



ESTRATEGIAS PARA LA CONSOLIDACIÓN TURÍSTICA Y SOSTENIBLE DE LA ZONA NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO DIRECCIONADOS A SU ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MANEJO INTEGRADO COSTERO



Arq. ALFREDO ARRIETA PRÍNCIPE

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE
MAGÍSTER EN MANEJO INTEGRADO COSTERO

UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA
FACULTAD DE POSTGRADOS
MAESTRIA EN MANEJO INTEGRADO COSTERO

SEPTIEMBRE 2013
SANTA MARTA

**ESTRATEGIAS PARA LA CONSOLIDACIÓN TURÍSTICA Y SOSTENIBLE DE
LA ZONA NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO DIRECCIONADOS
A SU ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MANEJO INTEGRADO COSTERO**

Arq. ALFREDO ARRIETA PRÍNCIPE

**TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TITULO DE
MAGÍSTER EN MANEJO INTEGRADO COSTERO**

**DIRECTOR
MSC. FREDDY SANTIAGO MOLINA**

**UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA
FACULTAD DE POSTGRADOS
MAESTRIA EN MANEJO INTEGRADO COSTERO**

**SEPTIEMBRE 2013
SANTA MARTA**

AGRADECIMIENTOS

Agradezco la realización y culminación de este proyecto a Dios, a la Universidad Autónoma del Caribe y a las personas que desinteresadamente han hecho parte de este, en especial a:

1. A mi familia, por apoyarme e interesarse en colaborar durante la realización de este proyecto.
2. A la Msc. Martha Zapata Márquez, Coordinadora de Investigación del Programa de Arquitectura de la Universidad Autónoma del Caribe, por su tiempo y observaciones.
3. Al equipo de trabajo de la Universidad Autónoma del Caribe que participó en el desarrollo del proyecto, en especial a Ciro Parrado Reyes Director de la Oficina de Geomática y Sandra Osorio Bastos Directora del Programa Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras.
4. A mi tutor Msc. Freddy Santiago Molina y al Grupo de Investigación Arquitectura Bioclimática del Programa de Arquitectura de la Universidad Autónoma del Caribe, por su permanente interés en ver realizada esta tarea.
5. A toda la comunidad académica de la Maestría en Manejo Integrado Costero de la Universidad del Magdalena.

Nota de aceptación:

Firma del Presidente del Jurado

Firma del Jurado

Firma del Jurado

Santa Marta, Septiembre de 2013

CONTENIDO

	PÁG.
RESUMEN	12
ABSTRACT	13
INTRODUCCION	14
CAPITULO 1. GESTIÓN TURÍSTICA TERRITORIAL INTEGRADA Y SOSTENIBLE. UNA APROXIMACIÓN CONCEPTUAL	29
MARCO GENERAL DE ANTECEDENTES.....	29
ORDENAMIENTO TERRITORIAL	31
EL TURISMO EN EL CONTEXTO ACTUAL DE DESARROLLO TERRITORIAL	40
MANEJO INTEGRADO COSTERO	51
ENFOQUE PARA UN DESARROLLO SOSTENIBLE.....	60
CAPITULO 2. ESTRUCTURA FÍSICO ESPACIAL DEL MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL Y LOS PATRONES DE MANEJO COSTERO DE LA ZONA NORTE DEL ATLANTICO Y SU RELACIÓN CON EL CONTEXTO	63
ANÁLISIS DEL FUNCIONAMIENTO DEL TERRITORIO EN EL CONTEXTO DEPARTAMENTAL.....	70
EL MANEJO COSTERO EN LA ZONA NORTE DEL ATLANTICO	79
USOS DEL SUELO CON POTENCIALIDAD TURÍSTICA SEGÚN LOS PLANES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	86
CONCLUSIONES PARCIALES ACERCA DEL USO DEL SUELO Y FUNCIONAMIENTO ESPACIAL DE LA ZONA NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO.	102
CONCLUSIONES PARCIALES ACERCA DE LA INFRAESTRUCTURA BÁSICA DE SERVICIOS DE LA ZONA NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO.....	103
CONCLUSIONES ACERCA DEL ESCENARIO ACTUAL DE LA ZONA NORTE DEL ATLANTICO.....	105
CAPITULO 3. ESTUDIO PROSPECTIVO PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL TURÍSTICO DE LA ZONA NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO	110

ÁRBOL DE COMPETENCIAS. MARC GIGET	110
ÁBACO DE REGNIER	113
CONSTRUCCIÓN DE ESCENARIOS: EJES DE SCHWARTZ	116
CAPITULO 4. FORMULACIÓN DE ESTRATEGIAS PARA LA CONSOLIDACIÓN TURISTICA Y SOSTENIBLE DE LA ZONA NORTE DEL ATLANTICO	120
LINEAMIENTOS GENERALES DE FORMULACIÓN PARA EL ORDENAMIENTO TURÍSTICO TERRITORIAL	126
BIBLIOGRAFIA	131
ANEXO A. INFRAESTRUCTURA BÁSICA DE SERVICIOS POR MUNICIPIOS.	136
ANEXO B. CONCLUSIONES POR SUBSISTEMAS PRESENTES EN LA ZONA NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL ATÁNTICO.	155

LISTA DE FIGURAS

	PÁG.
Figura 1. Unidades Ambientales Costeras. Costa Caribe Colombiana.	16
Figura 2. Consecución del Proyecto. Etapa Recolección de la Información/Diagnóstico del manejo costero de la comunidad.....	22
Figura 3. Etapas fundamentales del Modelo Básico de Prospectiva Estratégica. 25	25
Figura 4. Esquemas asociativos propuestos en la LOOT.....	39
Figura 5. Subdivisión propuesta por el INVEMAR que se sintetiza las relaciones entre los componentes biofísico, económico y sociocultural.....	58
Figura 6. Corredor Turístico de la Zona Norte del Departamento del Atlántico ..	64
Figura 7. Jerarquía Funcional de los Asentamientos Urbanos del Departamento del Atlántico.....	71
Figura 8. Rutas Vía al Mar – Vía del Algodón.....	73
Figura 9. Patrón de asentamientos urbanos y funcionalidad espacial.....	75
Figura 10. Comparativo porcentual Usos de Suelo Urbano de Juan de Acosta. 2001-2011	88
Figura 11. Mapa de los Usos de Suelo censados de Juan de Acosta	89
Figura 12. Comparativo porcentual Usos de Suelo Urbano del Corregimiento de Santa Verónica. 2001-2011.....	90
Figura 13. Mapa de Usos de Suelo Urbano censados en el Corregimiento de Santa Verónica. Municipio de Juan de Acosta	91
Figura 14. Mapa de Usos de Suelo Urbano censados en Piojó.....	94
Figura 15. Mapa de Usos de Suelo Urbano censados en Puerto Colombia	97
Figura 16. Mapa de Usos de Suelo Urbano censados corregimiento de Salgar. Municipio de Puerto Colombia.....	98
Figura 17. Mapa de Usos de Suelo Urbano censados de Tubará	100
Figura 18. Mapa de Usos de Suelo Urbano censados de Puerto Velero. Municipio de Tubará.....	101
Figura 19. Árbol de Competencias Zona Norte del Departamento del Atlántico. 110	110
Figura 20. Variables Estratégicas Zona Norte del Departamento del Atlántico. 112	112

Figura 21. Ábaco de Regnier. Corredor Turístico de la Zona Norte del Departamento del Atlántico	114
Figura 22. Ábaco de Regnier. Escenario Tendencial del Corredor Turístico de la Zona Norte del Departamento del Atlántico.....	115
Figura 23. Nombre de los Escenarios Posibles para el Corredor Turístico de la Zona Norte del Departamento del Atlántico.....	117
Figura 24. Ejes de Schwartz. Escenarios Posibles para el Corredor Turístico de la Zona Norte del Departamento del Atlántico.....	117
Figura 25. Identificación de Actores, Objetivos, Estrategias y su incidencia en el Escenario Apuesta.	118
Figura 26. Mapa Zonificación Ambiental Zona Costera Departamento del Atlántico	121

LISTA DE CUADROS

	PÁG.
Cuadro 1. Pasos de la etapa de preparación	21
Cuadro 2. Pasos de la etapa de caracterización y diagnóstico	23
Cuadro 3. Unidades de Estudio, técnica e instrumentos.	24
Cuadro 4. Técnicas y su finalidad en el estudio prospectivo	25
Cuadro 5. Precisión de tendencias y detección del comportamiento de los Actores Sociales.....	26
Cuadro 6. Estimativo y Diseño de Escenarios.....	27
Cuadro 7. Estrategias para lograr el escenario apuesta.....	27
Cuadro 8. Elección de las opciones estratégicas: metas, objetivos, acciones .	27
Cuadro 9. Pasos de la etapa de formulación.....	27
Cuadro 10. Premisas y principios del MIAC de FAO	53
Cuadro 11. Sectorización de la zona costera colombiana.....	55
Cuadro 12. Niveles de ejecución y coordinación del MIZC	56
Cuadro 13. Metodología COLMIZC	57
Cuadro 14. Información General Del Departamento	63
Cuadro 15. Subregionalización del Departamento del Atlántico.....	64
Cuadro 16. Población Urbana y Rural.	65

Cuadro 17.	Grupos de Población Vulnerable.	65
Cuadro 18.	Índice de Pobreza Multidimensional.	66
Cuadro 19.	Indicadores Nivel Educativo.....	66
Cuadro 20.	Población con manejo de computador e idioma inglés.....	67
Cuadro 21.	Indicadores Sector Salud.....	68
Cuadro 22.	Indicadores de Agua Potable y Saneamiento Básico	68
Cuadro 23.	Indicadores de Vivienda.....	69
Cuadro 24.	Indicador de Desempeño integral	69
Cuadro 25.	Complejidad Funcional de Niveles de Asentamientos	72
Cuadro 26.	Volúmenes de carga y pasajeros movilizados en el Departamento del Atlántico.	74
Cuadro 27.	Zonificación y Aptitudes del Suelo. Municipio de Juan de Acosta....	86
Cuadro 28.	Usos del Suelo Urbano de Juan de Acosta	87
Cuadro 29.	Usos de Suelo Urbano. Corregimiento de Santa Verónica	88
Cuadro 30.	Zonificación Rural - Área de Usos y Tratamientos.....	92
Cuadro 31.	Usos de Suelo Urbano censados por número de predios y porcentaje de Piojó	93
Cuadro 32.	Usos de Suelo Urbano censados por número de predios y porcentaje de Puerto Colombia.....	96
Cuadro 33.	Usos de Suelo Urbano censados por número de predios y porcentaje del corregimiento de Salgar. Municipio de Puerto Colombia	98
Cuadro 34.	Usos de Suelo Urbano censados por número de predios y porcentaje de Tubará	99
Cuadro 35.	Usos de Suelo Urbano censados por número de predios y porcentaje de Puerto velero. Municipio de Tubará.....	101
Cuadro 36.	Usos Recomendados por Unidades Ambientales.....	121
Cuadro 37.	Políticas y Estrategias por Unidades de Zonificación	124
Cuadro 38.	Población y cobertura de los servicios públicos. Municipio de Juan de Acosta	136
Cuadro 39.	Indicadores Nivel Educativo.....	137
Cuadro 40.	Porcentaje de personas con manejo de computador e idioma inglés. Municipio de Juan de Acosta.....	137
Cuadro 41.	Indicadores Sector Salud.....	138

Cuadro 42.	Equipamiento Deportivo y Parques. Corregimientos del Municipio de Juan de Acosta.....	139
Cuadro 43.	Equipamientos de Interés Turístico.....	140
Cuadro 44.	Datos de población y cobertura de los servicios públicos. Municipio de Piojó	141
Cuadro 45.	Centros e Instituciones de Carácter Oficial. Piojó.....	141
Cuadro 46.	Indicadores Nivel Educativo.....	141
Cuadro 47.	Población con manejo de computador e idioma inglés. Municipio de Piojó	142
Cuadro 48.	Equipamientos de Salud. Piojó.....	142
Cuadro 49.	Indicadores Sector Salud.....	142
Cuadro 50.	Clasificación Vial. Piojó.....	142
Cuadro 51.	Datos de población y cobertura de los servicios públicos. Municipio de Puerto Colombia.....	145
Cuadro 52.	Indicadores Nivel Educativo.....	145
Cuadro 53.	Porcentaje de personas con manejo de computador e idioma inglés. Municipio de Puerto Colombia.....	146
Cuadro 54.	Indicadores Sector Salud.....	146
Cuadro 55.	Datos de población y cobertura de los servicios públicos. Municipio de Tubará	149
Cuadro 56.	Indicadores Nivel Educativo.....	150
Cuadro 57.	Población con manejo de computador e idioma inglés. Municipio de Tubará	150
Cuadro 58.	Indicadores Sector Salud.....	151
Cuadro 59.	Fechas de aprobación municipal y concertación de los planes de ordenamiento territorial de los municipios costeros del Atlántico	159
Cuadro 60.	Escenario Actual Zona Norte Departamento del Atlántico	164

RESUMEN

El presente documento aporta los resultados de un trabajo desarrollado desde el año 2011 hasta el año 2013 a lo largo de la franja costera de los municipios de Puerto Colombia, Tubará, Juan de Acosta y Piojó, que conforman la zona norte del departamento del Atlántico y se desarrolla en el ámbito del manejo integrado costero, la planificación estratégica, la sostenibilidad ambiental y el desarrollo sostenible y presenta estrategias de ordenamiento del territorio que facilitan su intervención de manera integral y orientada al desarrollo del turismo.

Sobre la base de entender la existencia del territorio costero como un sistema que integra lo ambiental, social, cultural y lo económico, analiza información secundaria, acerca de la normativa vigente, planes de desarrollo, esquemas y plan básico de ordenamiento territorial de los municipios costeros e información primaria obtenida de la aplicación de instrumentos cualitativos y cuantitativos, a través de salidas de campo realizadas en el año 2011.

Lo anterior permite validar la existencia de una oferta ambiental, normativas de nivel nacional y local, equipamientos, infraestructura de servicios especializada, usos de suelo turístico tanto urbano como rural y aporta un conocimiento del funcionamiento espacial de la zona estudiada. Esto se sintetiza en matrices DOFA y mediante la aplicación de técnicas de planeación estratégica y prospectiva como el Árbol de Competencias de Marc Giget, el Ábaco de Régnier, Juego de Actores y los Ejes de Peter Schwartz, se identifican variables significativas para establecer desde distintos escenarios estratégicos de planificación en el ámbito subregional departamental, el más probable o escenario apuesta.

Como resultado concreto, se espera que las estrategias de ordenamiento territorial formuladas y dirigidas a los municipios para sus instrumentos de planeación territorial, se conviertan en un insumo para la gestión turística integrada y sostenible de la zona costera del departamento del Atlántico.

PALABRAS CLAVES: Zona costera, planificación estratégica, manejo integrado costero, ordenamiento territorial turístico, desarrollo territorial, sostenibilidad ambiental, desarrollo sostenible.

ABSTRACT

This document provides the results of a research conducted from 2011 until 2013 along the coastal strip of the municipalities of Puerto Colombia, Tubará, Juan de Acosta and Piojó, which constitute the North Zone of Atlantic Department area and it was developed in the field of integrated coastal management, strategic planning, environmental sustainability, and sustainable development. It presents strategies for land-use planning that facilitate their intervention in a comprehensive way and the development of the tourism-oriented.

On the basis of understanding the existence of the coastal territory as a system that integrates environmental, social, cultural and economic characteristics, this document analyzes secondary information about the regulations, development plans, schemes and basic land use plan of the coastal townships and primary data obtained from quantitative, and qualitative tools through field trips conducted in the 2011 year. This methodology allowed the validation of the current usage of the touristic land in urban and rural areas and provides knowledge about the function of the space within the studied zone. Information was summarized using SWOT analysis and synthesized through the application of techniques of prospective planning such as Marc Giget's Competence Tree, Régnier's Abacus, Game of Actors and Peter Schwartz's Axes for the construction of scenarios, among others. Significant variables were identified to establish from different strategic planning scenarios, within the departmental sub-regional scope, the most probable one or "Bet Scenario.

As a concrete result, expected land use strategies formulated and addressed to municipalities for their territorial planning instruments, to become an input for the integrated and sustainable tourist management of the coastal zone of the Atlantic Department.

KEY WORDS: Coastal zone, strategic planning, integrated management coastal, tourist territorial ordering, territorial development, environmental sustainability, sustainable development.

INTRODUCCION

“El carácter sistémico del mundo real en el cual deben ser tomadas las decisiones, no solo requiere que las decisiones para el desarrollo individual sean tomadas con base en el sistema total de causa y efecto sobre el que impactan, sino que cada decisión se relacione con todas las otras que interactúan en la formación y dinámica de nuestro futuro en su conjunto” (Bifani, 1999).

La ocupación del territorio resulta de los procesos de elección y utilización del espacio geográfico por parte del ser humano, en función de diversos intereses de tipo cultural y socio-económico que conlleva a la modificación del paisaje, al realizar la implantación de un sistema urbano artificial al medio.

Las zonas costeras a nivel mundial son consideradas como áreas de alto valor estratégico puesto que albergan ecosistemas biodiversos y por los servicios que ofertan al ser humano. Estas áreas concentran actividades de gran impacto en las economías de muchos países, relacionadas con la explotación de recursos naturales, su transformación y comercialización en forma de bienes y servicios (FAO, 2006).

En este sentido, las zonas costeras albergan las dos terceras partes de la superficie de las grandes ciudades del mundo y más de la mitad de la población mundial, lo que genera asimetrías con respecto al impacto que esto causa en el medio (Cincin-Sain y Knecht, 1998).

A escala mundial existen distintos enfoques para la realización de intervenciones en las zonas costeras, que aunque privilegian aspectos ambientales, económicos, sociales y culturales, no aseguran procesos interinstitucionales, ni intersectoriales, ni una adecuada participación ciudadana. (PNUMA, 1996)

En la actualidad, el territorio marino-costero no ha sido abordado de manera integral por la normativa y las políticas públicas vigentes, además la coexistencia de competencias de diversas instituciones conforman un marco poco coherente para su adecuado manejo. (DNP, 2008; Barragán, 2010).

Aunque Colombia posee 1.141.748 km² de tierras emergidas y de 928.660 km² de áreas marítimas que constituyen casi el 50% del territorio, existe un marcado desconocimiento por parte de la población en general y de los departamentos costeros en particular, acerca de esta realidad que involucra no solo aspectos de la soberanía nacional sino la importancia que representan los ecosistemas marinos costeros para el desarrollo social, económico y cultural del país (INVEMAR, 2009).

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Las zonas costeras colombianas, además de concentrar el 10% de la población, poseer una posición geopolítica privilegiada y fronteras marítimas con 9 países, aportan una riqueza ambiental y una diversidad étnica y cultural que contribuye a conformar un país megadiverso con potencial que no ha sido aprovechado para consolidar al turismo como una opción válida de desarrollo sostenible. (Porter, 1994; Ley 300 de 1996; COMPES 2005; Ley 1101 de 2006; Ministerio de Comercio, 2009).

Así mismo, la base económica regional no guarda relación con el aprovechamiento del territorio marino-costero, las actividades productivas asociadas a estos territorios representan menos del 1% del PIB. Las zonas costeras están rezagadas en su desarrollo, su ingreso per cápita se encuentra por debajo del promedio nacional y su población se encuentra dentro de la más pobres del país (NBI>50%). (DNP, 2008).

En la región Caribe Colombiana existen 31 municipios que tienen costa y en estos territorios se presentan situaciones de degradación de los ecosistemas por contaminación, manejo inadecuado del recurso pesquero, erosión de la línea de costa por tala indiscriminada de las zonas de manglar, aumento de la cuña salina en las aguas someras, pérdida de hábitats de gran importancia a nivel mundial que afectan la diversidad biológica del área, entre otros (Alonso *et al.*, 2003).

Lo anterior, obedece en parte a la poca conciencia que se tiene en general acerca de lo fundamental que es la preservación de la biodiversidad presente en las zonas marino -costeras colombianas, lo que ha dado como resultado la aplicación de modelos de desarrollo inadecuados que imponen un ritmo de explotación de recursos más alto que su capacidad de regeneración agotándolos rápidamente.

A esto se le suma la presión que ejerce el aumento de la población traducida en procesos de urbanización de la costa con fines residenciales, comerciales y de servicios, industriales y agropecuarios que a medida que complejizan los problemas ya presentes, evidencia el inadecuado tratamiento de los mismos (Barragán, 2010).

