mecanismo institucional son las sociedades de capital mixto o los consorcios público-privados con amplia representación de los actores interesados”. (Eduardo Rojas – Centros Históricos de A.L y el Caribe)

En este sentido es evidente que la propuesta tanto urbana como institucional planteada en el plan centro de Santa Marta coincide con los objetivos de desarrollo y gestión del Banco Interamericano de Desarrollo BID, por lo que este proyecto tiene buenas posibilidades para aplicar a sus líneas de crédito..

6.4.1.2. Cooperación Internacional

La cooperación internacional es una de las fuentes de financiamiento importantes para el desarrollo de este tipo de proyectos, sin embargo la modalidad de cooperación tiende cada vez más a los “partenariados”, en los cuales más que ayuda unilateral se plantean grupos en los cuales cada socio debe recibir y aportar a la vez, en la medida de sus capacidades.

Es necesario por tanto plantear proyectos sostenibles, reproducibles y que involucren ampliamente los actores públicos y privados de tal manera que se garantice la continuidad, la transparencia y la eficacia de los proyectos.

Entre los programas de cooperación internacional se plantea participar inicialmente con la AECI en la creación de la Escuela Taller de artes y oficios en la cual, como se explicó anteriormente, se capaciten jóvenes en diversos oficios como los relacionados a la restauración, a la elaboración de artesanías, etc. URBAL, programa de cooperación de la Unión Europea para ciudades de Europa y América Latina, con el cual ya se concluyó exitosamente un proyecto tipo A y en el que Santa Marta está habilitada para armar su propia red para iniciar un proyecto tipo A o avanzar en la implementación de un proyecto tipo B. Para este programa se requiere el aporte de un 30% de los recursos totales del proyecto a presentar.

Igualmente se encuentra la Cooperación Francesa descentralizada a través del Operador Urbano Pact Arim 93, el cual ya viene realizando los estudios para la puesta en marcha de la base institucional que ejecutará el Plan Centro, fundamentado en la filosofía de la recuperación de sectores urbanos a través de la rehabilitación de vivienda fundamentalmente y la generación de autosostenibilidad económica.

Adicionalmente será necesario explorar de manera permanente las diferentes líneas de cooperación internacional orientadas a la recuperación de Contextos Históricos, en los cuales el Distrito de Santa Marta pueda participar para acceder a cooperación técnica y financiera, así como al intercambio de experiencias y trabajo conjunto entre ciudades y países.

6.4.2. Privado

6.4.2.1. Banca Privada

Una de las fuentes de financiamiento para proyectos inmobiliarios será la Banca Nacional, principalmente privada para el acceso a créditos a constructores y compradores.

Estos créditos se pueden operar sin condiciones especiales ya que se aplican en operaciones rentables y se pagan bajo condiciones normales, únicamente siendo necesario el lleno de los requisitos exigidos por el sector financiero a cualquier usuario.

6.4.2.2. Inversionistas

El enfoque del proyecto se orienta a la rentabilidad del conjunto de las actuaciones, por tanto la financiación de los proyectos es posible realizarla

a través de inversión privada directa, lo cual genera no sólo la recuperación urbana del sector, sino una dinámica económica importante para inversionistas locales y extranjeros.

Gran parte de los proyectos tienen una rentabilidad alta, por lo cual estos tendrán su estrategia de marketing global e individual y serán ofertados a través de mesas de negocios.

6.4.3. Mixto

6.4.3.1. Operador Urbano

Tal como se planteó en la propuesta institucional, se creará un ente gestor, en este caso un Operador Urbano, mediante la constitución de una Sociedad de capital mixto en el que participarán los actores públicos y privados nacionales, regionales y locales interesados en invertir en el Centro Histórico de Santa Marta.

Este Operador será el encargado de gestionar y materializar los distintos proyectos contemplados en el plan parcial, producirá una rentabilidad en las actuaciones, será autosostenible, apegándose a lo adoptado en el presente plan.

(Ver anexo- Convenio Interinstitucional para la creación del Operador Urbano del Centro histórico de Santa Marta).