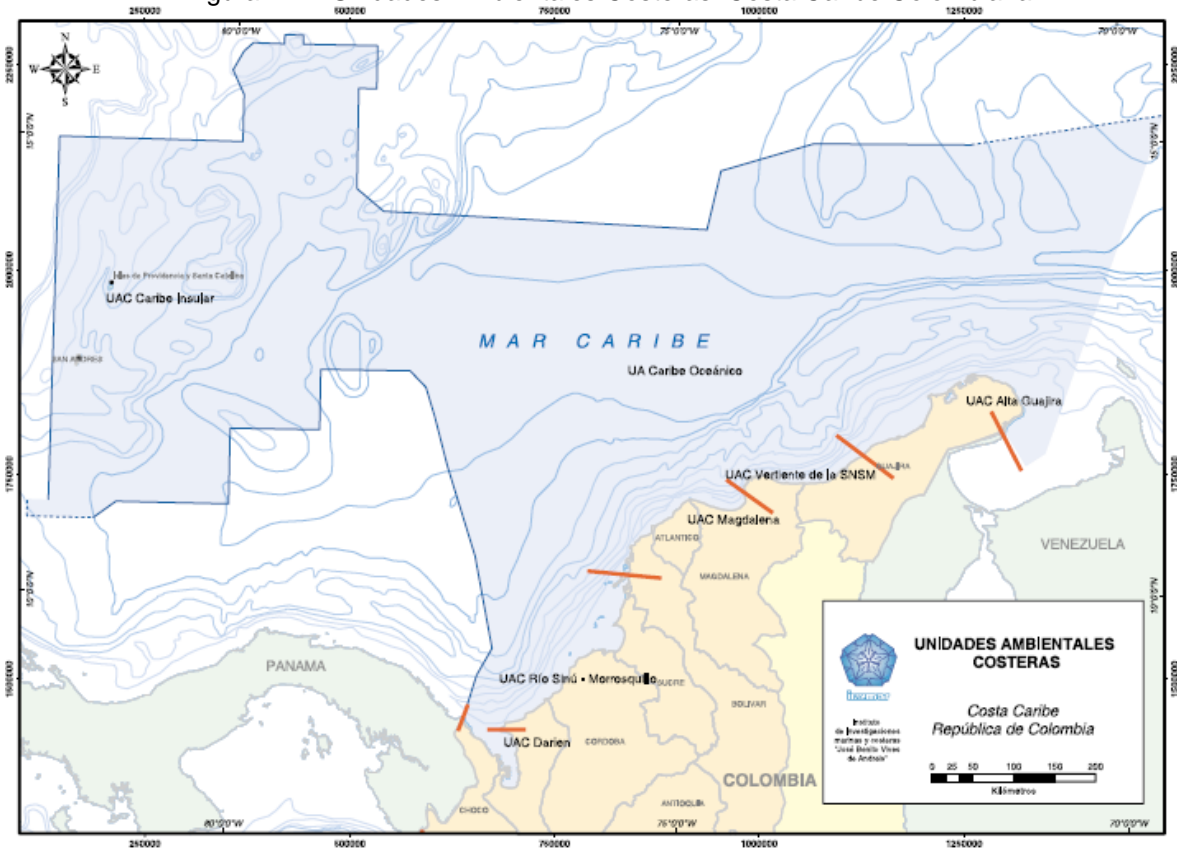
La zona costera del departamento del Atlántico hace parte de la Unidad Integral de Planificación y Ordenamiento Territorial Ambiental del Caribe Continental, de la UAC Magdalena y de la UMI Delta Canal del Dique Ciénaga de Barbacoas; se encuentra conformada por el Distrito de Barranquilla, el Municipio de Puerto Colombia, el Municipio de Tubará, el Municipio de Juan de Acosta, y el Municipio de Piojó, cuenta con una franja litoral de 64.5 kilómetros aprox. sobre el Mar Caribe, que representa un 4% del total del Caribe colombiano. Se extiende desde

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

la Ciénaga de Mallorquín y el Tajamar Occidental en Barranquilla, hasta Pta. Astilleros en Piojó en límites con el departamento de Bolívar.

Para el presente trabajo esta zona se entiende conformada por los municipios de Puerto Colombia, Tubará, Juan de Acosta y Piojó. Posee una ubicación estratégica dentro del territorio que integra a las tres ciudades turísticas más importantes de la Costa Caribe Colombiana (Cartagena, Barranquilla y Santa Marta) y que se caracteriza por contar con áreas de especial protección e interés ecológico como La Vía Parque Isla de Salamanca, el Sistema Delta Estuarino del Río Magdalena, la Ciénaga Grande de Santa Marta, y el Parque Nacional Tayrona.

Figura 1. Unidades Ambientales Costeras. Costa Caribe Colombiana.



Fuente: Alonso et al., 2003

Presenta una gran variedad de ecosistemas, considerados verdaderos bienes estratégicos ubicados en los diferentes pisos térmicos existentes, desde el nivel del mar hasta el páramo representado en la Sierra Nevada de Santa Marta, considerada la montaña costera más alta del planeta; entre estos vale la pena

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

mencionar arrecifes de coral, praderas de pastos marinos, estuarios y lagunas costeras, manglares, litorales rocosos y playas arenosas.

Estos ecosistemas permiten y sustentan la población que se asienta en ellos a través de diversas actividades en los tres sectores productivos y en distintas variedades de escalas entre las que se encuentran la pesca, la maricultura, actividades de transporte de carga y pasajeros asociadas a las portuarias, y principalmente actividades recreacionales y turísticas, complementado con explotaciones mineras, agrícolas, y pecuarias en los territorios aledaños (INVEMAR, 2005).

La población de la zona se concentra principalmente en los centros urbanos y está continuamente acrecentada por migrantes que encuentran mayor cobertura de servicios y educación y mayor oferta de empleo, además de mejores condiciones de seguridad que en las áreas rurales, de donde han sido expulsados por efectos de la pobreza y el conflicto armado (CYTED-IBERMAR, 2009).

Los municipios de la zona norte del departamento del Atlántico presentan un gran potencial ambiental y turístico por desarrollar y explotar como instrumento idóneo para impulsar su desarrollo socio-económico. Una población concentrada principalmente en los centros urbanos y continuamente acrecentada por migrantes que encuentran mayor cobertura de servicios y educación y mayor oferta de empleo, además de mejores condiciones de seguridad que en las áreas rurales, donde por efectos de la pobreza y el conflicto han sido expulsados. (INVEMAR, 2005), (Barragán M, 2010).

En la mayoría de los asentamientos en la zona de estudio, se presenta un intercambio desequilibrado de información y energía entre el sistema natural (ecosistemas autorregulables naturales) y los controlados por el hombre, lo que muchas veces produce la degradación del medio.

Existen procesos de desecación de los espejos de agua en las ciénagas de Mallorquín, Manatíes y Totumo por actividades antrópicas tendientes a la apropiación de sus planos inundables, acompañados de alteraciones en los flujos hídricos con el propósito de favorecer explotaciones agrícolas y acuícolas o para aprovecharlos en procesos de urbanización en la zona. (INVEMAR, 2005).

Las actividades turísticas y recreativas de sol y playa al ocupar los terrenos de bajamar, inciden en los ecosistemas de manglar y las playas, produciendo compactación del suelo, alteración y pérdida del paisaje y desplazamiento de la fauna de la zona por destrucción del hábitat. (INVEMAR - CRA, 2007).

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

La disposición inadecuada de residuos líquidos y sólidos produce un impacto ambiental que se evidencia en el deterioro del paisaje y de los recursos naturales del suelo, el agua y el aire, con sus consecuencias nocivas sobre las condiciones de salubridad. (DNP, 2008).

Lo anterior se puede atribuir, al menos, a la concurrencia de factores como una secular debilidad institucional, una insuficiente y precaria normatividad y a la deficiente capacidad de gestión que dirija los territorios a un crecimiento ordenado y sostenible, por lo tanto, se presenta desorganización de las entidades territoriales y un desarrollo territorial desarticulado que resulta en la falta de inversión de recursos del Estado en problemas de ámbito regional prioritarios. (Milanes B Celene, 2012).

Los planes de ordenamiento y de desarrollo municipal que contienen las recomendaciones técnicas de planeación y ordenamiento territorial, frecuentemente formuladas sin tener en cuenta a la comunidad y las dinámicas espaciales existentes, no generan los resultados esperados y terminan sin ser aplicadas por la poca aceptación de los tomadores de decisiones, quienes los consideran un mero requisito a cumplir. (Barragán M, 2010).

Las entidades territoriales no han sabido aprovechar la oportunidad de poder formular el ordenamiento del territorio como estrategia de desarrollo económico desde una visión a largo plazo e integradora que tenga en cuenta el enfoque regional. (Quitian Q, 2008).

En cuanto al manejo de las zonas de riesgo por amenazas naturales, hacen falta implementar herramientas contundentes que normalicen su utilización para actividades antrópicas, de igual manera en lo relacionado con el aprovechamiento de la oferta que brindan los ecosistemas presentes. (INVEMAR, CRA, MAVDT. 2005)

Partiendo de lo anteriormente expuesto, se consideró pertinente formular la siguiente pregunta de investigación: ¿Cómo organizar de forma sostenible las actividades turísticas de los municipios de la zona norte del Atlántico en el marco del actual ordenamiento territorial y dentro del enfoque del manejo integrado costero? De la cual resultaron otras preguntas, tales como: ¿Qué conceptos y teorías fundamentarían el análisis y tendencias de la dinámica de manejo integrado costero y desarrollo turístico sostenible del territorio?, ¿De qué forma está constituido el modelo de ocupación territorial y manejo costero en la zona de estudio y su relación con el contexto mediato e inmediato? ¿Cómo articular los planteamientos territoriales, ambientales y turísticos de la normatividad vigente y las potencialidades del territorio de estudio en una visión de desarrollo a futuro?

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Atendiendo a las realidades complejas que se presentan en este territorio, principalmente en lo que se refiere a las actividades que desarrollan sus pobladores, la oferta ambiental, el funcionamiento espacial, los usos de suelo y la infraestructura de servicios con que cuenta, se encontró necesario que las estrategias a formular fueran resultado de la utilización de técnicas e instrumentos que permitieran pensar el futuro desde el presente, mediante la construcción social y participativa de una visión de desarrollo a largo plazo.

Se busca lograr una propuesta que articulando los distintos enfoques de desarrollo que presentan los planes municipales, la dinámica turística actual, la oferta ambiental existente con una visión participativa y consensuada del territorio deseado, presente una distribución equilibrada de las actividades turísticas que posibiliten una relación armónica con el medio manteniendo la capacidad de producción de los ecosistemas.

La investigación aporta a la construcción de un territorio mejor organizado en su estructura urbana de manera que los municipios costeros del Atlántico puedan desde su propio desarrollo local, complementar y optimizar una subregión con un alto potencial turístico aportando nuevo valor a su tejido social y económico.

De esta manera permitirá posicionar la zona norte del Atlántico como una opción alternativa y complementaria a la oferta de Cartagena y Barranquilla, especializándose en actividades distintas al turismo de Sol y Playa, Histórico y Patrimonial, de Negocios y Comercial que las caracteriza.

Esto apoyará la toma de decisiones, el desarrollo de actividades turísticas sostenibles en el territorio costero, su regulación y organización con la capacidad de anticiparse a los desafíos y oportunidades que se generan desde las realidades internas y las condiciones externas, asegurando una gestión necesaria y articulada a la normatividad vigente.

Teniendo en cuenta lo anterior, se plantea como objetivo general: Formular estrategias para la consolidación de la actividad turística y sostenible en los municipios costeros del departamento del Atlántico, enfocados al ordenamiento del territorio y el manejo integrado costero.

Y como objetivos específicos:

- a. Definir los fundamentos teórico-conceptuales que permitan conocer la dinámica territorial y de manejo costero de la zona de estudio.
- b. Caracterizar la estructura físico espacial del modelo de ocupación territorial y los patrones de manejo costero de la zona de estudio y su relación con el contexto.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

- c. Establecer una visión de desarrollo del territorio que articule el enfoque ambiental y turístico de los referentes normativos existentes con las potencialidades de la zona de estudio.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

Para alcanzar los anteriores objetivos se establece una estructura metodológica que se fundamenta desde el conocimiento obtenido durante el estudio de la Maestría en Manejo Integrado Costero de la Universidad del Magdalena y se enmarca dentro de la generación de procesos para facilitar la toma de decisiones consensuadas e informadas y la gestión sostenible e integral de los territorios costeros.

El presente estudio se encuentra dentro de un enfoque holístico de tipo analítico y prospectivo, por lo tanto se contempla tanto la exploración de futuros posibles, según diversas tendencias, como la determinación de futuros probables basados en condiciones conocidas. (Hurtado de Barrera, 2000).

Se determinó la configuración de la zona de estudio como la perteneciente al territorio de los municipios que conforman la subregión costera del departamento del Atlántico, retomando la propuesta de la Gobernación del Atlántico y la Corporación Autónoma Regional del Atlántico CRA (Gobernación del Atlántico 1998; CRA 2001) a partir de la línea de marea baja promedio (LMBP). Estos municipios son: Puerto Colombia, Tubará, Juan de Acosta y Piojó.

Para el desarrollo del presente estudio, se realizó una caracterización y diagnóstico de la zona costera del departamento del Atlántico, analizando sus recursos naturales, económicos y normativos, sobre la base de entender la existencia del territorio costero como un sistema. (Barragán, 1997; Botero, 2010).

Se parte de la construcción de un marco conceptual acerca de los temas de Ordenamiento Territorial, Manejo Integrado Costero, Turismo y lo contemplado en la normativa vigente, de esta manera se entiende el problema desde lo general a lo particular y se realiza un análisis de la función espacial del territorio de estudio que permite identificar la información específica que se necesita recolectar de primera mano, lo que permite la definición de las categorías de estudio, los instrumentos, y las técnicas adecuadas para lograrlo.

Para el análisis físico espacial del territorio se utiliza información estadística de diferente naturaleza y mapas temáticos de acuerdo a los aspectos a estudiar que se obtienen de los distintos documentos con información secundaria tales como los planes de desarrollo, planes de ordenamiento y planes sectoriales municipales y de entidades como la CRA, INVEMAR, DNP, DANE, entre otras.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

En consecuencia, el trabajo de campo que se programa, se refiere a la identificación y valoración de la oferta del territorio urbano de la zona de estudio, con el fin de validar la existencia de zonas homogéneas de usos del suelo y ambiental que permita el conocimiento de su funcionamiento espacial.

La dinámica de la actividad se realizaría en los distintos centros urbanos existentes en la zona de estudio a saber: Municipio de Puerto Colombia (La Playa, Sabanilla, Puerto Salgar, Puerto Colombia), Municipio de Tubará (El Morro, Playa Mendoza, Puerto Velero, Caño Dulce, Tubará), Municipio de Juan de Acosta (Santa Verónica, Juan de Acosta), Municipio de Piojó (Punta Astilleros, Piojó).

Los resultados de la tabulación de la información recopilada aportarían lo necesario para obtener la valoración de las múltiples características de los usos actuales encontrados en campo y los recursos que se identifiquen en estas zonas.

Luego de sintetizar la problemática general observada, identificando las potencialidades y debilidades del espacio y los recursos de la región costera, desde la planificación estratégica, se analizaron las dinámicas de cambio existentes, lo que permitió, con la participación de los actores que hacen presencia en la zona, identificar y explorar las tendencias y posibles futuros, plantear escenarios de desarrollo deseables y posibles, que permitieron formular la propuesta de lineamientos para la consolidación de las actividades turísticas de forma integral y sostenible, definiendo los medios para alcanzarlo. (Miklos, 1998; Mojica, 2005; Botero, 2010).

Para el cumplimiento de lo expuesto y asumiendo como ámbito de acción el facilitar procesos para la toma de decisiones por medio del uso de herramientas de planeación estratégica (Gabiña, 1999; Mojica, 2005), se definieron 3 etapas: Preparación, Caracterización y Diagnóstico, y Formulación.

- **Etapas de Preparación**

En esta etapa se conformó el equipo de trabajo del proyecto con un enfoque multidisciplinar que incluyó además del directo responsable, arquitecto especialista en planificación urbana y territorial, a semilleros de investigación del grupo de investigación Arquitectura Bioclimática de la Universidad Autónoma del Caribe.

Cuadro 1. Pasos de la etapa de preparación

ETAPAS	PASOS
PREPARACIÓN	Conformación del Equipo de trabajo
	Elaboración del anteproyecto de investigación
	Gerencia del Proyecto

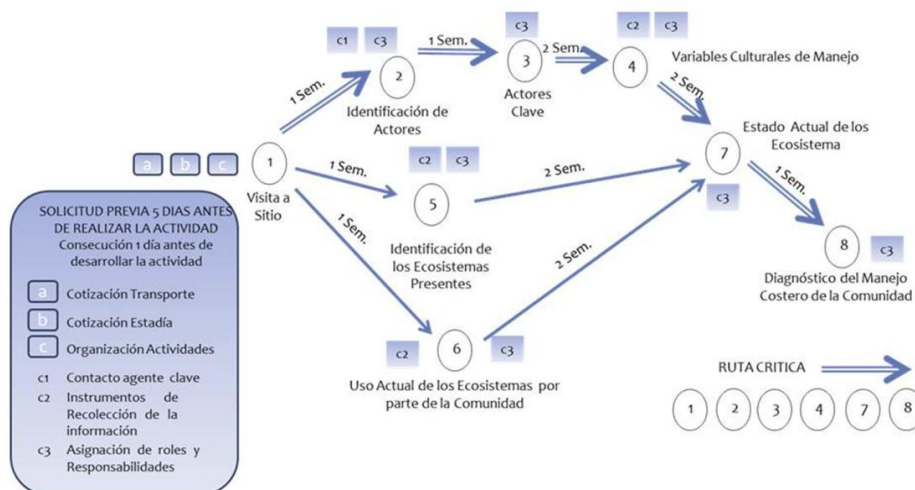
Además se tuvo colaboración de profesionales expertos en desarrollo turístico, en geografía y el manejo de cartografía digital, georreferenciación y en comunicación

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

y manejo de comunidades, además de representantes de las comunidades asentadas en el territorio como funcionarios públicos, representantes de agremiaciones, asociaciones, juntas de acción comunal y otras personas de la sociedad civil que prestaron su apoyo a la investigación, a través de su participación en talleres de participación comunitaria, grupos focales, entrevistas, entre otros.

La elaboración del anteproyecto de investigación incluyó el planteamiento del problema, justificación del proyecto, construcción de los marcos de referencia (estado del arte, teórico conceptual, normativo o legal, urbano e histórico), el diseño metodológico de la investigación (definición de las unidades de estudio, elaboración de los instrumentos de recolección de información primaria y secundaria, delimitación temporal, conceptual y geográfica de los alcances de la investigación), estimación de recursos bibliográficos, de personal y económicos y la gerencia del proyecto, que involucró además los tiempos de realización, las redes de comunicación, los eventos de riesgo y finalmente la consecución del proyecto.

Figura 2. Consecución del Proyecto. Etapa Recolección de la Información/Diagnóstico del manejo costero de la comunidad.



Fuente: Elaboración propia

• **Etapa de Caracterización y Diagnóstico**

La etapa de caracterización se fundamentó en la búsqueda exploratoria de información para consolidar una información de base actualizada, análisis de

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

registros bibliográficos con información significativa acerca de los centros urbanos, las comunidades locales y/o tradicionales y las actividades de uso económico, enfatizando en las turísticas, y el estado actual de los servicios de ecosistemas costeros.

Cuadro 2. Pasos de la etapa de caracterización y diagnóstico

ETAPAS	PASOS	
CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO	Caracterización	Identificación y recolección de información secundaria
		Salidas de campo y recolección de información primaria
	Diagnóstico	Realización de la zonificación
		Síntesis integral y diseño de escenarios

Lo anterior permitió una primera aproximación de la zona y un conocimiento general de su capacidad competitiva, potencialidades y debilidades que direccionó la organización de las salidas de campo, puntualizando la necesidad de localizar actores clave en la dinámica territorial estudiada, que permitieran la identificación de variables estratégicas con relación al manejo del medio costero, los ecosistemas presentes y su uso por parte de las comunidades.

-Información secundaria: Producto de una recopilación de origen bibliográfico, con datos acerca de los resultados obtenidos en otras investigaciones ya culminadas por diversas entidades públicas y privadas del orden nacional, regional o local. Además documentación técnica y normativa del nivel nacional y de las diferentes entidades territoriales de la zona de estudio, como los planes de ordenamiento territorial de los municipios de Puerto Colombia, Tubará, Juan de Acosta y Piojó, sus planes de desarrollo y los planes de ordenamiento ambiental de cuencas (POMCA de Mallorquín y Caribe), elaborados por la CRA.

-Información primaria: Esta información se obtuvo como resultado de aplicar instrumentos diseñados para recolectarla en los centros urbanos costeros y cabeceras municipales ya mencionadas, y en distintos puntos del territorio rural de la zona de estudio, lo que permitió la construcción de un conjunto de representaciones del estado actual del sistema constituido por el territorio y su entorno y contar con el insumo necesario para desarrollar el proyecto de investigación.

Se analizó la situación y evolución de los subsistemas costeros presentes en la zona de estudio, lo que permitió obtener un diagnóstico de los recursos existentes, de las presiones humanas sobre éstos y de los problemas originados por ellas,

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

entre otros aspectos. Se definieron las actividades y usos presentes en la zona costera y se determinaron los impactos sobre cada subsistema analizado.

Cuadro 3. Unidades de Estudio, técnica e instrumentos.

UNIDADES DE ESTUDIO	TÉCNICAS	INSTRUMENTOS
Subsistema Ambiental	Observación participante no estructurada Revisión Documental	Fichas de Observación
Subsistema Económico		Fichas de Revisión Bibliográfica
Subsistema Político Administrativo		
Subsistema Cultural		
Subsistema Social		

Fuente: Elaboración propia.

Para las salidas de campo se utilizaron las siguientes técnicas: observación participante no estructurada, entrevistas focalizadas a profundidad (diálogo hermenéutico), entrevista grupal (grupos focales), entrevistas individuales a miembros de la comunidad que asumen un manejo adecuado de los servicios de los ecosistemas costeros.

Las salidas al campo se realizaron con base en la utilización del itinerario transversal o transecto, que permitió obtener información de primera mano en lo relacionado a los usos y actividades encontradas en la zona de estudio.

Cada uno de los cinco (5) grupos de trabajo, conformado por tres integrantes para un total de 15 personas, participaron en las salidas a los centros urbanos y realizaron los recorridos programados, consignando en una ficha de observación aspectos tales como actividades y usos del suelo, la vegetación, recursos hídricos y obras de infraestructura, equipamientos y servicios.

Además con la colaboración de los profesionales en desarrollo turístico, cartografía digital y georreferenciación, se realizó una aproximación física que permitió realizar el inventario de la oferta de servicios de los centros urbanos costeros y cabeceras municipales visitadas, enfatizando en los turísticos y de los servicios de los ecosistemas presentes en la zona. Además se llevó a cabo un registro fotográfico y un levantamiento catastral de los usos de suelo urbano existentes.

En la etapa de diagnóstico se realizó la contrastación de la información recopilada y organizada resultado de las salidas de campo y su espacialización por medio de cartografía física y digital georreferenciada. Se consideró fundamental la zonificación ambiental del territorio como insumo para la delimitación de las áreas de uso prohibido, restringido y permitido teniendo en cuenta el estado actual de los ecosistemas existentes y el diseño de escenarios.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Los datos recopilados contrastados con la información existente en los POT's municipales sirvieron para analizar las tendencias presentes de las actividades y usos encontrados y proyectarlos al futuro y establecer el grado de desarrollo de los centros urbanos y su capacidad de oferta de servicios urbanos como indicadores de la calidad de vida de sus habitantes.

-*Estudio prospectivo para el ordenamiento territorial turístico de la zona norte del departamento del atlántico:* La metodología propuesta para la realización del estudio prospectivo de la zona de estudio se fundamenta en la visión voluntarista de la prospectiva estratégica que plantean Michael Godet y el Dr. Francisco José Mojica¹.

Figura 3. Etapas fundamentales del Modelo Básico de Prospectiva Estratégica.



Fuente: Mojica, 2005

Cuadro 4. Técnicas y su finalidad en el estudio prospectivo

PASOS	RESULTADOS	TÉCNICAS
1. Precisión de tendencias, factores de cambio y características del entorno.	Reconocimiento de la situación actual y de las condiciones potenciales del tema que se está estudiando.	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Matriz DOFA ◆ Árbol de Competencias de Marc Giget.

¹Es Doctor en "Ciencias Humanas" de la Universidad de París V "René Descartes" (Sorbona) y postdoctorado en "Prospectiva y Estrategia" en el "Laboratoire d'Investigation en Prospective, Stratégie et Organisations" bajo la dirección del profesor Michel Godet, en París. Actualmente es Director del Doctorado en Ciencias de la Administración y del "Centro de Pensamiento Estratégico y Prospectiva", así como de la Especialización en Pensamiento Estratégico y Prospectiva de la Universidad Externado de Colombia (Bogotá) y Corresponsal de "Futuribles Internacional" para América Latina.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

PASOS	RESULTADOS	TÉCNICAS
2. Identificación de "variables estratégicas"	Detección de los componentes más importantes y más gobernables del tema.	♦ Ábaco de Régnier
3. Detección del comportamiento de los Actores Sociales	Descripción del poder que manejan y de las posibles jugadas de los Actores Sociales.	♦ Juego de Actores
4. Estimativo y Diseño de Escenarios.	Obtención de un escenario probable, de varios escenarios alternos y de un "escenario apuesta"	♦ Ejes de Peter Schwartz
5. Estrategias para lograr el escenario apuesta	Diseño de objetivos, detección de acciones	♦ Ábaco de Régnier

Fuente: Mojica, 2005

Además retoma conceptos formulados por el Departamento de Planeación Nacional DNP, que en su documento *Orientación Metodológica para la formulación de Visiones de Desarrollo Territorial*, afirma la relación existente entre los estudios de futuro, la planificación y el desarrollo de políticas públicas.

La prospectiva territorial es considerada como “una herramienta privilegiada para pensar sobre el futuro de los territorios, y como un instrumento de gobernabilidad local en las ciudades o en las regiones” (DNP, 2010)

-Precisión de tendencias, factores de cambio y características del territorio costero. Identificación de "variables estratégicas". Detección del comportamiento de los Actores Sociales: La base de la construcción de los escenarios fue la delimitación de las variables o factores clave que condicionan la evolución del sistema. Se refiere a los factores de cambio como elementos dinámicos que intervienen en las evoluciones futuras del sistema y a las tendencias como la expresión de las relaciones que ligan a unos elementos con los otros. El sistema cuenta a su vez con una serie de variables de índole exógena que explican cómo permanece ligado a su entorno exterior a partir de relaciones apropiadas.

Cuadro 5. Precisión de tendencias y detección del comportamiento de los Actores Sociales

PASOS	RESULTADOS	TÉCNICAS
Precisión de tendencias, factores de cambio y características del entorno.	Reconocimiento de la situación actual y de las condiciones potenciales del tema que se está estudiando.	Matriz DOFA Árbol de Competencias de Marc Giget.
Detección del comportamiento de los Actores Sociales	Descripción del poder que manejan y de las posibles jugadas de los Actores Sociales.	Juego de Actores

Fuente: Mojica, 2005

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

-Estimativo y Diseño de Escenarios. Identificación de los futuros posibles: Se elaboraron distintas hipótesis de evolución para cada factor clave contemplando una serie de componentes que abarcaron desde el mantenimiento de una tendencia hasta su ruptura.

Cuadro 6. Estimativo y Diseño de Escenarios.

PASOS	RESULTADOS	TÉCNICAS
Estimativo y Diseño de Escenarios.	Obtención de un escenario probable, de varios escenarios alternos y de un "escenario apuesta"	Ábaco de Régnier Ejes de Peter Schwartz Encuesta a expertos o actores locales

Fuente: Mojica, 2005

-Estrategias para lograr el escenario apuesta: Se describieron cuatro (4) opciones de escenarios que articulaban la situación actual hasta las imágenes de futuro señaladas. Se determinó, como "escenario apuesta", a un escenario en el que se generen las condiciones más favorables para el desarrollo sostenible dinamizado y soportado por el turismo.

Cuadro 7. Estrategias para lograr el escenario apuesta.

PASOS	RESULTADOS	TÉCNICAS
Estrategias para lograr el escenario apuesta	Diseño de objetivos, detección de acciones	Ábaco de Régnier

Fuente: Mojica, 2005

-Formulación del Escenario Apuesta para la Zona Norte del Departamento del Atlántico: Se evaluaron y eligieron las opciones estratégicas posibles expresadas en función de metas y objetivos generales, medios-objetivos-condiciones y acciones, tanto básicas como secundarias.

Cuadro 8. Elección de las opciones estratégicas: metas, objetivos, acciones

PASOS	RESULTADOS	TÉCNICAS
Elección de las opciones estratégicas: metas, objetivos, acciones	Compara diferentes acciones o soluciones a un problema en función de criterios y de políticas múltiples	Métodos Multicriterios

Fuente: Mojica, 2005

- **Etapa de Formulación**

Cuadro 9. Pasos de la etapa de formulación

ETAPAS	PASOS
FORMULACIÓN	Formulación de las estrategias de ordenamiento territorial para una gestión turística integrada y sostenible de los municipios costeros del departamento del Atlántico

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

En esta etapa se elaboró la propuesta de, en la que se formularon las estrategias de ordenamiento territorial para una gestión turística integrada y sostenible de los municipios costeros del departamento del Atlántico fundamentadas en un enfoque ambientalmente sostenible, procurando el ordenamiento ambiental del territorio y el control de las intervenciones antrópicas conflictivas, degradantes y desequilibrantes en el uso del suelo y en la explotación de los recursos naturales.

CAPITULO 1. GESTIÓN TURÍSTICA TERRITORIAL INTEGRADA Y SOSTENIBLE. UNA APROXIMACIÓN CONCEPTUAL

MARCO GENERAL DE ANTECEDENTES

El proceso que a nivel mundial se vive en torno a la problemática ambiental, en el cual las naciones se hacen conscientes de la importancia de preservar el equilibrio del medio planetario para lograr condiciones de habitabilidad a futuro, conoce sus inicios desde 1972 en la Conferencia sobre el Medio Ambiente Humano de las Naciones Unidas, donde se adopta la Declaración de Estocolmo, que establece los principios para la gestión de los Recursos Naturales y el Medio Ambiente.

Como consecuencia en 1976 se desarrolla la Conferencia sobre Establecimientos Humanos Hábitat I celebrada en Vancouver; focalizada en el concepto de que los problemas de la vivienda y asentamientos humanos podrían ser resueltos principalmente sobre la base de políticas y programas impulsados por los gobiernos.

En la década de los 80's las Naciones Unidas crea la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo, presidida por la primera ministra noruega Gro Brundtland con el resultado del Informe de la Comisión Brundtland de 1987, "que convocó a que el carácter distintivo para la acción futura fuera un desarrollo sostenible"². La idea principal enfatiza en el uso equitativo de los recursos a nivel intergeneracional, en el mayor crecimiento económico convencional y la tecnología como solución de los problemas ambientales.

En Europa por su parte desde el año 1984 el comité consultivo de la CECA (Comunidad Europea del Carbón y del Acero), establece una política comunitaria en materia de protección del medio ambiente, esto se consolida en el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea modificada por el Acta Única Europea a través de una política comunitaria en materia de medio ambiente.

En 1992 el Tratado de Maastricht afianza el objetivo de promover un crecimiento duradero respetuoso del medio ambiente, en 1993 el Quinto Programa de Acción del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, impulsó la promoción y el uso del concepto de responsabilidad compartida y colaboración, además de la participación de un abanico más amplio de agentes en la gestión ambiental, como

² Chee Yoke Ling, Evaluación de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. Copyright© 1997-Instituto del Tercer Mundo (ITeM), Jackson 1136, Montevideo 11200, Uruguay

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

elementos básicos para la integración de estrategias de desarrollo sostenible en el ámbito local.

En el año 1992 en la primera Cumbre Mundial del Medio Ambiente realizada en Río de Janeiro-Brasil incorpora ciertos planteamientos generales que involucraban una clara responsabilidad con el medio ambiente. Así se convino que cada Estado, cada Región y cada Entidad Local del planeta Tierra elaborarían su propia estrategia de desarrollo sostenible, en el documento que se ha denominado Agenda 21.

Se aprueban entonces cuatro documentos : la Agenda 21 o Plan de Acción, la Declaración de Río que contiene 27 principios, algunos de los cuales comprenden el compromiso de los países de introducir ciertos instrumentos de política en su derecho ambiental interno ; la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y el Convenio Sobre Diversidad Biológica.

En 1994 se realiza la Conferencia Europea sobre Ciudades Sostenibles celebrada en Aalborg-Dinamarca donde se concretiza los principios de la Agenda 21 aprobados en la Cumbre de Río en la denominada Carta de las Ciudades Europeas hacia la Sostenibilidad o Carta de Aalborg que compromete a los firmantes a elaborar un plan de acción local para la sostenibilidad (Agenda 21 Local). En el año 1996 se celebra en Lisboa-Portugal la Segunda Conferencia de las Ciudades y Pueblos hacia la Sostenibilidad y se firma la Carta de Lisboa o Carta de Acción continuación de la de Aalborg.

En ese mismo año en Estambul-Turquía se desarrolla la conferencia de Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos Hábitat II, donde se elabora un Plan de Acción Mundial --El Programa de Hábitat-- en el que se recogen las directrices para la creación de asentamientos humanos sostenibles durante el siglo XXI, teniendo en cuenta su relación con el medio ambiente, los derechos humanos, el desarrollo social, los derechos de la mujer, la población y otros temas relacionados. El Programa da una visión positiva de la urbanización, una en la que vivienda adecuada y servicios básicos, un medio ambiente sano y seguro, y el empleo productivo elegido libremente, son la regla y no la excepción. Colombia presenta su política urbana "Ciudades y Ciudadanía" la cual impulsa la apropiación de la ciudad vigorizando el papel del ciudadano en la construcción del futuro de las ciudades.

Por su parte el Tratado de Ámsterdam en 1997 expresa el desarrollo sostenible como una de las misiones de la Unión Europea, junto con el principio de la integración del medio ambiente en las políticas sectoriales. En 1999 en Sevilla-

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

España tuvo a lugar la conferencia Euro-mediterránea de Ciudades Sostenibles con el fin de implicar a las ciudades mediterráneas en el desarrollo sostenible y evaluar el grado de aplicación de la Carta de Aalborg y el Plan de Acción de Lisboa.

En el año 2000 en Hannover-Alemania se celebra la Tercera Conferencia de las Ciudades y Pueblos hacia la Sostenibilidad en la que se realizó un balance sobre la campaña de ciudades sostenibles en los últimos años, se adoptan indicadores comunes de relaciones en aspectos medioambientales, sociales y económicos con el fin de recopilar información comparable sobre los progresos realizados en materia de sostenibilidad.

Ese mismo año se realiza en Nueva York la Cumbre del Milenio que aprueba la declaración del mismo nombre en la cual se formulan los ocho Objetivos del Milenio que sintetizan el proceso desarrollado hasta entonces, comprometiéndose a las naciones a reducir la pobreza y el hambre, disminuir las enfermedades, la inequidad entre los sexos, enfrentar la falta de educación, la falta de acceso a agua y saneamiento y detener la degradación ambiental reafirmando los principios del desarrollo sostenible de la Cumbre de Río 92.

En 2001 la Unión Europea en su Tratado de Niza ratifica lo establecido en el de Ámsterdam acerca de velar por desarrollar una función impulsora de la protección del medio ambiente tanto en la Unión como en el plano internacional, para perseguir el mismo objetivo a escala mundial, aprovechándose plenamente todas las posibilidades que ofrece el Tratado con miras al logro de este objetivo, incluido el recurso a incentivos e instrumentos orientados al mercado y destinados a fomentar el desarrollo sostenible.

En el año 2002 se realiza la Cumbre Mundial sobre desarrollo sostenible Río + 10 donde se evaluó los avances en la agenda establecida en la Cumbre de la Tierra y en el 2012, se lleva a cabo la Conferencia de Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible que aprobó los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el Programa Marco de 10 años sobre la Producción y el Consumo Sostenible y el Foro de Alto Nivel.

ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El ordenamiento territorial, cualquiera que sea el ámbito en el que se trabaje, es un proceso complejo en donde, entran en juego una serie de factores importantes a la hora de la toma de decisiones, que puedan llegar a favorecer o entorpecer las posibilidades de evolución de un territorio.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Es decir, que para recomendar intervenciones específicas, los actores involucrados deben ser conscientes de la manera como se comportan las distintas variables que conforman la dinámica territorial. "...Los departamentos no deben ser un agregado de municipios sin coherencia interna y un futuro común..."³.

El ordenamiento territorial se ha manejado en el país desde hace más de 20 años, referido principalmente al manejo y conservación de los recursos naturales. "...en primera instancia el Código de Régimen Municipal de 1986, quien tímidamente expresa los planes reguladores de la ciudad..."⁴, en el año de 1989 se expide la Ley 9ª de enero 11, conocida como Ley de Reforma Urbana, que por fin viene a precisar los Planes de Desarrollo y lo relativo al Ordenamiento Físico; a partir de la Constitución de 1991, es que el ordenamiento territorial se encadena a los procesos de autonomía territorial y descentralización.

La autonomía territorial y la descentralización se fundamentan en una mayor libertad de las entidades territoriales para la gestión y toma de decisiones sobre sus propios intereses, lo cual propicia un mayor acercamiento entre el gobierno y la población, un manejo más racional de los recursos y la participación activa de la sociedad civil.

Para el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, el ordenamiento territorial es una Política de Estado y un instrumento de planificación que permite una apropiada organización político-administrativa de la Nación y la proyección espacial de las políticas sociales, económicas, ambientales y culturales de la sociedad, garantizando un nivel de vida adecuado para la población y la conservación del ambiente.

Como política del Estado orienta la planeación del desarrollo como un proceso holístico, prospectivo, democrático y participativo, que busca realizar voluntariamente ajustes tendientes a reducir las contradicciones territoriales, optimizando los objetivos de desarrollo y la relación sociedad-naturaleza.

Como instrumento de planificación aporta enfoques, métodos y procedimientos que permiten acercar las políticas de desarrollo a la problemática específica del territorio, haciendo operativo el enunciado político. En síntesis el Ordenamiento Territorial hace más eficiente la programación futura del desarrollo del municipio y

³ Ministerio de Desarrollo Económico. Serie Procesos de Aplicación. Lineamientos para el Ordenamiento Territorial Departamental. Santa Fe de Bogotá, D.C., diciembre de 1997.

⁴ De la Ciudad y Su Espacio Público. José Fernando Escobar A. Universidad Nacional de Manizales. Manizales, noviembre de 2000.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

facilita la gerencia o administración del mismo. Para lo cual plantea los siguientes puntos fundamentales:

- Territorializar las políticas y objetivos de desarrollo como aporte para la construcción de un modelo de desarrollo integral, con proyección espacial de las políticas económicas, sociales, ambientales y culturales. En el contexto del Ordenamiento Territorial, territorializar es equivalente a espacializar, es decir a localizar dentro del territorio. Es el dónde, están los problemas, las Potencialidades, las necesidades, los requerimientos; todas ellas referidas a los distintos aspectos o dimensiones de la realidad municipal como son lo social, económico, físico-biótico, funcional-espacial, y político-administrativo.
- Orientar el proceso de ocupación y transformación del territorio mediante la distribución y localización ordenada de las actividades y usos del espacio, en armonía con el medio ambiente y contribuyendo a la protección de la diversidad étnica y cultural de la Nación.
- Establecer el apoyo institucional necesario para el desarrollo integral del territorio mediante la gestión de planes de ordenamiento de las entidades territoriales del país.
- Contribuir a la reorganización político administrativa de la Nación dentro de un régimen unitario, como base para el logro de la autonomía de las entidades territoriales, la descentralización y el fortalecimiento de la participación democrática (Art. 1, C.P.).
- Contribuir a la protección de la diversidad étnica y cultural de la Nación (Art. 7, C.P.).
- Proporcionar estrategias que propicien un desarrollo territorial equilibrado, que se manifieste en una mejor distribución espacial y estructural del bienestar social Arts. 65 y 334, C.P.).
- Propiciar la asignación eficiente de la inversión pública y privada, la distribución y dotación adecuada de servicios públicos y sociales, la implementación de infraestructura, la transferencia tecnológica y la capacitación de la comunidad.
- Fortalecer la coordinación administrativa e institucional para la planificación solidaria, coherente, eficiente y eficaz.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

- Propender por la distribución y localización ordenada de las actividades y usos del territorio, en armonía con el medio ambiente (Arts. 79, 80 C.P.; Ley 99 del 93, Ley 388/97).
- Orientar y regular los procesos de utilización y ocupación del espacio (planificación del uso de la tierra). La definición de alternativas de uso se basa en el concepto de " uso óptimo " de la tierra (agrícola, forestal, pecuaria, urbano, industrial, conservación, etc.). El uso óptimo que se proponga para las unidades territoriales deberá ser ecológicamente sostenible, económicamente viable, social, cultural y políticamente aceptable. Para lograr un adecuado desarrollo de los territorios, se hace necesario contar con instrumentos y mecanismos que garanticen no solo el proceso de su gestión, sino el de su implementación, logrando que este sea sostenible y eficaz."

En el nuevo contexto normativo colombiano, los departamentos deben consolidarse como las entidades territoriales llamadas a fortalecer procesos de gestión, concertación y coordinación en aras de estructurar eficientemente los territorios bajo su jurisdicción. "En este sentido, deben aprovechar las oportunidades de desarrollo propias de su territorio, las generadas por el Plan Nacional y aquellas que surjan en su relación con el resto del mundo".⁵

La Ley 152 de 1994, Orgánica del Plan de Desarrollo, da a conocer los instrumentos rectores a tenerse en cuenta en un proceso de planificación. Dada su relevancia en el tema del ordenamiento territorial departamental, en su momento el Ministerio de Desarrollo Económico actual Ministerio de Vivienda y Desarrollo Territorial, consideró pertinente hacer mención de dichos principios, buscando su vinculación con los criterios particulares que orientan los distintos momentos y procesos del plan, con la intención de lograr una articulación eficiente de los distintos niveles municipales, departamentales y nacionales que permitan estructurar un territorio hacia el objetivo común de alcanzar un mundo posible con el que se sientan identificados sus habitantes.

Para el caso de los lineamientos de ordenamiento departamental, se hará especial énfasis en los siguientes principios: coordinación, participación ciudadana, continuidad, Sostenibilidad ambiental, desarrollo armónico de municipios y sub-regiones, eficiencia y viabilidad. A continuación se dan a conocer algunos de los

⁵ Ministerio de Desarrollo Económico. Serie Procesos de Aplicación. Lineamientos para el Ordenamiento Territorial Departamental. Santa Fe de Bogotá, D.C., diciembre de 1997.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

principios que se constituyen en un marco referencial de importancia para los procesos de ordenamiento territorial.

Coordinación: con este principio se busca que en los procesos de planeación, las actividades realizadas se hagan en el marco de la armonía y la coherencia interna. En el caso particular de los procesos de ordenamiento territorial es conveniente tener en cuenta una adecuada coordinación con los entes municipales, las sub-regiones y los niveles supradepartamentales.

Continuidad: el objetivo de este principio es velar por el cumplimiento de las metas del ordenamiento territorial a través de los planes, programas y proyectos en el plan de ordenamiento.

Participación Ciudadana: las autoridades de planeación departamental deberán asegurar en los procesos de discusión del plan, la participación de los distintos actores relacionados con la dinámica departamental. Esta participación debe ser efectiva para que así el plan sea construcción colectiva, donde converjan los intereses de los distintos agentes y actores sociales que habitan el territorio departamental.

Sustentabilidad Ambiental: no es posible plantear un esquema de ordenamiento departamental que se sustraiga de la base ambiental sobre la que se fundamente el futuro territorial. De hecho, el desarrollo y ordenamiento territorial debe generar una relación armónica con la base ambiental presente.

Desarrollo Armónico de las Sub-regiones y Municipios: se busca crear los mecanismos necesarios para fortalecer el desarrollo sub-regional y municipal mediante la generación de condiciones que aseguren la distribución equitativa de oportunidades y beneficios, respetando las heterogeneidades y la diversidad presentes en el territorio. Por último, con los planes de ordenamiento departamental se debe propender por una optimización en el uso de recursos financieros y técnicos, así como por la potencialización del talento humano y la generación de programas y proyectos factibles de realizar y que generen efectos multiplicadores del dinamismo sub-regional".