6.4.3.2. Alianzas por Proyectos

El Plan tendrá una gestión global, lo cual no impedirá realizar alianzas estratégicas por proyectos, dependiendo del carácter, la magnitud y la importancia de cada uno de los proyectos contemplados y que se puedan generar dentro de la dinámica de la implementación del mismo.

6.5. Propuesta de Seguimiento y Monitoreo

6.5.1. Alcaldía de Santa Marta

La Alcaldía de Santa Marta a través de la Secretaría de Planeación Distrital deberá velar por la efectiva ejecución del Plan Parcial y Plan Especial del

Centro Histórico, por la aplicación correcta de la norma y de los instrumentos de gestión y financiación adoptados.

La Secretaría de Planeación o quien el Alcalde Distrital designe, deberá realizar las gestiones necesarias para la adopción final de los instrumentos de gestión y financiación tales como la valorización, la plusvalía y las Unidades de actuación urbanística definidas en el presente Plan.

Una vez al año deberá realizarse conjuntamente con el Consejo Consultivo una evaluación de la ejecución del Plan y del cumplimiento de la Norma Urbanística.

De acuerdo a esta evaluación, la Secretaría de Planeación deberá realizar los ajustes necesarios cumpliendo todos los requisitos y pasos necesarios para su aprobación.

6.5.2. Veedurías Ciudadanas

A través de las Juntas de Acción Comunal y de vecinos, se realizará un seguimiento con la participación de los residentes y la ciudadanía en general, de tal manera que se garantice la integración y el beneficio de las acciones emprendidas con los actores comunitarios.

Se establecerán a principios de cada año, planes de trabajo concertados entre la comunidad y la Alcaldía de Santa Marta, donde se establezcan los mecanismos precisos que garanticen la transparencia del proceso de seguimiento del Plan Parcial.

Para este fin la Secretaría de Planeación deberá convocar durante los primeros 15 días del segundo mes de cada año mediante convocatoria pública al Comité de Promoción y Gestión que estará conformada por los representantes de los grupos comunitarios y los actores públicos y privados identificados previamente entre quienes se ejecutará la evaluación y el seguimiento de las acciones realizadas y por realizar.

El Comité deberá presentar sus propuestas en documento escrito ante la secretaria de Planeación, el cual podrá contener las observaciones a la ejecución del Plan, del cumplimiento de la normativa e incluir un programa de trabajo que garantice una evaluación efectiva del Plan.

Estas propuestas deberán servir como insumo para la retroalimentación y ajuste del Plan Parcial y Especial de Protección.

6.6. Plan de Divulgación

6.6.1. Audiovisuales y Publicaciones

La Alcaldía de Santa Marta deberá garantizar la divulgación del Plan mediante la realización y difusión de audiovisuales y publicaciones que permitan a los residentes y la ciudadanía en general conocer, retroalimentar y servir de multiplicadores del Proyecto.

La difusión del Plan se hace necesaria para generar un sentido de pertenencia entre la comunidad, por lo que se deberá diseñar una cartilla de fácil circulación que resuma los principales objetivos y proyectos.

6.6.2. Talleres ciudadanos y comunitarios

Una vez al año, posterior a la evaluación del Plan deberán realizarse talleres dirigidos a los residentes en la comuna central y se realizarán mínimo dos talleres dirigidos a la ciudadanía en general que permita a los interesados conocer el proceso de desarrollo del Plan y las posibilidades de incorporarse.

BIBLIOGRAFIA

- Carrión, Fernando, editor. Centros Históricos de América Latina y el Caribe.
- Carrión Fernando, editor. La ciudad Construida. Urbanismo en América Latina.
- URBAL. Programa de Cooperación Internacional de la Unión Europea para ciudades de Europa y América Latina. Red No 2 Contextos Históricos. Documento Base.
- Pact Arim 93. Programa de Rehabilitación de Vivienda Centro Histórico de Santo Domingo. Documento Base.
- Ministerio de Cultura. Plan Nacional para la recuperación de los Centros Históricos de Colombia. Documento base.