La Ley 388 de 1997 de Desarrollo Territorial, consagró no solamente algunos temas estratégicos para la definición de líneas de acción específicas de acuerdo a los determinantes y los alcances particulares del plan, sino que amplió las competencias contempladas en la Ley 152 de 1994.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Para el nivel departamental, la Ley 388 contempla las siguientes competencias:

- "Generar ordenamiento en áreas de conurbación tan comunes en la dinámica de nuestro territorio nacional, generan la necesidad de crear nuevas formas de organización territorial, basada tanto en la planificación física como en la implementación de mecanismos de gestión que permitan la coordinación y coherencia en las políticas de actuación para el desarrollo de estas áreas.
- Generar políticas de asentamientos poblacionales y centros urbanos en armonía con las políticas nacionales: para evitar conflictos de uso de suelos, se deben generar eficientes articulaciones de centros urbanos, evidenciar mecanismos de fortalecimiento, plantear alternativas de ubicación y planificación en el crecimiento de asentamientos y centros urbanos. Los planes de ordenamiento territorial brindaran criterios técnicos y sociopolíticos para la implementación de alternativas que mitiguen o eviten consecuencias negativas.
- Orientar la localización de la infraestructura física social: con estos criterios técnicos se evaluarán las posibilidades de ubicación de infraestructuras que permitan el acceso a los servicios y desconcentren poblaciones que muchas veces se encuentran asentadas en áreas de riesgo o de reserva ambiental.
- Concertar con los municipios el ordenamiento de áreas de influencia de alto impacto: con un marco de acción definido espacialmente se pueden fijar zonas que deben ser sometidas a procesos de ordenamiento especial, particularmente aquellas sobre las que se prevén impactos específicos ocasionados por la construcción de macroproyectos.
- Integrar y orientar los planes sectoriales departamentales, municipales y territorios indígenas: teniendo presente los principios de coherencia y coordinación, además de las necesidades de articular en objetivos comunes los distintos planes sectoriales, el plan de ordenamiento se convierte en un espacio de convergencia de los distintos planes que se proyecten sobre el territorio y lugar de afectación de los programas y proyectos en ellos contemplados, además de las determinaciones dadas por la acción de los agentes privados".

La mejor manera de contribuir en la elaboración de planes de ordenamiento municipal es a través de un plan departamental de ordenamiento. Si bien la Ley 388 no determina de manera específica la obligatoriedad de planes de ordenamiento departamental, si es muy clara en establecer esa obligatoriedad

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

para los planes municipales y en exigirles a los departamentos prestar la asistencia técnica necesaria para su elaboración.

Esta asistencia solo puede ser eficaz si desde el departamento se tiene estructurada una visión de la totalidad del territorio y las perspectivas hacia las cuales se debe orientar el ordenamiento.

"Tres serían los puntos estratégicos que orientan los planes de ordenamiento departamental: la dimensión ambiental, el desarrollo económico y la competitividad, y el desarrollo socio-cultural. Estos son los parámetros de referencia en la actuación y proyección de estrategias de intervención para el ordenamiento territorial orientado hacia el desarrollo departamental.

La Dimensión Ambiental constituye el sustrato físico y organizador natural sobre el cual se ordena y planifica. A partir del conocimiento sistemático de las características particulares del territorio, en cuanto a Potencialidades y restricciones, es viable orientar las posibilidades del ordenamiento territorial. Este conocimiento también permite establecer la diferenciación que puede existir en uso y destinos económicos del suelo y muestra, simultáneamente, las limitantes propias de las zonas identificadas como de riesgo para determinar donde asentar poblaciones o establecer algún tipo de infraestructura.

Con los nuevos cambios surgidos en el nuevo orden nacional y mundial, las economías cada vez son más abiertas y competitivas. Ello impone a las administraciones la necesidad de organizarse para enfrentar los nuevos retos. La competitividad en este sentido es entendida como la óptima conjugación de las características que posee el territorio en lo ambiental, social, cultural, económico y político y que permite consolidar sistemas productivos, mercados y avances tecnológicos a partir de políticas de equidad social y Sostenibilidad Ambiental. El desarrollo económico se encuentra en estrecha relación con los factores que hacen posible la productividad de un territorio. En efecto, este aspecto, además de contemplar la existencia de bienes de consumo y comercialización, se tiene en cuenta la infraestructura básica para el cumplimiento de procesos productivos, contemplando también las posibilidades del talento humano presentes en el departamento.

La localización de infraestructuras básicas es una condición necesaria para que los territorios puedan satisfacer los requerimientos de las poblaciones que los

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

ocupan y, de otra parte, consolidarse desde sus particularidades en el mercado competitivo nacional e internacional".⁶

En este estudio se parte de la idea que el territorio se ordena con el objetivo de contribuir a elevar los niveles de calidad de vida de las poblaciones asentadas allí, por lo cual no se debe perder la perspectiva; en esencia, con el ordenamiento se busca dotar a las administraciones de una herramienta para planificar el desarrollo a escala humana en el cual se puedan satisfacer las necesidades, requerimientos y dinámicas poblacionales, sin olvidar la diversidad en las costumbres y modos de ser de los grupos sociales.

También se debe contemplar la existencia de fenómenos entre los cuales cabe mencionar los continuos movimientos de población, los conflictos propios de cada región, etc., este aspecto, sin lugar a dudas, impone un marco de acción sobre las intervenciones y las estrategias de ordenamiento.

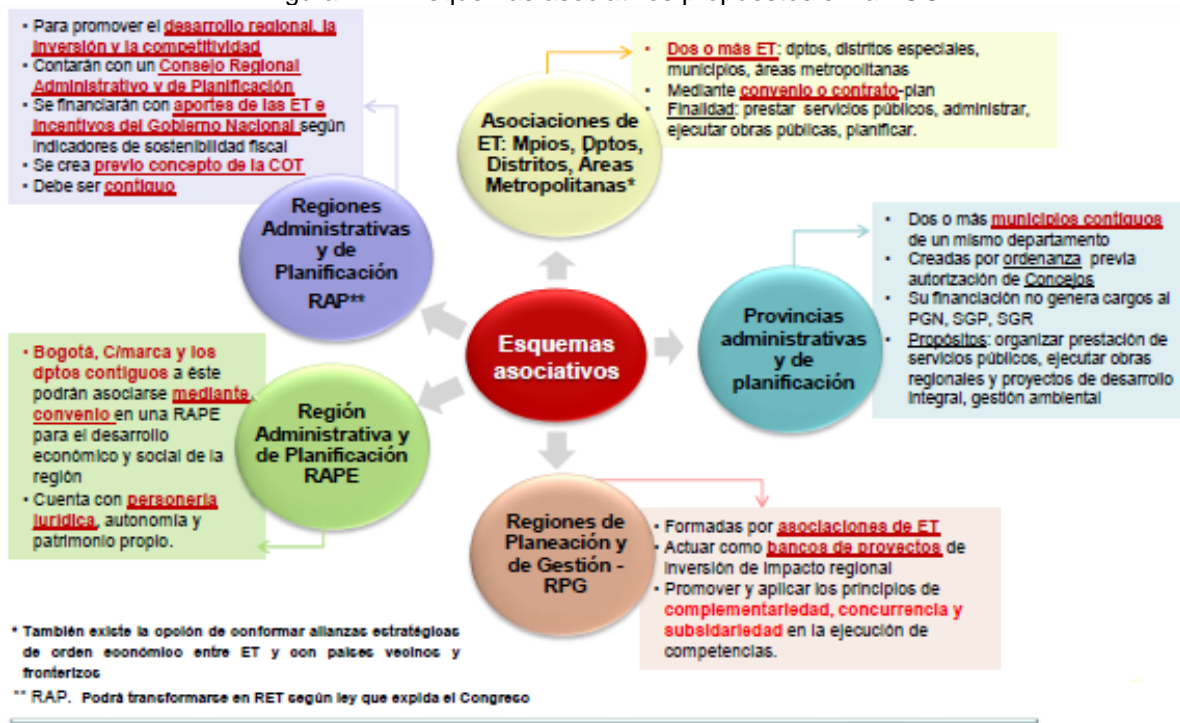
La Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial LOOT o Ley 1454 de 2011 que se esperaba pudiera resolver vacíos y confusiones acerca de las competencias y funciones que corresponden a cada nivel territorial, reglamentándolas para la adecuada gestión del desarrollo territorial atendiendo a los derechos y facultades propias de cada entidad territorial desde la autonomía territorial, sólo presenta un marco normativo de principios rectores que deben ser desarrollados de manera específica en cada uno de los casos que afecten, reformen o modifiquen la organización político administrativa del Estado a nivel municipal, departamental y entidades territoriales indígenas y pospone la resolución de dichos conflictos hasta la aparición de una nueva ley específica para la materia.

Recopila la mayoría de los contenidos relacionados con el ordenamiento territorial que se encuentran en la Constitución y otras leyes anteriores, contempla la creación de entidades administrativas, con personería jurídica y patrimonio propio, sin gastos de funcionamiento adicionales como las regiones y provincias administrativas y de planificación, asociaciones entre departamentos, distritos especiales y municipios, y las regiones de planeación y gestión encargadas de planear y ejecutar la designación de recursos del Fondo de Desarrollo, sin embargo se corre el riesgo que al incrementar el número de posibilidades de organización territorial se puedan presentar mayores conflictos que los existentes en la actualidad.

⁶ Ministerio de Desarrollo Económico. Serie Procesos de Aplicación. Lineamientos para el Ordenamiento Territorial Departamental. Santa Fe de Bogotá, D.C., diciembre de 1997.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Figura 4. Esquemas asociativos propuestos en la LOOT



*Ley 1454 de 2011 - LOOT.

Fuente: Ley 1451 de 2011

Para la LOOT el ordenamiento territorial es un instrumento de planificación y de gestión de las entidades territoriales y un proceso de construcción colectiva de país, que se da de manera progresiva, gradual y flexible, con responsabilidad fiscal, tendiente a lograr una adecuada organización político administrativa del Estado en el territorio para facilitar el desarrollo institucional el fortalecimiento de la identidad cultural y el desarrollo territorial, entendido este como desarrollo económicamente competitivo socialmente justo, ambientalmente y fiscalmente sostenible, regionalmente armónico, culturalmente pertinente, atendiendo a la diversidad cultural y físico-geográfica de Colombia.

La finalidad del ordenamiento territorial es promover el aumento de la capacidad de descentralización, planeación, gestión y administración de sus propios intereses para las entidades e instancias de integración territorial fomentará el traslado de competencias y poder de decisión de los órganos centrales o descentralizados de gobierno en el orden nacional hacia el nivel territorial pertinente, con la correspondiente asignación de recursos.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

El ordenamiento territorial propiciará las condiciones para concertar políticas públicas entre la Nación y las entidades territoriales, con reconocimiento de la diversidad geográfica, histórica, económica, ambiental, étnica y cultural e identidad regional y nacional.

EL TURISMO EN EL CONTEXTO ACTUAL DE DESARROLLO TERRITORIAL

El turismo se constituye como una de las industrias que muestra un paulatino aumento de su importancia dentro de las economías de una gran cantidad de países. Según el World Travel and Tourism Council – WTTC, el 83% la ubica entre las 5 actividades económicas que producen el mayor número de divisas y para el 38% de ellos representa su principal fuente. Además ha sido constante en mostrarse como una actividad en expansión, conforme a lo previsto por la Organización Mundial del Turismo – OMT, lo que fundamenta el crecimiento de los viajes de corta estancia o turismo doméstico y el contundente aumento de las llegadas de turistas extranjeros.

Con respecto a lo anterior, y de acuerdo a la estadística con que cuenta la OMT a nivel mundial, las llegadas que se reportan por turismo internacional se incrementaron en un 7%, constituida por 258 millones de turistas entre los meses de enero y abril de 2010. Según el Barómetro OMT del Turismo Mundial, las llegadas de turistas crecieron casi en un 5% durante los primeros meses del 2011, manteniendo la tendencia de recuperación iniciada a finales del 2009.

Según datos del Acuerdo general sobre aranceles aduaneros y comercio – GATT, el turismo es el sector económico que más ingresos genera por exportaciones directas a nivel mundial contribuyendo al desarrollo de otras actividades relacionadas como el transporte, el desarrollo inmobiliario, el sector agropecuario, comercial y de servicios, las manifestaciones de la cultura y el arte, entre otras. Para países en vía de desarrollo además de fuente de divisas, también lo es de generación de empleo.

El WTTC presupone para la siguiente década que la participación de los viajes y turismo en la economía mundial aumentará por encima del 10% creciendo en un 4.3% anual; esto significaría alrededor de 60 millones de nuevos puestos de trabajo para el 2020, principalmente en el continente asiático, lo que representaría un factor importante para superar la pobreza⁷.

⁷ http://www.wttc.org/eng/Tourism_Research/Economic_Research/

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

De acuerdo con los estudios realizados por la OMT⁸, entre las tendencias cuantitativas y cualitativas más importantes que se están dando en el desarrollo de la actividad turística, pueden señalarse lo siguientes:

- La Visión del Turismo 2020 señala que para ese año las llegadas por viajes internacionales alcanzarán la cifra record de 1.56 billones, de los cuales la región de las Américas participará con 282 millones (18.1%) del mercado mundial.
- La tasa de crecimiento anual del turismo a nivel mundial para el periodo 1995 – 2020 se situará en el 4.1%.

Los turistas son más activos física e intelectualmente que antes, hay muchos tipos de turismo especializado basado en la naturaleza y la vida silvestre, sitios históricos, culturales, actividad económica e intereses profesionales, el turismo de “raíces étnicas” por parte de quienes visitan sus países de origen está adquiriendo importancia en muchos lugares, el turismo religioso de visitantes de enclaves sagrados relacionados con sus creencias religiosas seguirá siendo una modalidad turística considerable, aumenta el número de turistas en busca de nuevos destinos y nuevos productos turísticos, hay gran interés en el turismo de salud, el turismo de negocios y el de congresos seguirá creciendo, muchos turistas toman hoy vacaciones más cortas y más frecuentes durante el año.

Hoy día son más las personas retiradas activas que viajan, muchas de ellas en posición económica desahogada. Muchos discapacitados viajan hoy como turistas, los turistas son cada vez más experimentados y exigentes en cuanto a la calidad del servicio y a una relación calidad/precio satisfactoria en su gasto turístico, son más los turistas con sensibilidad ambiental y social, aumentan los destinos turísticos que adoptan un esquema de planificación y gestión del desarrollo turístico, se está haciendo reingeniería a los complejos turísticos antiguos, el sector turístico está aplicando cada vez más la tecnología moderna en los servicios de reserva y mercadotecnia, la competitividad empresarial se fundamentará en el aprovechamiento de sinergias y de economías de profundización.

Teniendo en cuenta las anteriores tendencias, los recursos humanos deberán alcanzar niveles más elevados de capacitación, con objeto de ofrecer un servicio

⁸ OMT. Guía para Administraciones Locales: Desarrollo Turístico Sostenible. Madrid 1999

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

más acorde con las exigencias de la demanda y de disponer de niveles de flexibilidad necesarios para adaptar los servicios empresariales a las demandas del mercado.

Colombia goza de una posición estratégica en el Continente Americano para el aprovechamiento de su potencial turístico. Sus múltiples atractivos le permiten la posibilidad de diseñar y competir con diversos productos turísticos para diferentes mercados.

Según las estadísticas del DANE, los resultados del PIB del subsector de Servicios de Hotelería y Restaurantes a nivel nacional está contribuyendo de una manera sostenida al crecimiento del PIB nacional en un 1.61 %.

Tomando como referencia estos datos y de acuerdo con estudio realizado por Proexport en el 2009, Barranquilla se ubica en el quinto puesto del ranking nacional en cuanto a los destinos preferidos por los extranjeros. El crecimiento de los viajeros que reportaron a Barranquilla como su destino en Colombia entre el 2008 y 2009 fue de 5,9%. De igual manera, la perspectiva internacional muestra que en el futuro próximo, el turismo de negocios, el de eventos y convenciones, el turismo de salud y el turismo cultural, sitúan a Barranquilla en un esquema positivo dado el auge que la ciudad está operando a nivel nacional e internacional de acuerdo con los servicios que presta.

Según la revista FDI Magazine la capital del Atlántico obtuvo el octavo puesto en el ranking de las ciudades latinoamericanas del futuro. Esta publicación especializada en inteligencia financiera, publicó el estudio "Ciudades americanas del futuro 2011-2012", en el que se realiza el ranking de las ciudades del futuro, bajo los parámetros establecidos por 6 categorías de evaluación: Potencial económico, Recursos humanos, Relación costo-beneficio, Calidad de vida, Infraestructura y Entorno amigable para la inversión. (Revista Dinero 03-05-2011)

La importancia de esta designación es que entre 405 ciudades consideradas en el estudio, Barranquilla presenta niveles y condiciones favorables para ser una ciudad del futuro por encontrarse en pleno desarrollo económico, no solo en la región de América Latina, sino a nivel mundial.

Importantes cadenas hoteleras ven en la ciudad una gran oportunidad por el nuevo despertar empresarial. Todos con categorías de cinco estrellas lo que genera una infraestructura moderna y acorde con lo que está ocurriendo a nivel

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

mundial para llamar la atención de los turistas. Entre ellas se encuentra el Sonesta, la cadena Estelar, Hoteles Royal, Hoteles Meliá entre otros y la confianza que ha depositado Dann Carlton para construir otra torre.

Dentro del contexto de la dinámica departamental se presentan nuevos productos diversificados como por ejemplo Usiacurí, un municipio que se ha comprometido partiendo de la comunidad y gobierno local iniciativas de desarrollo de un turismo basado en un oferta cultural asociada a la artesanías y a una atracción como la Casa Museo Julio Flórez, quien fue un poeta reconocido a nivel nacional y el Museo del Caribe el cual se ha convertido en el promotor del turismo cultural en el Departamento.

Así mismo la creación de nuevas atracciones como el parque Biotemático Finca Megua, con una tendencia agroturística. Nuevo proyecto de playa como la Playa Modelo de Sabanilla, que se complementa con una nueva propuesta del municipio capital de Barranquilla que le apuesta al turismo cultural basado en rutas culturales de personajes representativos de la ciudad como Gabriel García Márquez, Alejandro Obregón y Shakira.

Desde las normativas nacionales, el Plan Sectorial de Turismo 2011-2014 observa una continuidad hacia la adopción del turismo como una estrategia de desarrollo territorial para las regiones en el país, que apunta a consolidar los procesos de desarrollo turístico regional, ofreciendo productos competitivos en los mercados nacionales e internacionales siguiendo lineamientos del Plan sectorial 2008-2010 que iba en congruencia con el Plan de gobierno “Hacia un estado comunitario: un estado para todos”.

Enfatizando en la necesidad de mejorar la competitividad de los destinos y productos turísticos, en base a la tríada conectividad, compromiso cívico y calidad de vida, plantea 7 estrategias como se describen a continuación:

1. Mejoramiento y consolidación de la competitividad, incluyendo la calidad de los prestadores, de los destinos y de los productos turísticos.
2. Mejoramiento de la infraestructura turística, incluyendo una mejor conexión de los destinos turísticos por vía aérea.
3. Fortalecimiento del mercadeo, la promoción y la comercialización de destinos y productos turísticos.
4. Creación de un sistema de información turística.
5. Implementación de estímulos a la demanda y a la oferta turística.
6. Apropiación de recursos para apoyar iniciativas productivas.

7. Educación para cimentar una cultura turística

Se utilizan mecanismos como “Gestores Regionales de Competitividad Turística”, donde se fortalece el principio de descentralización organizando reuniones semestrales y los “Encuentro de Autoridades Regionales de Turismo”, iniciando en el año 2000, donde se compartían las experiencias y conocimiento sobre la forma de gestionar el turismo en las regiones.

Para el incentivo de la comercialización de productos en el exterior se crearon dos eventos anualmente TURISMO COMPITE, y semestralmente se realiza la Rueda Nacional de Negocios Turísticos “TURISMO NEGOCIA” de la mano de los principales operadores de turismo nacional.

Conforme a lo propuesto en la Ley 300 de 1996, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - MCIT lidera las Unidades Sectoriales de Normalización, se cuenta con 49 Normas Técnicas Sectoriales de Calidad que integran todo el programa de Calidad. Se destaca también el proceso de certificación de calidad como Destinos Turísticos Sostenibles de Colombia, en Playa Cristal (Santa Marta), Puerto Nariño (Amazonas), que iniciaron proceso en el segundo semestre de 2008 y el Centro Histórico de Cartagena de Indias que inició proceso en 2009.

Al final del año 2010, los ingresos por cuenta de impuesto al turismo y contribución parafiscal alcanzaron \$39.500 millones de pesos, aumentando considerablemente. En la contribución parafiscal se obtuvo un crecimiento considerable, comparado con el año 2007 donde su recaudo fue de 4.470 millones de pesos, mientras en el año 2010 la cifra aumento a \$23.500 millones de pesos. El impuesto al turismo, creció, al pasar de \$ 7.000 millones de pesos a \$ 14.500 millones en los años 2008 y 2009 respectivamente; en el año 2010, fue de \$16.000 millones de pesos.

Se identificó la necesidad de contar con un sistema de información turístico que permita la consulta de información que apoye el análisis y toma de decisiones del sector turismo. Se diseñó e implementó un plan piloto de estadísticas en internet, incluyendo información como las cifras de turismo a nivel mundial, cifras de turismo internacional en Colombia y de colombianos en el exterior y turismo interno. Se consolidó con el DANE, la encuesta mensual de hoteles y trimestral de agencias de viajes y actualmente se está elaborando el ejercicio de cuenta satélite de turismo ajustado al año base de las cuentas nacionales

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Durante el 2008, gestiones para el aumento de la conexión por vía aérea, dieron como resultado la operación de 10 nuevas rutas con 52 vuelos semanales, y se ampliaron 8 rutas con 49 nuevos vuelos semanales, es decir un total de 101 vuelos semanales adicionales internacionales.

Durante 2009, operación de otras 10 rutas nuevas, con 36 vuelos semanales y se ampliaron 3 rutas, con una operación de 11 vuelos semanales. En el 2010 se cuenta con un total de 147 frecuencias aéreas internacionales adicionales.

Se ha instalado el programa “Colegios Amigos del Turismo” para articular las acciones educativas propuestas con los sistemas curriculares de las instituciones educativas básica y media, de tal manera que los contenidos turísticos, y el uso creativo del tiempo libre, como un eje transversal de contenidos de todas las asignaturas, en instituciones que voluntariamente deseen enfocar su formación hacia el turismo. Hasta hoy se encuentran vinculados 18 colegios del país como inicio del plan piloto.

El programa “Rutas Seguras Vive Colombia”, acción derivada de concejos de Seguridad pilar de la política de seguridad democrática del Presidente Uribe. Se celebran antes y después de cada temporada para preparar y evaluar el comportamiento de los mecanismos dispuestos.

De acuerdo al documento Visión 2020, se posiciona al turismo como una de las actividades motor de desarrollo de la economía colombiana y fuente redistribuidora de ingresos para superar los problemas de la pobreza, acciones que pretenden dar como resultados la competitividad de sus productos y destinos, fortaleciendo una relación armónica entre nación –región, integrando a actores públicos y privados.

Los principales tipos de productos identificados en esta visión 2020 son: turismo cultural (que incluye turismo histórico, arqueología, gastronomía, fiestas, carnavales, expresiones religiosas, etnoturismo); turismo de naturaleza (que incluye ecoturismo, avistamientos, agroturismo); turismo de aventura (prácticas deportivas recreativas, de aventura (espeleología, canotaje, parapente, canopy y buceo recreativo); sol - playa (balnearios, turismo náutico); turismo de congresos, eventos e incentivos (que incluye convenciones, ferias especializadas, torneos deportivos, negocios); turismo de salud (que incluye tratamientos médico asistenciales y tratamientos alternativos como la balneoterapia, talasoterapia, termalismo y spa).

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

A escala nacional, el destino turístico se considera como la unidad de planificación; el país y los destinos habrán conseguido consolidar una cultura turística en la sociedad; el turismo habrá contribuido a preservar los valores sociales y patrimoniales y será un elemento fundamental para generar orgullo nacional.

Se contempla la integración de las comunidades recibiendo y generando beneficios y desarrollo. Se consolidarán entonces, diversos mecanismos de gestión para la prestación de los servicios turísticos, con énfasis en el turismo comunitario.

Se prospecta formar un recurso humano de altos niveles de calidad, respondiendo a exigencias del mercado y a una formación bilingüe. La investigación y el desarrollo tecnológico en turismo serán apoyadas por el Estado y el análisis de los aspectos económicos del turismo se habrá consolidado en el sector público y privado.

El Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014 “Prosperidad para todos”, dedica un capítulo al sector turístico titulado “Turismo como motor del desarrollo regional” en base a lineamientos estratégicos:

1. Fortalecer la institucionalidad y la gestión pública del turismo a nivel nacional y regional.
2. Mejorar la calidad de los servicios y destinos turísticos y promover la formalización.
3. Fortalecer las habilidades y competencias del talento humano en función de las necesidades de la demanda turística y la generación de empleo.
4. Mejorar la gestión en infraestructura de soporte y conectividad para el turismo.
El Gobierno nacional a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, previa reglamentación y previo acuerdo con el municipio o distrito respectivo, declarará zonas de desarrollo turístico prioritario incluyendo zonas de playa, prestándoles apoyo para que se conviertan en polos generadores de demanda turística.
5. Impulsar la inversión en el sector turístico, buscando la generación de valor agregado nacional.
6. Mantener los incentivos parafiscales.
7. Fortalecer el desarrollo de productos turísticos especializados
Turismo náutico aprovechar mercado potencial de dos millones de yates y veleros que circulan por el Caribe, se continuará con la implementación de

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

acciones en el marco del Documento CONPES 3110 de 2001. Desarrollo de marinas, bases náuticas, complejos turísticos especializados.

Turismo de naturaleza: MCIT incluirá el turismo de naturaleza en el Programa de Transformación Productiva para que sea objeto de apoyo y asistencia técnica. Generar dinámicas de trabajo con el MCIT y el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial - MAVDT. Continuar con el aprovechamiento del Sistema de Parques Nacionales Naturales, a través del mecanismo de concesiones a través de privados o asociaciones de turismo comunitario. Segmentos de turismo de congresos, eventos e incentivos, podrán participar en el Programa de transformación Productiva de acuerdo con las reglas para ello previstas. Crear ventajas del turismo accesible para personas con discapacidad. El apoyo al desarrollo turístico de las regiones del MCIT se traducirá en asesorías a los departamentos para la formulación de planes de desarrollo turístico. Y seguimiento a los compromisos consignados en los Convenios de Competitividad Turística, incluyendo proyectos de cofinanciación del Fondo de Promoción Turística, apoyados por Proexport.

8. Enfocar las iniciativas de promoción turística por segmentos especializados del turismo. Incremento de investigación de mercados para definir aquellos potenciales a nivel internacional. Se fortalecerá el sistema de información turística. Diseño de campañas de difusión y promoción.

En el contexto internacional Colombia busca posicionarse como un destino diversificado que se traduce en productos, servicios y estructuras de los destinos turísticos que aumenten sus valores agregados, permitiendo el desarrollo de ventajas competitivas para el sector turístico en general.

El aumento de la competitividad se logra a través de principios como: adecuación de la oferta de productos y servicios, para satisfacer la demanda, mejorar los mercados y las acciones de promoción. Por lo general esta oferta está constituida por un conjunto de atractivos, que poseen un soporte de infraestructura, y conectividad aérea terrestre, telecomunicaciones seguridad y servicios de salud. Otro aspecto es el del capital humano, competencias y destrezas, y el encadenamiento productivos de las empresas.

Al turismo se dedica un acápite dentro del Plan de Desarrollo departamental: “Por el bien del Atlántico unidos todo se puede lograr” 2008-2011. Se reconoce la importancia económica del sector que representa alrededor del 2 % en el PIB departamental, en el sector de hoteles y restaurantes. Se insta a cambiar la imagen de Barranquilla no solo como ciudad comercial y de turismo de negocios,

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

rango que ocupa los primeros lugares dentro de la práctica turística sino a proponer y prospectar nuevos tipos de desarrollo turístico como el turismo de congresos y de salud que presentan una tendencia de gran dinamismo. Barranquilla posee actualmente una oferta complementaria de servicios culturales que pueden ser valorizados en el campo del turismo. Se referencian diferentes eventos culturales de la ciudad como Barranquijazz, el carnaval de Barranquilla, Plataforma K, el Mundial Juvenil de tenis, torneos deportivos como el Torneo Internacional de Golf y los campeonatos de windsurf, que se desarrollan en barranquilla y otros municipios del Atlántico respectivamente.

A la ciudad de Barranquilla arribaron 41657 personas de diferentes países durante el 2007. La cifra que se calcula de turistas de negocios que ingresan a la ciudad es de 597 mil al año, la idea es crear una oferta turística en los municipios del departamento que haga prolongar a estos turistas si estadia durante los fines de semana y fuera del ámbito de los negocios

En este plan de Gobierno se plantearon estrategias para desarrollar el turismo entre las cuales esta: Optimizar las condiciones del traslado y vías de acceso del turismo tanto terrestre como aéreo, implementando estrategias como mejorar las condiciones aéreas del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortizos y lograr que los vuelos internacionales lleguen directamente a este aeropuerto y no hagan escala en Bogotá, así como también el mejoramiento de la infraestructura vial para la accesibilidad del turismo a las diferentes municipios del Atlántico. Así también sugiere el desarrollo de actividades de recreación, ecoturísticas y de sol y playa tanto en la zona costera del departamento (playas de Puerto Velero, Caño Dulce, Puerto Caimán, Playa Tubará, Bocatocino y Punta Astilleros) como en el interior (el Embalse del Guájaro, la Laguna de Luruaco, el ecosistema Volcán de Lodo – Ciénaga del Totumo). Y por último, invita a incentivar como polo de atracción el desarrollo de los eventos, tales como las fiestas religiosas y los actos del carnaval, lo cual es clave para el desarrollo del turismo cultural.

Cabe mencionar las metas específicas establecidas en este plan de gobierno las cuales según su objetivo fueron:

- Incrementar en 20% anual la visita de turistas que vienen al departamento en función de negocios, placer y compras.
- Participar en dieciséis (16) ferias turísticas y gastronómicas
- Apoyar la conformación de cuatro (4) puntos de atención e información turística del Departamento

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

- Organizar ocho (8) viajes de promoción de destino en otras ciudades del país e internacionalmente.
- Apoyar nueve (9) actividades promovidas por el sector oficial, empresarial y académico.
- Organizar diez (10) actividades (misiones, comerciales, fam trip, workshops).
- Elaborar un (1) estudio para señalar los atractivos turísticos.
- Señalar siete (7) municipios con vocación turística.
- Apoyar la construcción y/o mejoramiento de 80 posadas turísticas.
- Rehabilitar y/o mejorar seis (6) vías de acceso a los atractivos turísticos.
- Mejorar la infraestructura de servicios de 15 atractivos turísticos.
- Desarrollar el plan de desarrollo territorial (urbanístico) del corredor en la zona norte del Departamento.
- Promover y apoyar la elaboración del Plan Maestro de Turismo.
- Apoyar la creación de seis (6) frentes de seguridad.
- Realizar diez (10) seminarios y/ talleres para capacitar el personal encargado del manejo de las playas.

El plan de desarrollo también contempla proyectos turísticos entre los cuales están:

- Apoyar a Barranquilla como centro de competitividad ante el mundo, Colombia y el Caribe.
- Apoyar la creación del Parque Tecnológico.
- Apoyar la construcción de un recinto de Ferias y Exposiciones en la ciudad de Barranquilla.
- Gestionar el mejoramiento del transporte aéreo de carga y pasajeros por el aeropuerto Ernesto Cortizos.
- Mallorquín, una estrategia de articulación metropolitana para el desarrollo sostenible de la Región Caribe Colombiana: Plan Estratégico para un ecoparque como modelo de recuperación de un cuerpo de agua urbano.
- Construir zonas de recreación con centro de disfrute en el río Magdalena, como mecanismo para generar sentido de pertenencia.
- Apoyar la construcción del “Corredor de la Lectura”, como rehabilitación de la zona de influencia de la antigua Gobernación del Atlántico.
- Crear la escuela de Música del Caribe, en convenio con la Universidad del Atlántico
- Integrar la Red Hospitalaria de Servicios de salud, Distrito de Barranquilla-Departamento del Atlántico.
- Apoyar la localización de nuevas empresas en el Área Metropolitana.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

- Diseñar e implementar una estrategia de promoción de Barranquilla y el Departamento del Atlántico.
- Dado que el gobierno nacional adelantará el programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad, consideramos oportuno gestionar la inclusión dentro de este programa la construcción de la Línea Férrea Santa Marta – Barranquilla – Cartagena.
- Gestionar ante las aerolíneas que operan en Colombia la frecuencia de vuelos directos internacionales desde y hacia Barranquilla.
- Macondo, plataforma urbana estratégica para el desarrollo es un Plan Piloto de renovación urbana que se gesta en Barranquilla, como modelo de desarrollo eco social y cultural auto sostenible. Esta iniciativa está conceptualizada como un eje de la política social del estado, diseñada a partir de iniciativas del sector privado, como aporte especial del de los empresarios comprometidos en resolver las desigualdades sociales que impiden el desarrollo futuro de las nuevas generaciones.

Las estrategias planteadas para el plan de turismo estarán encaminadas a fortalecer el turismo en sectores como los siguientes:

- Turismo de Río y Canal del Dique: Promocionar el Río Magdalena por los pueblos ribereños del Atlántico hasta su desembocadura en Bocas de Ceniza, construyendo algunos muelles turísticos y buscando financiación para los ferry turísticos.
- Ecoturismo en las Ciénagas de Mallorquín, El Totumo y el Embalse del Guajaro: Fomentar las caravanas ecológicas en estas ciénagas y promocionar en los congresos nacionales e internacionales la riqueza ambiental de la zona.
- Turismo recreacional y deportivo: Promocionar e invertir en el mejoramiento en la infraestructura necesaria para satisfacer las necesidades de las expectativas de recreación, descanso y esparcimiento con el fin de atraer inversionistas nacionales e internacionales en la Autopista al Mar en los municipios de Puerto Colombia, Tubará y Juan de Acosta.
- Turismo cultural y artesanal: Fortalecer las rutas culturales y artesanales del Departamento.
- Turismo religioso: Fomentar la divulgación de los eventos religiosos en cada municipio como lo son: la Loa en Baranoa, Semana Santa en Santo Tomás y Sabanalarga.
- Turismo médico: aprovechando el desarrollo de la medicina en nuestra región se debe fomentar y estructurar planes de servicios médicos acompañados con planes turísticos, buscando zonas francas para este propósito.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

- Turismo Comercial: Aprovechar la infraestructura de las grandes cadenas de superficie y de centros comerciales para atraer compradores con paquetes turísticos.
- Aeropuerto Regional en la vía al mar: Estudiarán y evaluar alternativas para la construcción de un aeropuerto regional entre Cartagena y Barranquilla.

Para cada ciudad turística del país PROEXPORT posee una estrategia de promoción para el mejoramiento del impacto receptivo del turista, usando como estrategia el enfoque de su infraestructura. Para el departamento del Atlántico, esta entidad pretende darle a Barranquilla un enfoque turístico a su historia y su cultura del carnaval. Así también diversifica sus fortalezas en el sector corporativo, logístico, energético, entre otros, sugiriendo así también apuntar hacia el turismo de negocios.

El objetivo y reto del Departamento del Atlántico es consolidar una estrategia para establecer un plan de ordenamiento y planeación turística que propenda por desarrollar un turismo dentro del marco de la sostenibilidad.

MANEJO INTEGRADO COSTERO

Con relación a la gestión de zonas costeras se puede afirmar que ha sido tratada desde mediados del siglo pasado, primordialmente por normativas sectorizadas que respondían a situaciones específicas de estos territorios en cada uno de los países costeros. Las consideraciones acerca del manejo costero se basaban principalmente en definir los usos localizados de explotación de recursos e infraestructuras portuarias, zonas industriales adyacentes, acorde a las políticas de desarrollo vigentes y dejando de lado la parte ambiental. Como resultado, se localizan enclaves industriales en los litorales del mundo y se incrementa el número de pobladores por la atracción que esto genera.

A mediados de los 70's, con la Cumbre de Estocolmo se formulan políticas en los Estados Unidos⁹ y en varios organismos internacionales como la ONU, la OECD y la Comunidad Económica Europea que incentivan estudios aplicados al análisis de la acción antrópica sobre los ecosistemas y que sirvieron de base a la formulación de estrategias de manejo costero que involucraron la protección del paisaje, la defensa del patrimonio cultural y la búsqueda de la conservación del medio ambiente.

⁹ *Coastal Zone Management Act*. 1972. Crea un marco de cooperación voluntaria entre el gobierno federal y los gobiernos locales.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

En los 80's, aparece la Carta Europea del Litoral, aprobada en la Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas de la CEE que resalta la extraordinaria importancia de esta zona desde el punto de vista socioeconómico y para el mantenimiento de los equilibrios naturales que condicionan la vida humana. (Sanz L, 2003).

En los 90's, se originan los estudios relativos al adecuado manejo de las zonas costeras, que pretenden optimizar la localización de las actividades asociadas a las costas, la Cumbre de Río específicamente en la Agenda 21, capítulo 17, sentó las bases para que los países implementaran las primeras aproximaciones al IZCM que son su siglas en inglés. Uno de los modelos generalmente usados es el de UNESCO, basado en los trabajos de investigación del IFREMER en Francia, que desarrollan un sistema sofisticado de clasificación de las áreas costeras al detalle, como fundamento para su manejo integrado.

Otras herramientas complementarias como la de las Áreas Marinas Protegidas (MPA's por su sigla en inglés), plantean un enfoque aún más conservacionista que productivista y buscan resguardar amplias zonas marinas, especialmente costeras de la actividad humana, o por lo menos, limitar su uso de acuerdo con investigaciones previas a un manejo más riguroso y planeado de los recursos costeros. Este modelo es promovido especialmente por los países anglosajones. (Avella, 2009).

Algunos autores asocian la gestión costera al resultado obtenido de desarrollar una visión compartida (Ducrottoy, 1999), otros amplían el concepto e integran la sostenibilidad del medio y de las comunidades tradicionales asentadas en las costas (Clark, 1995).

Sin embargo solo hasta la mitad de la década de los noventa se empieza a consolidar un marco teórico práctico que involucra conceptos, técnicas, instrumentos y estrategias de manejo integrado costero (Barragán M, 1997) y los denominados teóricos de segunda generación que en la última década integran las actividades relacionadas con la planificación del territorio costero terrestre y las realizadas en el mar (Doménech Q, 2010).

El Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente PNUMA, en el informe técnico de 1996 Directrices para una planificación y un manejo integrado de las Áreas Costeras y Marinas en la región del Gran Caribe, considera a la zona costera "donde la tierra se encuentra con el mar" y que comprende varias clases de sistemas, incluso sistemas socioeconómicos y sistemas naturales (como estuarios, cuencas, lagunas costeras, arrecifes coralinos y áreas oceánicas hasta las 200 millas náuticas). Cada uno de estos sistemas posee propiedades

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

distintivas que, en conjunto, constituyen las características típicas del área costera, objeto del manejo.

Cuadro 10. Premisas y principios del MIAC¹⁰ de FAO

Principio 1	El área costera constituye un sistema único de recursos que requiere enfoques especiales de manejo y planificación.
Principio 2	El agua es la mayor fuerza integradora de los sistemas de recursos costeros.
Principio 3	Resulta fundamental que los usos de la tierra y del mar se planifiquen y se ordenen en forma combinada
Principio 4	El borde del mar es el punto central de los programas de manejo de las costas.
Principio 5	Los límites del manejo de las costas deben depender de los aspectos a tratar y ser adaptables.
Principio 6	Uno de los puntos principales del manejo de los recursos costeros es el de conservar los recursos de propiedad común.
Principio 7	La prevención de los daños debidos a riesgos naturales y la conservación de los recursos naturales deben combinarse en los programas de MIAC.
Principio 8	Todos los niveles de gobierno de un país deben participar en el manejo y la planificación de las costas.
Principio 9	El planteamiento de un desarrollo sincrónico con la naturaleza resulta especialmente apropiado para las costas.
Principio 10	Los programas de manejo de las costas deben recurrir a formas especiales de evaluación y participación del público en los beneficios económicos y sociales.
Principio 11	Una de las metas principales de los programas de manejo de las costas es su conservación para un uso sostenible.
Principio 12	El manejo de uso múltiple resulta apropiado para la mayor parte de los sistemas de recursos costeros.
Principio 13	La participación plurisectorial es esencial para el uso sostenible de los recursos costeros.
Principio 14	Debe respetarse el manejo tradicional de los recursos.
Principio 15	El planteamiento de la evaluación del impacto ambiental es esencial para un manejo eficaz de las costas.
Fuente:	Clark, J., 1992. MANEJO INTEGRADO DE LAS ZONAS COSTERAS. Documento Técnico 327 sobre Pesquerías de la FAO. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, ROMA

Tomado de PNUMA, 1996:22

Así mismo, plantea que el Manejo Integrado de la Zona Costera implica un proceso de gestión ininterrumpido del uso de las tierras y las aguas costeras y de sus recursos dentro de cierta área designada, cuyos límites por lo general están determinados por leyes o por una orden del ejecutivo.

El concepto de manejo integrado costero hace énfasis en el componente integrador que hace referencia al carácter distintivo de la zona costera como recurso estratégico para la sobrevivencia de la humanidad y a las implicaciones que denotan las acciones que el hombre desarrolla, los conflictos por el uso y las interrelaciones que se presentan con los ecosistemas y el medio ambiente. (Knecht, 1993).

¹⁰ Manejo Integrado de Áreas Costeras.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Según Jens Sorensen, quien lo asume como un proceso que involucra una estrategia de manejo ambiental, sociocultural e institucional y lo sintetiza en los cinco atributos siguientes:

1. Un proceso dinámico que se prosigue a lo largo del tiempo (por lo que implica cambio, revisión, adaptación, incluso error)
2. Implica un acuerdo de autoridad para establecer políticas relativas a la toma de decisiones sobre asignación de recursos y el poder para tomar esas decisiones.
3. Un acuerdo de autoridad que recurre a una o más estrategias de manejo para racionalizar y sistematizar las decisiones sobre asignación de recursos (es decir, planes de uso de la tierra, evaluaciones de impacto, reglamentos, permisos, etc.).
4. Estrategias de manejo basadas en un enfoque en los sistemas que reconoce las interconexiones entre los sistemas y los subsistemas costeros y marinos (que incluyen las cuencas hidrográficas costeras, los sistemas de circulación de los estuarios, el movimiento de los sedimentos a lo largo de las costas dentro de células litorales, las poblaciones de especies que se capturan por su valor comercial o recreativo, y los sistemas de abastecimiento de agua, de tratamiento de aguas negras y de carreteras).
5. Espacio geográfico limitado que se extiende desde el ambiente oceánico (excepto en las islas) hasta determinado límite terrestre interno a través de la línea de playa costera de transición. (Sorensen, 1993)

Colombia cuenta desde el año 2001 con directrices que orientan la implementación del manejo integrado de zonas costeras, que se expresan en la Política Nacional Ambiental para el Desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e Insulares PNAOCI, del Ministerio del Medio Ambiente y más adelante en la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros PNOEC, de la Comisión Colombiana del Océano del año 2007.

En el 2008 el Departamento de Planeación Nacional DNP, publica el documento *Elementos Básicos para el Manejo Integrado de Zonas Costeras* como aporte para fortalecer la gestión de estas zonas en los municipios y departamentos.

Se fundamenta en el concepto del Ministerio del Medio Ambiente MMA que define zona costera como la “franja de anchura variable de tierra firme y espacio marítimo en donde se presentan procesos de interacción entre el mar y la tierra; contiene ecosistemas muy ricos, diversos y productivos dotados de gran capacidad para

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

proveer bienes y servicios que sostienen actividades como la pesca, el turismo, la navegación, el desarrollo portuario, la explotación minera y donde se dan asentamientos urbanos e industriales” (MMA, 2001 en: DNP, 2008:7).

Cuadro 11. Sectorización de la zona costera colombiana

Sectorización de la zona costera			
Escala	Unidades Integrales de Planificación y Ordenamiento Ambiental Territorial		
	Nacional	Caribe continental. Incluye la plataforma continental, islas continentales y espacios oceánicos.	Caribe insular. Incluye el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, los cayos y sus áreas marinas, submarinas y plataforma arrecifal.
Regional	Unidades Ambientales Costeras y Oceánicas		
	1. UAC Alta Guajira 2. UAC Vertiente Norte de la Sierra Nevada de Santa Marta 3. UAC Magdalena 4. UAC Río Sinú y Morrosquillo 5. UAC Darién	UAC Caribe Insular	1. UAC Alto Chocó 2. UAC Baudó 3. UAC Málaga –Buenaventura 4. UAC Llanura Aluvial del Sur
	UA Caribe Oceánico		UA Pacífico Oceánico
Local	Unidades de Manejo Integrado (UMI)		
	1. UMI Bahías Portete - Honda - Hondita 2. UMI Bocas Río Piedras - Río Palomino 3. UMI Delta Canal del Dique - Bahía Barbacoas 4. UMI Bahía de Marirío		1. UMI Bocanas Guapi - Iscuandé 2. UMI Bahía Solano 3. UMI Golfo de Tribugá 4. UMI Bahía de Málaga 5. UMI Bocanas Hojas Blancas -Salahonda

Tomado de DNP, 2008:14

Concibe al Manejo Integrado de Zonas Costeras MIZC como un “proceso continuo, dinámico, participativo y consensuado, mediante el cual se toman decisiones para el uso sostenible y la protección de la zonas costeras y sus recursos” (DNP, 2008:6).

Establece la delimitación espacial de la zona costera colombiana, discriminada desde dos tipos: zona costera continental y zona costera insular; basándose en lo establecido en la PNAOCI sintetiza su sectorización a nivel nacional, regional y local (DNP, 2008:14).

Con relación al ordenamiento del territorio costero hace énfasis en la necesidad de abordarlo desde enfoques especiales de manejo y planificación, atendiendo a que las zona costera “es un sistema único de recursos económicos y ambientales de gran potencial productivo, pero también de gran fragilidad” (DNP, 2008:21).

Reconoce en materia legal y normativa, lo dispuesto en la Constitución Nacional en sus artículos 80 y 10, en la Ley 10 de 1978 que establece los principales elementos del territorio marino costero y las políticas PNAOCI y PNOEC que propician un marco institucional para el MIZC. Identifica niveles de ejecución y

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

coordinación para lograr una adecuada articulación orientada al manejo interdisciplinario e intersectorial de este territorio.

Cuadro 12. Niveles de ejecución y coordinación del MIZC

Escalas geográficas	Niveles de gestión	Entidades responsables	Mecanismos de integración y coordinación
Nacional	<ul style="list-style-type: none"> Políticas generales de alcance nacional Planes de desarrollo y sectoriales Expedición de normas 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial Comisión Colombiana del Océano 	<ul style="list-style-type: none"> Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) Comité Nacional de Manejo Integrado de los Espacios Oceánicos y Zonas Costeras*.
Regional Unidades Integrales de Planificación y Ordenamiento Territorial del Pacífico y el Caribe	<ul style="list-style-type: none"> Planes estratégicos regionales Planes de desarrollo departamental 	<ul style="list-style-type: none"> Gobernaciones Corporaciones autónomas regionales y de desarrollo sostenible 	<ul style="list-style-type: none"> Comité Regional de MIZC
Subregional Unidades Ambientales Oceánicas y/o Costeras	<ul style="list-style-type: none"> Planes de manejo integrado de zonas costeras Planes de acción trienales de las corporaciones autónomas regionales (CAR) 	<ul style="list-style-type: none"> Corporaciones autónomas regionales y de desarrollo sostenible Capitanías de Puerto de la DIMAR 	<ul style="list-style-type: none"> Comité Regional de MIZC
Local Municipios Resguardos Territorios Colectivos de Comunidades Negras	<ul style="list-style-type: none"> Planes de desarrollo municipales Planes de ordenamiento territorial 	<ul style="list-style-type: none"> Alcaldías Capitanías de Puerto de la DIMAR 	<ul style="list-style-type: none"> Coordinación entre municipios

* La estructura básica del Comité es la siguiente: Ministerios de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial; Agricultura y Desarrollo Rural; Transporte; Comercio, Industria y Turismo; Relaciones Exteriores, y Educación Nacional; Armada Nacional; DIMAR; Dirección para la Prevención y Atención de Desastres; ASOCARS; representantes de las ONG y de la Federación Nacional de Municipios; y la CCO –entidad que ejerce la secretaria técnica–.

Tomado de DNP, 2008:27.

Presenta como experiencia un proceso de MIZC realizado en la UMI Guapi – Iscuandé, localizada en la costa pacífica en los departamentos de Cauca y Nariño, que utiliza como referente para plantear lineamientos metodológicos para su implementación por parte de las entidades territoriales y puntualiza la necesidad de contar con una visión concertada de desarrollo, hacia la cual se orienten acciones y recursos para garantizar su cumplimiento.

Establece la importancia de realizar una zonificación ambiental que sintetice espacialmente la dinámica territorial partiendo de una caracterización ecológica del paisaje, como insumo estratégico de un diagnóstico que permita el diseño de distintas alternativas de escenarios para alcanzar el resultado deseado. (DNP, 2008).

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Cuadro 13. Metodología COLMIZC

Etapas		Pasos
0. Preparación		1. Orientación
		2. Arreglos Institucionales
		3. Conformación del equipo técnico
		4. Identificación y formulación del problema
		5. Identificación de actores
		6. Definición de límites
I. Caracterización y diagnóstico	Caracterización	1. Identificación y recolección de la información
		2. Inspección de campo
		3. Verificación, análisis y generación de modelos
	Diagnóstico	4. Realización de la zonificación
		5. Síntesis integral y diseño de escenarios
II. Formulación y adopción		1. Formulación del Plan, sus programas y proyectos
		2. Institucionalización
III. Implementación		1. Formulación del plan de acción anual
		2. Programación de las inversiones
		3. Ejecución de programas y proyectos
IV. Evaluación		1. Evaluación de impactos
		2. Revisión del Plan
		3. Identificación de nuevas condiciones y ajustes

Tomado de DNP, 2008:33.

La maestría en Manejo Integrado Costero de la Universidad del Magdalena, a través del documento “Marco General de Investigación para la Maestría en Manejo Integrado Costero” de 2010, plantea lo siguiente:

La zona costera, es entendida “como un espacio geográfico de anchura variable, con una alta dinámica, en donde se da la interacción entre la tierra y el mar (MMA, 2001; Alonso et al., 2003: 21). Como consecuencia se entiende que “el concepto de zona costera es estrictamente espacial” (Alonso et al., 2003: 29). Sin embargo desde las ciencias sociales y el enfoque sistémico, las costas son algo más que un espacio geográfico.

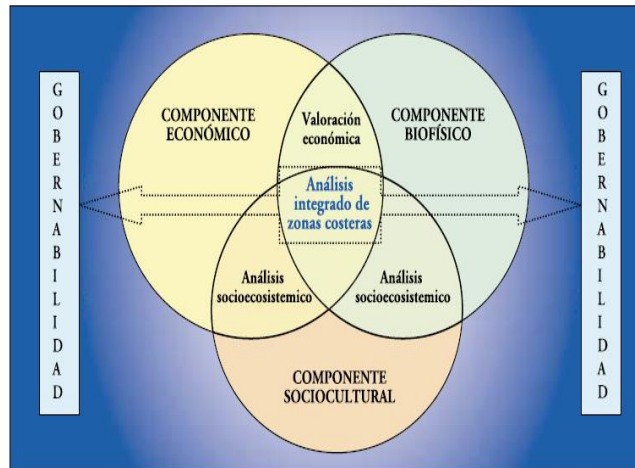
Al abordar las costas como un sistema, es común recurrir a su subdivisión en subsistemas. No obstante, es importante recordar que esta es una subdivisión que no es real en sentido estricto, es apenas una división conceptual y teórica, que se considera útil para efectos prácticos y que será necesario ajustar en cada situación.

Otro ejemplo es el propuesto desde la noción de sistema ambiental en donde se integran los ecosistemas y los sistemas sociales de manera interdependiente. Siguiendo la definición de Ángel Maya, sería más apropiado hablar de relaciones entre ecosistemas y cultura (Ángel-Maya en: Bermúdez, 2003:18). En este caso

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

podría entenderse la cultura como un sistema simbólico, tecnológico y organizativo creado por una población, el cual, en la cultura occidental, incluye una dimensión económica, política e institucional.

Figura 5. Subdivisión propuesta por el INVEMAR que se sintetiza las relaciones entre los componentes biofísico, económico y sociocultural



Fuente: Alonso *et al.*, 2003:39

Paralelamente los sistemas costeros se pueden abordar como un territorio¹¹ cuyo espacio, bienes y servicios están bajo el dominio y administración de una red de actores principalmente económicos, comunitarios e institucionales, cuyos intereses no siempre están de acuerdo. Es por esto que el resultado de la confrontación de esas tensiones y fuerzas sociales es lo que en últimas define las acciones y transformaciones del sistema costero, es decir, es lo que define quien gobierna, sea legítima o ilegítimamente.

El manejo de estos sistemas o territorios costeros adopta diversas modalidades, enfoques y métodos, que van desde una visión planificadora, organizadora, de dirección y control (Steer *et al.*; 1997 en: Alonso *et al.*, 2003: 19) hasta las acciones cotidianas propias de sus habitantes. Sin importar el grado de formalidad de las acciones que se realicen en un sistema costero, todas las acciones parten

¹¹ El territorio según Montañéz y Delgado (1998) es el espacio geográfico en donde los actores sociales, tanto públicos como privados ejercen su poder, dominio y/o gestión; por tanto un territorio se construye socialmente por una compleja e inestable superposición, complemento y/o conflicto de los intereses y acciones de diversos actores. Para dichos autores, la acción e influencia de los diversos actores es asimétrica en función del poder y la visión que éstos tienen en diferentes escalas espaciales y temporales. El territorio para Guhl es una construcción social, producto de las dinámicas ecológicas y sociales tanto internas como externas de las relaciones y estructuras de poder, las manifestaciones culturales de la población, así como de las restricciones y potencialidades de la oferta ambiental que le imprimen unos rasgos característicos (Guhl *et al.*, 1998 en: Alonso *et al.*, 2003:22).

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

de unas decisiones que toman los involucrados. Decisiones coyunturales que se toman ante una situación inminente, decisiones legales-administrativas, decisiones del sector privado, decisiones cotidianas de las comunidades o decisiones de planificación desde las instituciones, entre otras.

Es por esto que el papel central del Manejo Integrado Costero es influir en las decisiones que toman los diversos actores o intervinientes, de manera tal que sean consensuadas e informadas. Decisiones consensuadas quiere decir que sean el producto de los acuerdos entre los actores involucrados y decisiones informadas que estén basadas en información sobre las diversas posibilidades y sus efectos potenciales. Por este motivo el gestor costero tiene varios ámbitos de acción:

- En la generación de conocimiento que permita más allá de limitarse a generar la información; transmitirla eficazmente para ampliar y profundizar la comprensión del sistema costero en aquellos que toman las decisiones.
- En la facilitación de procesos para tomar decisiones consensuadas e informadas. Procesos que requieren ser interinstitucionales, intersectoriales y con una amplia participación ciudadana. Cuyos resultados pueden ser actos administrativos, consensos, acuerdos voluntarios, políticas públicas, planes de manejo, etc.
- En la retroalimentación de acciones prácticas. Sea que el gestor costero tenga responsabilidades o no en la implementación de acciones, es necesario evaluar sus efectos y hacer los ajustes necesarios desde la visión del MIC, es decir, tomar nuevas decisiones.

En este manejo el principio integrador es esencial: integrador de las diversas disciplinas que aportan a la comprensión de la realidad (inter o transdisciplinar), integrador de las aspiraciones humanas con las condiciones de los sistemas naturales (ambiental); integrador de los diferentes intereses que proceden de actores muy variados públicos y privados (integración horizontal); e integrador de los procesos locales, regionales y nacionales (integración vertical).

Bajo la anterior concepción, integrar no es simplemente “juntar” o tener en cuenta, esto sería adoptar una visión integral: integrar implica relacionar, confrontar las diferencias y transformarlas.

En el Manejo Integrado Costero, la acción de integrar en la generación de conocimiento no es simplemente ver los elementos en conjunto, es tener la habilidad de ver las relaciones entre ellos, las relaciones del pasado con el

presente y el futuro y las relaciones del sistema con su contexto. En la facilitación de procesos de toma de decisiones integrar es confrontar las diferencias de intereses y metas con un horizonte ético y legal y buscar su transformación hacia una visión común. En la retroalimentación de acciones, integrar es coordinar los recursos materiales así como las motivaciones y capacidades de los involucrados. (Botero, 2010).

ENFOQUE PARA UN DESARROLLO SOSTENIBLE

Según MUNFORD, L. (1956.) apuntó hace tiempo la culminación del proceso de urbanización debe buscarse en el equilibrio previsor entre la población de las ciudades y los recursos disponibles, manteniendo un nivel alto de desarrollo en todos los campos (social, económico y agrícola) necesarios para la vida en común.

Esto evidencia la preocupación en la que el hombre se encuentra sumergido desde que comienza a reflexionar acerca de su papel como rector de este escenario planetario y su responsabilidad en lo que concierne a mantener estable su delicado equilibrio biológico notoriamente alterado debido al crecimiento exponencial de la población humana y a su frenética actividad de generación de riqueza. El impacto ambiental que se produce es cada vez mayor, con el consiguiente peligro de agotamiento de recursos, escasez de energía y saturación de emisiones y residuos, entre otros.

Como resultado, en la actualidad existen diferentes interpretaciones acerca de cómo debería ser el enfoque adecuado de solucionar el problema del desarrollo y su incidencia en el medio, cómo debe realizarse el desarrollo de las ciudades y cómo la planificación ayuda a que no exista agotamiento de recursos naturales, cómo se concientiza a las poblaciones a que sean menos contaminantes en sus actividades cotidianas y de ocio y recreación, hasta propuestas más estructuradas que incluyen el componente político como necesario para conseguir resultados a largo plazo.

Según el conocimiento científico aumenta y se exponen de manera más detallada la inconmensurable variedad de formas de vida que habitan nuestro planeta y cómo se encuentran perfectamente relacionadas, acopladas e interdependientes, se evidencia que la naturaleza adopta dinámicas basadas en conjuntos de procesos que interactúan entre sí en una estrategia de desarrollo que tiende a un aumento de control sobre el entorno físico, y alcanzar un máximo de protección frente a posibles perturbaciones o sea el mantenimiento del mayor número posible

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

de estructuras vivas complejas que garantizan la existencia de recursos que permiten su continuidad a lo largo del tiempo. (ODUM, E.1969).

Por el contrario, el hombre desde la introducción de tecnología fundamentada en el libre consumo de recursos, algunos no renovables como base de su desarrollo se ha trazado un modelo en el que tiene primacía obtener la mayor productividad; motivados por un pensamiento de autosuficiencia e independencia a las lógicas de la naturaleza, sigue una estrategia que se basa en la posibilidad de una continuidad física sin una renovación consciente, trayendo como consecuencia la consolidación de hábitos de depredación y parasitismo que conllevan el agotamiento de recursos (base de toda estructura social y económica) arrasando no sólo el paisaje circundante sino también el de regiones distantes.

La explotación de los recursos naturales y la generación de residuos, que conlleva la actividad humana, están degradando la naturaleza a ritmos superiores a su capacidad de regeneración. Esta sustentación del desarrollo económico es insostenible y puede ser, a medio plazo, autodestructiva y empobrecedora. (INFORME BRUNDTLAND. 1987)

Por ello, la humanidad debe buscar nuevas formas de generación de riqueza que no produzcan ningún tipo de impacto ambiental. La humanidad debe aprender de la Naturaleza y crear un ciclo productivo cíclico (limitado) y no lineal (ilimitado). Debe generar riqueza de tal forma que sus ulteriores generaciones puedan seguir haciéndolo. En definitiva, la humanidad debe buscar un nuevo modelo de desarrollo: un desarrollo sostenible. (ANAVIF. 2004)

Una sociedad sostenible está orientada a garantizar la supervivencia y el bienestar del ser humano y de las otras especies, como parte del proceso evolutivo de la vida en el planeta. Según el Worldwatch Institute de Washington, una de las directrices debe ser la reforma de los sistemas urbanos de modo que ellos asuman el metabolismo de la naturaleza. En vez de consumir agua, alimentos, energía y bienes procesados sin preocuparse por el impacto de sus desaforados apetitos, y luego expulsando los desechos como contaminantes nocivos, las ciudades podrían limitar su consumo a las necesidades reales, al producir más de su propio alimento y energía y reutilizar más de sus propios desechos. (O'MEARA M. 1999)

En nuestro país el concepto de desarrollo sostenible ha evolucionado a lo largo de los años, y es en general “el proceso mediante el cual se usan los recursos naturales renovables, sin afectar la condición abióticas y bióticas que garanticen

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

su renovabilidad y aprovechamiento permanente (Decreto 1974 de 1989 artículo 4 numeral 2) y se incorpora desde la Constitución Política de 1991 en su artículo 80 como una función del Estado, quién deberá planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizarlo. Además en el artículo 3 de la Ley 99 de 1993 condiciona el crecimiento económico al incremento de la calidad de vida, al bienestar social, sin agotar la base de recursos naturales renovables, ni deteriorar el medio ambiente garantizando el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo. De esta manera estipula los componentes económico, social y medio ambiente como indicadores estratégicos para determinar la regulación de las actividades que incorporan el uso y distribución de los recursos que ofertan los ecosistemas presentes en el territorio.

En el documento base para la elaboración de la Política Nacional de Ordenamiento Integrado de las Zonas Costeras Colombianas se establecen cinco (5) condiciones para el desarrollo sostenible:

1. Económico-ecológica. Observancia de las restricciones biofísicas impuestas por los sistemas naturales a las actividades humanas, garantizando sus funciones de proveedor de recursos naturales, factor de producción, soporte para la vida y asimilador de desechos.
2. Política. Contar con la estabilidad social y la voluntad política necesarias para solucionar problemas, tomar decisiones y aplicar normas con claros criterios y principios de sustentabilidad a nivel regional, subregional y local de forma coherente, tanto sectorial como espacialmente, con la política ambiental y armonizando conflictos de intereses entre los diferentes actores y sectores sociales.
3. Normativa y Regulatoria. Existencia de un marco legal y normativo cuya implementación sea factible tanto para el sector privado y para el mismo Estado exigiéndole buena capacidad de vigilancia, ejecución y fiscalización para hacer cumplir las normas vigentes, evitando su desobediencia y combatiendo especialmente la corrupción en el manejo de los bienes comunes.
4. Institucional. La necesaria adaptación institucional para implementar las políticas ambientales del Estado a nivel nacional, regional y local, para enfrentar las fallas administrativas tales como: rigidez institucional, falta de integración, búsqueda del desarrollo económico per se, falta de capacitación de funcionarios en temas sobre los que toman decisiones, entre otras.
5. Cultural. Generadoras de cambio en las normas sociales, actitudes, valores y creencias estableciendo a través de la educación patrones de comportamiento social que generen preferencias individuales de bienestar que armonicen con las necesidades ambientales colectivas.

CAPITULO 2. ESTRUCTURA FÍSICO ESPACIAL DEL MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL Y LOS PATRONES DE MANEJO COSTERO DE LA ZONA NORTE DEL ATLANTICO Y SU RELACIÓN CON EL CONTEXTO

El Atlántico hace parte de los ocho departamentos que conforman la Región Caribe Colombiana y está localizado en el norte del país, entre los 10° 16' 01" y 11° 04' 30" de latitud norte, y 74° 43' y 75° 16' de longitud oeste.

Limita por el Norte y el Oeste con el Mar Caribe, por el Este con el Río Magdalena y por el Sur con el departamento de Bolívar. Posee una superficie de 3.388 km², que representa el 0.29% del territorio nacional.

El departamento cuenta con 23 municipios Baranoa, Barranquilla, Campo de la Cruz, Candelaria, Galapa, Juan de Acosta, Luruaco, Malambo, Manatí, Palmar de Varela, Piojó, Polonuevo, Ponedera, Puerto Colombia, Repelón, Sabanagrande, Sabanalarga, Santa Lucía, Santo Tomás, Soledad, Suán, Tubará y Usiacurí. Su capital, Barranquilla, dista de las ciudades vecinas, Santa Marta 84 km y Cartagena de Indias 110 Km, y de la Capital, Bogotá 948 km¹².

Presenta un clima tropical de tipo estepa y sabana de carácter árido en la desembocadura del río Magdalena y alrededores de Barranquilla; semiárido en las fajas aledañas al litoral y al río Magdalena y semihúmedo desde Sabanalarga hacia el sur.

Cuadro 14. Información General Del Departamento

Municipios	23
Población 2011 (DANE)	2.344.140
Cabeceras	2.237.934
Resto	106.206
PIB Departamental 2007 (DANE)	17.815.317
Millones de Pesos de 2010	20.680.370
Per Cápita (En Pesos)	8.005.222
Recursos Plan Plurianual de Inversiones Incluidas en El Plan Nacional de Desarrollo – PND (Billones De 2010)	13.8
Sistema General de Participaciones SGP Per Cápita (en Pesos)	430.735

Fuente: DNP. Plan Nacional de Desarrollo, Regionalización Plan Plurianual de Inversiones 2011-2014. Prosperidad para Todos.

La Gobernación del Departamento del Atlántico tiene definida una subregionalización conformada por cinco (5) áreas: Metropolitana, Costera, Oriental, Centro y Sur.

¹²<http://cumbia.invias.gov.co/programas/sat/DISTANCIA%20DE%20BOGOTA%20A%20CAPITALES%20-%2025%20JUL.pdf>

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

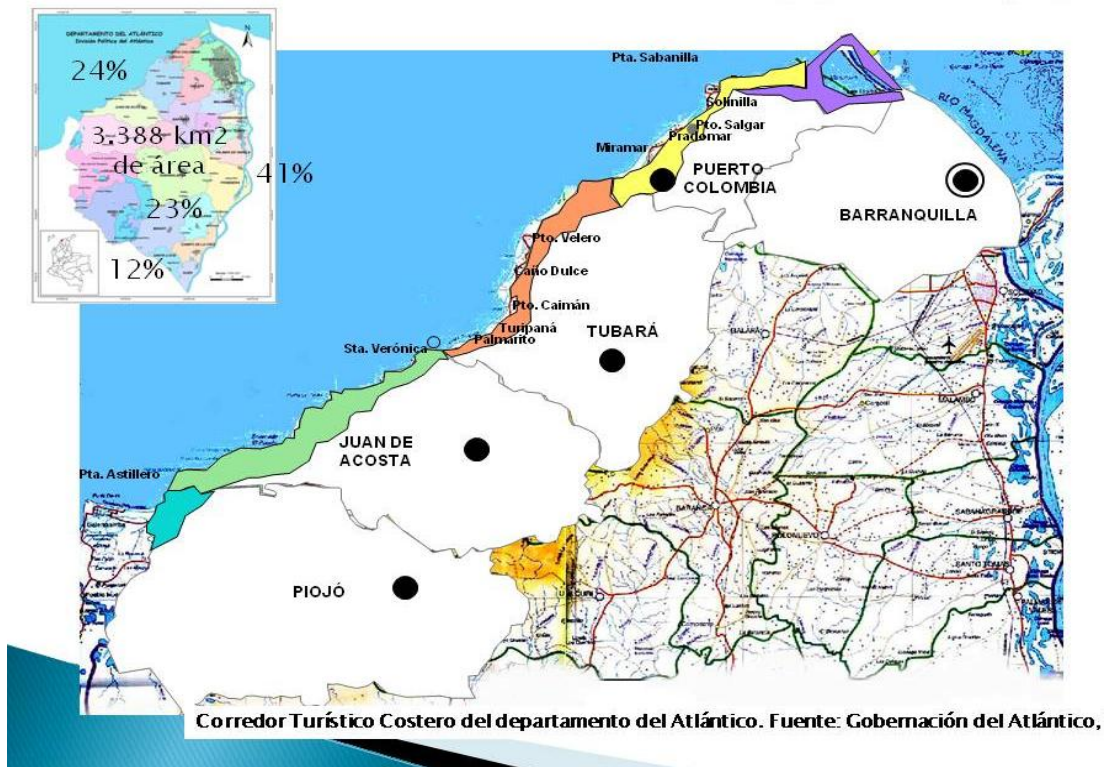
Cuadro 15. Subregionalización del Departamento del Atlántico

Subregión	Municipios
METROPOLITANA	Barranquilla, Puerto Colombia, Soledad, Malambo y Galapa.
COSTERA	Tubará, Juan de Acosta, Piojó y Usiacurí.
ORIENTAL	Sabanagrande, Santo Tomás, Palmar de Varela y Ponedera.
CENTRO	Baranoa, Polonuevo, Sabanalarga y Luruaco.
SUR	Repelón, Manatí, Candelaria, Campo de la Cruz, Santa Lucía y Suán.

Fuente: Subregionalización del departamento del Atlántico. Secretaría de Planeación Departamental, 2007.

Para efectos de este estudio, la Zona Norte del Departamento del Atlántico incluye las zonas urbanas y rurales de los municipios de, Juan de Acosta, Piojó, Puerto Colombia y Tubará.

Figura 6. Corredor Turístico de la Zona Norte del Departamento del Atlántico



Fuente: Gobernación del Atlántico

La población proyectada por el DANE a 2011 para el Departamento del Atlántico es de 2.344.140, de la cual 2.237.934 son pobladores urbanos, es decir el 95% de la población total, y 106.026 son pobladores rurales.(DNP, 2010). Es claro que el Atlántico es un departamento eminentemente urbano en el uso de su territorio.

La población de la zona norte se ubica principalmente en los centros urbanos de los municipios de Juan de Acosta, Piojó, Puerto Colombia y Tubará. Sigue el patrón de asentamientos que se presenta a nivel departamental, con un alto

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

porcentaje de población urbana, destacándose el municipio de Piojó que mantiene el porcentaje más alto de población rural.

Cuadro 16. Población Urbana y Rural.

Municipio	Población Proyectada total 2011	% Participación total 2011	Proyectada urbana 2011	% Participación Urbana 2011	Proyectada rural 2011	% Participación rural 2011
Juan de Acosta	15.902	0,68	10.465	0,45	5.437	0,23
Piojó	5.089	0,68	2.453	0,10	2.636	0,11
Puerto Colombia	27.475	1,17	21.931	0,94	5.544	0,24
Tubará	10.999	0,47	6.404	0,27	4.595	0,20
Proporción (%)	59.465	2,54	41.253	1,76	18.212	0,78

Fuente: DANE.

La población no nativa que se encuentra asentada en los municipios del Corredor Turístico de la Zona Norte del Departamento del Atlántico, equivale al 18.11% del total proyectado al año 2011, se destaca significativamente la población indígena de Tubará con el 55,37% de la totalidad de personas en el municipio; ROM o gitanos, no registran y Afro descendientes, 573 personas, principalmente en Juan de Acosta.

Cuadro 17. Grupos de Población Vulnerable.

Municipio	Población Proyectada total 2011-Censo 2005	Afrocolombianos	%	Indígenas	%	ROM	%	Personas con discapacidad	%
Juan de Acosta	15.902	299	1,88	2	0,01	0	0	669	4,21
Piojó	5.089	73	1,43	95	1,87	0	0	312	6,13
Puerto Colombia	27.475	137	0,5	962	3,5	0	0	1635	5,95
Tubará	10.999	64	0,58	6090	55,37	0	0	429	3,9
Proporción (%)	59.465	573	0,96	7149	12,02	0	0	3045	5,12

Fuente: DANE.

Para el análisis de la zona de estudio, se privilegia el Índice de Pobreza Multidimensional IPM calculado por el DNP¹³ e incluido en el Plan Nacional de

¹³El IPM refleja el grado de privación de las personas en un conjunto de dimensiones. Las dimensiones y variables consideradas fueron condiciones educativas, de niñez y juventud, de trabajo, de salud, de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios.

Como puede observarse es un parámetro de medición más sólido que el NBI pues al tener la inclusión de varias dimensiones da una mejor visión de la verdadera calidad de vida de la población.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Desarrollo como referente para la medición de la calidad de vida de los colombianos.

La población del municipio de Puerto Colombia presenta el nivel menos crítico de pobreza multidimensional que el resto de los municipios de la zona, y se sitúa por debajo del promedio departamental. El resto de los municipios superan el promedio departamental, con más de 30 puntos porcentuales, y duplican el promedio nacional. Piojó presenta el Índice de Pobreza Multidimensional IPM más alto.

Cuadro 18. Índice de Pobreza Multidimensional.

Municipio	Índice de pobreza multidimensional IPM 2010	Departamento del Atlántico	País
Juan de Acosta	70.0%	45.06%	30.7%
Piojó	81.9%		
Puerto Colombia	43.1%		
Tubará	70.8%		

Fuente: DANE -Censo 2005 -; DNP - DDTs, DNP - DDS-; MIJ; AS-RUPD

Entre los indicadores que miden el nivel educativo de la población se encuentran el analfabetismo y el número de años de estudio. Según información DANE, censo ajustado 2005, en la zona de estudio se registró que el índice de analfabetismo en las personas de 15 años y más, alcanzó cifras por encima del indicador departamental, (9.44%) representado por los municipios de Juan de Acosta, Tubará y Piojó con 11.30%, 13.70% y 14.60% respectivamente. De los municipios de la zona, ninguno se encuentra certificado en educación.

Según información del Ministerio de Educación, la zona de estudio presenta coberturas bruta en educación preescolar y básica primaria por encima del 96% departamental y básica secundaria por encima del 100% departamental, pero esto gracias al desempeño que registra Puerto Colombia; pues por municipios la tasa de cobertura de Juan de Acosta, Tubará y Piojó, alcanzan apenas el 87,20%, 92,70% y 86,50% respectivamente.

Cuadro 19. Indicadores Nivel Educativo

Indicador	Puerto Colombia	Juan de Acosta	Tubará	Piojó
Tasa de analfabetismo para la población de 15 años y más - censo ajustado 2005	5,60%	11,30%	13,70%	14,60%
Tasa de cobertura bruta transición (2010)	171,90%	101,40%	101,00%	137,40%
Tasa de cobertura bruta primaria (2010)	198,00%	117,00%	121,10%	120,30%

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Indicador	Puerto Colombia	Juan de Acosta	Tubará	Piojó
Tasa de cobertura bruta secundaria (2010)	215,30%	87,20%	92,70%	86,50%
Tasa de cobertura bruta básica (2010)	202,70%	103,50%	107,80%	109,10%
Tasa de cobertura bruta media (2010)	195,30%	66,90%	83,50%	45,50%
Municipio certificado en educación	No	No	No	No
Matrícula oficial 2008 (alumnos)	4.962	3.137	2.364	1.120
Matrícula oficial 2010 (alumnos)	4.996	3.356	2.305	1.182
Número de sedes en instituciones educativas oficiales	8	9	11	11

Fuente: MEN

Atendiendo a los datos que presenta la Infraestructura Colombiana de Datos (ICD) DANE, la zona de estudio no presenta altos porcentajes de población con utilización en su trabajo y/o estudio del idioma inglés, sin embargo, el municipio de Piojó presenta un porcentaje significativamente alto. En lo relacionado al conocimiento y manejo del computador en tareas relacionadas con el estudio o el trabajo, el promedio más alto lo tienen Puerto Colombia y Tubará.

Cuadro 20. Población con manejo de computador e idioma inglés

	Juan de Acosta	Piojó	Puerto Colombia	Tubará
Total Personas	14.184	4.874	26.932	10.602
Utilizan el inglés en tareas propias de su trabajo o estudio (%)	40,8	85,59	62,59	38,35
Manejan computador en tareas propias de su estudio o trabajo (%)	26,2	17,25	39,57	39,27

Fuente: DANE 2008 © SISCON-ICD¹⁴

Existen instituciones educativas como la Universidad del Atlántico que tienen entre sus programas carreras a nivel técnico y tecnológico enfocadas hacia la formación en turismo, y otras como la Institución Educativa Técnica Turística Simón Bolívar de Puerto Colombia y la Institución Educativa Eustorgio Salgar en el corregimiento de Salgar, Puerto Colombia, que se encuentran afiliadas al programa Colegios Amigos del Turismo.

Según información suministrada por la Gobernación del Atlántico, la atención del servicio de salud es prestada a través de la Red Hospitalaria, presentándose por fuera de la zona de estudio, los servicios de más alta y mediana complejidad, representados en los equipamientos que posee el distrito de Barranquilla.

El Ministerio de la Protección Social, informa que la zona de estudios solo presenta al municipio de Puerto Colombia certificado en salud. No cuenta con una

¹⁴ DANE, 2008. Consultado en: <http://190.25.231.246:8080/Dane/tree.jsf>

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

cobertura en vacunación superior al 88% departamental en cada biológico para los niños de edades menores o iguales a 1 año. Presenta una coberturas inferiores a las departamentales para la Triple Viral 78,46%; fiebre amarilla, 66,38% y polio y pentavalente, 74,93%.

Cuadro 21. Indicadores Sector Salud

Indicador	Juan de Acosta	Piojó	Puerto Colombia	Tubará
Afiliados al régimen contributivo (Enero 2011)	868	114	2.765	446
Afiliados al régimen subsidiado (2008)	12.083	4.882	14.559	8.234
Afiliados al régimen subsidiado (2010)	12.575	4.917	14.905	9.643
Polio (VOP)	77,20%	41,80%	71,20%	55,30%
DPT(Difteria, Tétano y Tosferina)	77,20%	41,80%	71,20%	55,30%
Tripeviral	56,80%	68,60%	56,80%	54,60%
Tasa de mortalidad infantil (2008)	23,00%	20,50%	23,00%	20,20%
Municipio certificado en salud	NO	SI	NO	NO
Población pobre no asegurada	-	-	-	-

Fuente: MPS

Por su parte, la población afiliada al Régimen Subsidiado de Salud (RSS) de la población sisbenizada en los niveles I y II supera al promedio departamental (97%), sin embargo el 0.84% de la población nivel I y II se encuentra por fuera del RSS.

De acuerdo a la información del DNP 2011¹⁵ la zona de estudio presenta coberturas por debajo del promedio departamental de agua potable (97.85%) y alcantarillado (79,62).

Cuadro 22. Indicadores de Agua Potable y Saneamiento Básico

Indicador	Juan de Acosta	Piojo	Puerto Colombia	Tubará
Cobertura de acueducto (2008)	75,60%	3,10%	85,50%	66,40%
Cobertura de alcantarillado (2008)	0,40%	0,50%	63,40%	1,80%
El municipio se encuentra en el Plan Departamental de Agua -PDA vinculados al consorcio Financiamiento de Inversiones en Agua -FIA?	NO	NO	NO	NO
Se han ejecutado proyectos en el municipio en el marco del PDA vinculados al FIA?	NO	SI	SI	SI
Tipo de prestador del servicio de acueducto en la zona urbana 2010	Sociedad por Acciones privada,	Sociedad por Acciones privada,	Sociedad por Acciones privada, pública	Sociedad de Economía Mixta

¹⁵ Información puesta a disposición de la ciudadanía por el DNP para facilitar la elaboración de programas de gobierno de los candidatos a las Alcaldías para el periodo 2012-2015.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Indicador	Juan de Acosta	Piojo	Puerto Colombia	Tubará
	pública y mixta	pública y mixta	y mixta	
El municipio adoptó decreto de estratificación urbana?	NO	NO	NO	NO
Creación y puesta en funcionamiento del Fondo de Solidaridad y Redistribución del Ingreso FSRI	SI	NO	NO	NO

Fuente: MAVDT; SSPD; DDT-DNP

Con relación a la vivienda, para el año 2005 se presentaban porcentajes de déficit cuantitativos relativamente bajos, y déficit cualitativos altos. Para el año 2010 solo el municipio de Piojó presentaba subsidios de vivienda asignados.

Cuadro 23. Indicadores de Vivienda

Indicador	Juan de Acosta	Piojó	Puerto Colombia	Tubará
Hogares en déficit % (2005)	75,90%	85,00%	30,80%	79,50%
Hogares en déficit cuantitativo % (2005)	4,00%	4,20%	6,50%	6,60%
Hogares en déficit cualitativo % (2005)	71,90%	80,80%	24,40%	72,90%
Número de subsidios asignados por el municipio para compra de vivienda nueva (2010)	0	0	0	69
Número de subsidios asignados por el municipio para compra de vivienda usada (2010)	0	0	0	0
Número de soluciones de vivienda de interés social construidas por el municipio (2010)	0	2	0	0
Número de subsidios para mejoramiento de vivienda asignados por el municipio (2010)	0	115	0	0

Fuente: DANE; DNP

Acorde a la metodología empleada por el DNP para la medición y análisis de desempeño integral¹⁶, la zona de estudio no reporta niveles 5 Sobresaliente (>=80). Presenta un 50% de niveles satisfactorio y medio, siendo Piojó el municipio que presenta la posición más baja a nivel departamental y nacional.

Cuadro 24. Indicador de Desempeño integral

Componentes	2010			
	Juan de Acosta	Piojó	Puerto Colombia	Tubará
Eficacia	79,6	65,6	73,9	73,2
Eficiencia	55,9	41,0	59,1	62,9
Requisitos Legales	99,6	88,7	96,9	55,5
Capacidad Administrativa	67,9	68,4	77,5	93,2

¹⁶ Integra cinco temáticas denominadas Eficacia, Eficiencia, Cumplimiento de Requisitos Legales, Gestión y Entorno, que en su conjunto dan una visión integral del desempeño municipal.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Componentes	2010			
	Juan de Acosta	Piojó	Puerto Colombia	Tubará
Desempeño Fiscal	71,1	60,4	83,4	61,4
Gestión	69,5	64,4	80,4	77,3
Índice Integral	76,2	64,9	77,6	67,2
Posición Nacional	211	625	160	547
Posición Departamental	7	19	5	16
Con información completa y consistente	No	Si	Si	Si
Rango Índice Integral	4. Satisfactorio (>=70 y <80)	3. Medio (>=60 y <70)	4. Satisfactorio (>=70 y <80)	3. Medio (>=60 y <70)

Fuente: DNP 2010

ANÁLISIS DEL FUNCIONAMIENTO DEL TERRITORIO EN EL CONTEXTO DEPARTAMENTAL

El análisis del territorio de estudio se enmarca desde distintos componentes que caracterizan las funciones y servicios que ofertan los centros urbanos, teniendo en cuenta como se encuentran jerarquizados dentro del departamento y la región (Rondinelli, 1988).

La ciudad de Barranquilla y su Área Metropolitana ejercen la primacía en el territorio departamental estructurando la interacción espacial existente entre las diferentes entidades territoriales y la capital.

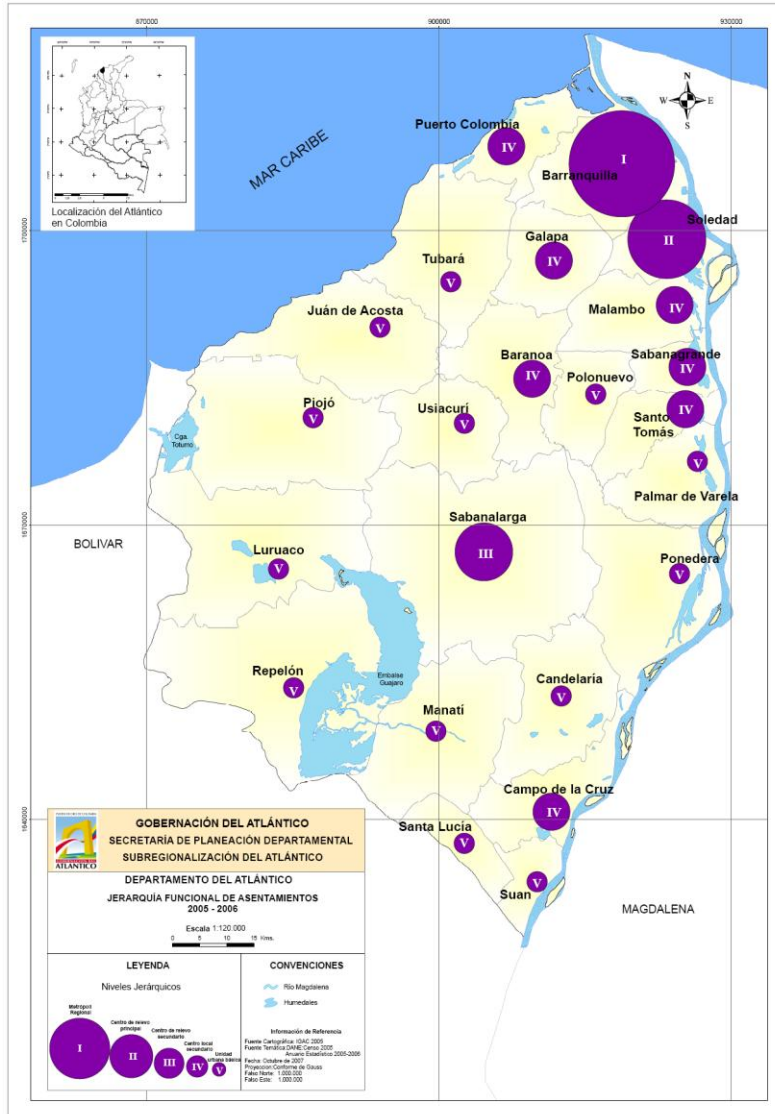
Se conforma entonces una estructura territorial urbana monocéntrica, donde los asentamientos de los municipios costeros se encuentran distribuidos a lo largo de dos corredores urbanos la Vía al mar y la Vía del Algodón.

Se define un primer grupo más integrado conformado por el Distrito de Barranquilla y el Municipio de Puerto Colombia, un segundo grupo conformado por los municipios de Tubará y Juan de Acosta, por último y más retirado el municipio de Piojó.

En el primer corredor vial se agrupan: Sabanilla, Salgar y Puerto Colombia (Municipio de Puerto Colombia); Puerto Velero, Caño Dulce, El Morro, Playa Mendoza (Municipio de Tubará); Santa Verónica (Municipio de Juan de Acosta); y Playa Astilleros (Municipio de Piojó), formando una primera zona con centros urbanos de características similares por su ubicación sobre el litoral del Mar Caribe (a excepción de El Morro por su ubicación en una cota de terreno más elevada y sin contacto directo con la playa).

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Figura 7. Jerarquía Funcional de los Asentamientos Urbanos del Departamento del Atlántico



Fuente: Gobernación del Atlántico 2007

En el segundo corredor vial se ubican: Cuatro Bocas, Tubará (Municipio de Tubará); Juan de Acosta, El Vaivén (Municipio de Juan de Acosta); y Piojó (Municipio de Piojó). Esta zona con centros urbanos más dispersos.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Cuadro 25. Complejidad Funcional de Niveles de Asentamientos

Nivel de Jerarquía	Características Funcionales Generales	No Asentamientos	Asentamientos	Rango Centralidad	%	% Población Urbana Dpto.	Población Promedio	No de Funciones
I	Metrópolis Regional	1	Barranquilla	1.305.8	4.34%	55.50%	1.146.139	51
	Ejerce funciones diversificadas en servicios financieros, comerciales, industriales y especializados.					1.142.312		
II	Centros de Relevancia Principal	1	Soledad	574.7	4.34%	22.40%	461.851	38
	Función predominantemente económica de impacto subregional con apoyo financiero, servicios administrativos. Comerciales y sociales.					440.996		
III	Centro de Relevancia Secundario	1	Sabanalarga	404.7	4.34%	3.24%	86.631	36
	Función económica con énfasis en lo agropecuario, servicios administrativos, comerciales, y sociales. Influencia próxima.					66.707		
IV	Centros Locales Secundarios	7	Malambo, Galapa, Puerto Colombia, Campo de la Cruz, Santo Tomás y Sabanagrande	249.6-161.5	30.43%	12.18%	282.080	34-29
	Funciones económicas y comerciales básicas. Abastece poblaciones próximas de mayor importancia; posee servicios básicos locales					250.750		
V	Unidades o Poblaciones Urbanas Básicas	13	Manatí, Suán, Usiacurí, Santa Lucía, Luruaco, Ponedera, Polonuevo, Repelón, Tubará, Juan de Acosta, Candelaria, Palmar de Varela, y Piojó.	156-101	56.52%	6.68%	190.235	28-23
	Funciones de autoabastecimiento, comercio y servicios elementales e insuficientes					137.501		

Fuente: Gobernación del Atlántico. Secretaria de Planeación Departamental. Subregionalización del Departamento del Atlántico “El Atlántico un territorio integrado espacialmente a través de subregiones 2007-2020”

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Figura 8. Rutas Vía al Mar – Vía del Algodón



Fuente: Gobernación del Atlántico.

La zona de estudio presenta entonces, un tramado de centros urbanos algo desagregados, repartidos en un eje lineal principal correspondiente a la Vía al Mar y uno secundario correspondiente a la Vía del Algodón, caracterizados por su poco desarrollo urbano, carente de diversidad inmobiliaria, estructuración e integración de infraestructuras y equipamientos, con bajo nivel de competitividad, capacidad de atracción y conectividad, dependientes y sin condiciones para generar una segunda centralidad que se equilibre la que representa Barranquilla y su Área Metropolitana.

La accesibilidad a la zona se posibilita a través de diferentes sistemas de transporte: aéreo, gracias a los equipamientos subregionales como el aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz de Barranquilla y Rafael Núñez de Cartagena; terrestre, por medio de las rutas de buses intermunicipales e interdepartamentales, transporte puerta a puerta, y puerta a ruta, entre otros.

El transporte por vía marítima no se presenta significativamente, a excepción de algunos pobladores propietarios de embarcaciones artesanales (canoas) y/o dotadas de motor, quienes las utilizan como medio de subsistencia en la labor

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

pesquera; también se encuentran las de los socios del Club de Pesca, quienes las utilizan como medio de recreación para la práctica de la pesca deportiva. No existe en la actualidad una infraestructura formal de transporte de pasajeros a través del mar.

El transporte de carga que se desarrolla a través de Bocas de Ceniza utiliza principalmente al río Magdalena y se concentra sobre su margen occidental en la zona portuaria de Barranquilla.

Cuadro 26. Volúmenes de carga y pasajeros movilizados en el Departamento del Atlántico.

Modo de Transporte (Por Orden de Importancia)	Volumen de Carga Movilizado		Volumen de Pasajeros Movilizados / Anual	
	Ton / mes	%	Cantidad	%
Aéreo	2.592	0,11%	1.207.115	17%
Carretero	1.412.163	62,00%	5.918.374	83%
Fluvial	336.597	14,78%	ND	ND
Marítimo	526.418	23,11%	ND	ND
TOTALES	2.277.770	100,00%	7.125.489	100

Fuente: Gobernación del Atlántico. 2010

La disposición actual de la trama vial es el resultado de la configuración territorial existente que condiciona el desplazamiento en sentido norte - sur.

Las principales vías con que cuenta el Atlántico, La Oriental, La Cordialidad, Del Algodón y la Vía al Mar, se encuentran trazadas según este patrón que facilita y caracteriza a Barranquilla como Metrópoli Regional.

Solo en los últimos años se evidencia una tendencia al cambio con la construcción de la Vía Río - Mar, que marca un sentido transversal en conectividad vial departamental, interconectando a la zona de estudio con los municipios ubicados sobre la ribera del río Magdalena.

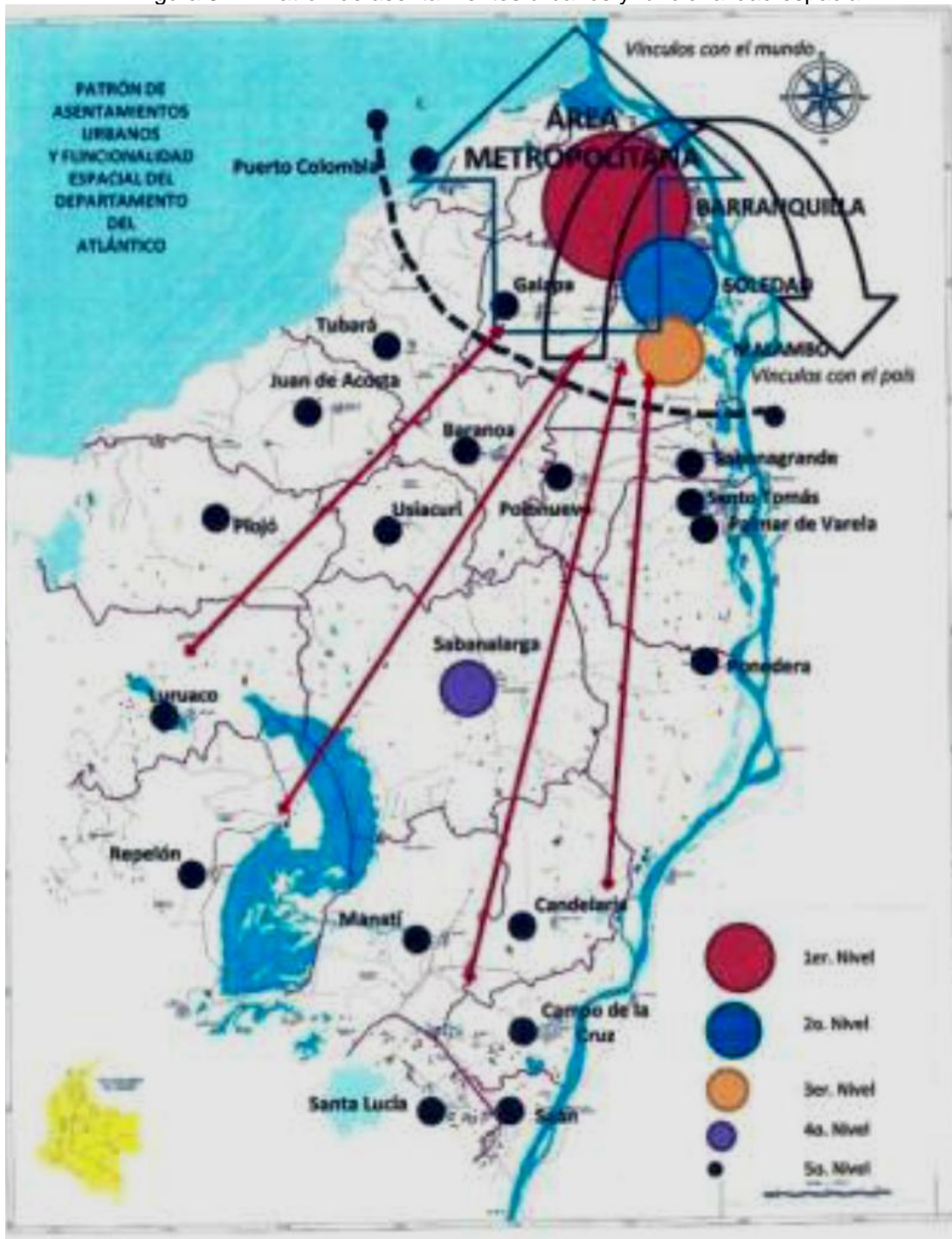
La dinámica espacial existente en la zona se origina por la focalización de la oferta de servicios urbanos de carácter regional en Barranquilla y Cartagena, articulada a través de la Vía al Mar, principal conector emplazador/desplazador, permitiendo que desde el entorno mediato e inmediato se pueda acceder a una infraestructura de equipamientos que abarcan aspectos tales como transporte, educación, cultura, culto, salud, recreación, abastecimiento, comercio y servicios, seguridad ciudadana, bienestar social y de administración territorial, entre otros.

En la zona de estudio existen, además del grado de interdependencia que los centros urbanos presentan y los vínculos físicos existentes, distintas dinámicas

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

como las que imponen los ecosistemas presentes en el territorio y el sentido de identidad de la población.

Figura 9. Patrón de asentamientos urbanos y funcionalidad espacial



Fuente: Gobernación del Atlántico. 2010.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Se da por hecho que los centros urbanos conformados por las cabeceras municipales de Piojó, Juan de Acosta, Tubará, y Puerto Colombia, solo cuentan con población de baja capacidad económica como para sufragar sus gastos en la ciudad de Barranquilla, sin embargo, debido a la puesta en valor por parte de segmentos de población con afición hacia los deportes extremos, deportes náuticos, ciclo montañismo, el turismo de aventura y el ecoturismo, ciertos sitios de la costa del departamento han comenzado a focalizar un importante flujo de población interesada en el desarrollo de estas actividades, lo que ha motivado el interés de los actores económicos de la zona para mejorar la oferta de servicios de modo que aumenten sus ingresos económicos.

MUNICIPIO DE JUAN DE ACOSTA

El municipio de Juan de Acosta se encuentra ubicado a 10°50° de latitud norte a 72°03° de longitud oeste, se encuentra a 49 m sobre el nivel del mar, dista de la ciudad de Barranquilla 39 Km² y se comunica con ella a través de dos vías: la vía del Algodón y la Vía al Mar.

Tiene un área municipal de 176 Km² y 29 Km de Costa, limita por el norte con el mar Caribe y Tubará, por el sur con Usiacurí y Piojó, por el oriente con Tubará, Baranoa y Usiacurí y por el occidente con el mar Caribe.

Los rasgos funcionales del municipio de Juan de Acosta permiten ubicarlo en su contexto como un Centro Básico de Servicios, con un radio de influencia limitado solo a los alcances de su territorio municipal, muy por debajo de Galapa y Baranoa, considerados Sub-centros de Servicios departamentales.

Los rasgos funcionales toman como punto de centralidad la cabecera urbana municipal, en la cual se encuentran y concentran las actividades administrativas, de educación media, de seguridad ciudadana, de salud y financiera, cuyos radios de influencia se extienden hacia el resto de los centros poblados, fortalecidos por el nivel de accesibilidad hacia aquella, así como las áreas rurales del municipio.

Sin embargo, de acuerdo con las descripciones antes señaladas, hay algunas dificultades de accesibilidad hacia los centros considerados “periféricos” como Chorrera, San José de Saco y Bocatocino desde sus respectivas áreas de influencia, no pasa lo mismo con Santa Verónica y El Vaivén por cuanto cuentan con mejores sistemas de comunicación terrestre.

Se destaca la existencia de dos centralidades urbanas, una en la cabecera municipal Juan de Acosta y otra en Santa Verónica, con especializaciones muy definidas y claramente diferenciadas, no incompatibles entre sí. Es evidente la

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

relativa centralidad turística del corregimiento de Santa Verónica por razones de concentrar la actividad turístico – recreativa y su cercanía al trazado de la Vía al Mar y a la costa del Mar Caribe, factores que le confieren la potencialidad identificada para el turismo y la recreación.

MUNICIPIO DE PIOJÓ

El municipio de Piojó se encuentra ubicado a 10°45' latitud norte; 75°07' longitud oeste, está localizado en el Noroccidente del departamento del Atlántico, a 67 Km. de Barranquilla. Cuenta con una superficie de 287 Km.2, lo que represente el 8.7% de la superficie total del Departamento. Limita al Norte con el municipio de Juan de Acosta y el Mar Caribe; al Sur con el municipio de Luruaco; al Oriente con los municipios de Usiacurí y Sabanalarga; y al Occidente con el departamento de Bolívar.

Dentro de la jerarquía urbana establecida Piojó ha sido denominado como un centro urbano básico y la autopista Vía del Mar le facilita una rápida comunicación con la metrópoli regional Barranquilla siendo su actividad económica y los servicios que presta los más elementales que requiere una comunidad para su funcionamiento (Gobernación del Atlántico, 2010).

Los corregimientos de Hibácharo, Aguas Vivas y los demás asentamientos humanos tales como Cerrito, centros poblados menores de Piojó, son funcionalmente dependientes de la cabecera municipal y de la administración municipal y de algunos de los servicios que presta; pero en muchos de ellos, los obtienen con el traslado a Barranquilla.

MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA

El municipio de Puerto Colombia está situado entre los 10°-59'-52'' de latitud norte, a 74°-50'-52'', con una altitud promedio de 15 msnm y se localiza al Norte del Departamento del Atlántico; limita al oriente con Barranquilla, al sur con Galapa, al occidente con Tubará y al norte con el Mar Caribe. Se encuentra a una distancia de 20 Kilómetros de Barranquilla y se llega a él por la Vía al Mar, que une a Barranquilla con Cartagena.

Se extiende en un área de 84 Km2, el sector urbano se encuentra localizado en tierras planas, que son una prolongación de la llanura extensa del Caribe, a 1.5 metros aproximadamente sobre el nivel del mar. Hace parte del Área Metropolitana y de la subregión costera del departamento dentro de las cuales contribuye con su patrimonio histórico-cultural, su oferta ambiental y su campus universitario. Se encuentra clasificado como un Centro Local Secundario.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

La configuración territorial definida por el sistema vial (Vía al Mar, Antigua Vía a Puerto Colombia), refuerza la marcada dependencia hacia el Distrito de Barranquilla, esto se complementa en lo relacionado a los servicios urbanos principalmente en el aspecto de empleo, salud y, en menor grado en educación y recreación. En este último aspecto, se genera una dependencia inversa, ya que la población popular y de estrato medio de Barranquilla se moviliza hacia las playas del municipio, principalmente los fines de semana, feriados y temporada de vacaciones.

El modelo de ocupación urbana se caracteriza por un sistema bifocal para concentración de los principales edificios de equipamiento, comercio y oficina, constituye los puntos visuales y funcionales más predominantes en el municipio

El primer foco es el Área Urbana Administrativa e Histórica original que comprende el casco urbano actual de Puerto Colombia, incluyendo el área de Vistamar, el corredor turístico habitacional desde Pradomar hasta Sabanilla y los suelos de expansión colindante, al interior de esta se encuentra; el centro administrativo, el centro deportivo y el centro histórico de Salgar.

El segundo foco es la Villa Universitaria y Tecnológica (Corredor Universitario), área de equipamientos estructurales del ordenamiento metropolitano, en donde actualmente se localizan las principales universidades y colegios del área metropolitana y se proyecta la localización del centro tecnológico. Se encuentra complementada con el área de la Urbanización Lagos de Caujaral y su entorno inmediato.

Estos dos focos, por la función que cumplen para el territorio, se encuentran separados por un área de transición dedicada a actividades suburbanas de conservación y protección ambiental que impiden su conurbación.

MUNICIPIO DE TUBARÁ

El municipio de Tubará se encuentra ubicado al Noroccidente del departamento del Atlántico a una altura sobre el nivel del mar de 203 metros, con una extensión de 14km.

Limita al norte con el Mar Caribe y el Municipio Puerto Colombia, al este con Barranquilla, Puerto Colombia, Galapa y Baranoa, al sur con Baranoa y Juan de Acosta y al occidente con Juan de Acosta y el Mar Caribe.

La cabecera municipal se encuentra a 27 Km. de Barranquilla y a unos 70kms de Cartagena. El área de extensión del Municipio de Tubará es de 176 Km². La

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

cabecera municipal de Tubará se localiza en las coordenadas geográficas 10°53' de latitud norte y 74°59' de Longitud Oeste del Meridiano de Greenwich.

Presenta una estructura territorial intercomunicada entre sí por corredores biofísicos y corredores antrópicos a través de vías vehiculares y telecomunicaciones, para el intercambio urbano-rural y su vinculación con la metrópoli regional (Barranquilla).

La estructura territorial está definida por un centro urbano (Centro Administrativo ubicado en la zona urbana) concéntrico en relación con las cabeceras de cuatro corregimientos como son: Cuatro Bocas, el Morro, Juaruco y Guaimaral; un corredor lineal paralelo al litoral Caribe denominado Zona de Corredor Turístico (franja de 21 kilómetros sobre la cual están ubicados el peaje de la Autopista al Mar, los balnearios turísticos, conjuntos campestres, cajas de compensación familiar, sedes campestres de diferentes empresas, fincas ganaderas algunas con tecnología, hoteles, urbanizaciones campestres, tiendas, estaciones de gasolina, autódromo, el caserío de Puerto Caimán, el corregimiento del Morro y el Santuario Mariano, se hallan además en fase de desarrollo un buen número de villas campestres, urbanizaciones y asentamientos dispersos de baja densidad que cubren los intersticios.

El sistema de vías de la región se caracteriza por dos estructuras lineales paralelas, una paralela al litoral, de altas especificaciones técnicas con peaje, que intercomunica las ciudades de Barranquilla y Cartagena (Vía al Mar), y otra vía (Vía del Algodón), de regulares condiciones (está siendo reparada y mejorada) por las colinas, que comunica la ciudad de Barranquilla con el municipio de Tubará, continuando hasta el sitio denominado el Vaivén en el Municipio de Juan de Acosta, de allí una vía empalma con la Vía al Mar, y otro ramal continua por las colinas hasta el municipio de Piojó.

EL MANEJO COSTERO EN LA ZONA NORTE DEL ATLANTICO

De forma general tanto los Esquemas de Ordenamiento Territorial (EOT) de los municipios de Juan de Acosta, Piojó, Tubará y el Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) de Puerto Colombia, reconocen a la zona costera ubicada en sus jurisdicciones, como uno de los principales componentes desde el punto de vista territorial, dentro de la cual se encuentran ecosistemas estratégicos como manglares, playas, lagunas costeras y bosques subxerofilos higrotropofíticos caducifolios.

La aproximación que se plantea muestra la caracterización de las zonas homogéneas y usos del suelo en función de los ecosistemas presentes donde se

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

distinguen 4 de los seis principales ecosistemas o unidades marino-costeras de la Nación, de acuerdo a la Política Nacional para el Ordenamiento de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e Insulares del Colombia - PNAOCI (MMA, 2001). Los ecosistemas naturales de la zona costera del departamento del Atlántico son: (1) Vegetación arbórea y arbustiva (2) Manglares; (3) Playas y Acantilados; (4) Deltas y Lagunas Costeras; y (5) Fondos Blandos Sedimentarios de la Plataforma Continental.

Cuadro 4. Ubicación de los ecosistemas naturales en la zona de estudio.

Municipio	Vegetación arbórea y arbustiva	Playas y Dunas	Acantilados y Litoral Rocosos	Deltas, Ciénagas y Lagunas Costeras	Manglares	Fondos blandos de la plataforma continental
Piojó	Astilleros Ciénaga del Totumo Ciénaga de La Represa Loma San Vicente	Astilleros y Bocatocino	Cerro La Vieja	Ciénaga del Totumo	Ciénaga del Totumo	Ecosistema conformados por sedimentos de arenas terrígenas cerca de la costa y lodos arenosos terrigenos
Puerto Colombia	Cerro Nisperal y Juan de Azúcar Hato Viejo y El Rincón Salgar	Pradomar Punta Roca Salgar Nisperal Puerto Colombia	erro Nisperal y Juan de Azúcar Hato Viejo y El Rincón Salgar	Ciénaga de Balboa Ciénaga de Manatías	Ciénaga de Balboa Ciénaga de Manatías Ciénaga de Mallorquín	
Tubará	Rincón Hondo Puerto Caimán Turipaná Loma Sierra equis Palmarito Loma Nuevo Paraíso Loma La Risota Loma el Morro y Camarón	Puerto Caimán Puerto Velero Playa Mendoza Turipaná Palmarito	Punta Morro Hermoso Mirador de Tubará	Puerto Velero Rincón Hondo	Puerto Velero Caño Dulce Turipaná Playa Mendoza Palmarito Punta Castillejo Loma La Risota Loma Nuevo Paraíso	
Juan de Acosta	Bocatocino Punta de Piedra Santa Verónica Morropelao Mahates Loma San Vicente Cerro Las	Playas Abello Santa verónica Salinas del Rey Oh Las Inn Punta Cangrejo Playas Fraydolindo		Arroyo Cascabel Bocatocino Loma San Vicente Morropelao Cerro Punta de Piedras Santa Verónica	Santa Verónica Salinas del Rey	

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Municipio	Vegetación arbórea y arbustiva	Playas y Dunas	Acantilados y Litoral Rocoso	Deltas, Ciénagas y Lagunas Costeras	Manglares	Fondos blandos de la plataforma continental
	Viudas Cerro La Vigia Arroyo Cascabel	Bocatocino				

Fuente: INVEMAR. Ordenamiento Ambiental de la Zona costera del departamento del Atlántico. Informe Final. Septiembre de 2005.

La zona en su franja litoral es escenario de cambios ambientales de considerables magnitud, asociados con procesos inherentes a su dinámica de carácter natural y antrópico, y procesos morfodinámicos como erosión y sedimentación.

El agente principal encargado de erosionar las riberas de la tierra firme es el oleaje que por una acción mecánica y química destruye gradualmente las paredes rocosas al socavar la parte inferior de los taludes, mismos que se vuelven cada vez más inestables, hasta finalmente provocar deslizamientos rotacionales y caída de bloques de la parte superior.

Este fenómeno puede ser observado en Santa Verónica, Turipaná y Punta Sabanilla, donde predominan las costas llamadas abrasivas (o de erosión marina), el ejemplo más claro es la Barra de la Ciénaga de Mallorquín donde la erosión alcanza los 60 m/año, hacia el sur se presentan en forma discontinua zonas erosivas donde el retroceso del contorno costero ha sido de 150 m en la flecha de Puerto Salgar. El caso contrario es el de las costas acumulativas, cuyo relieve se constituye por los depósitos de material acarreado del mar a la tierra firme, comunes en Puerto Colombia, Pradomar y al norte de las playas de Turipaná.

Los parámetros que mayor incidencia tienen en la dinámica costera son: (1) Orientación preferencial de la línea de costa (S45oW) a frentes de oleaje, generando fenómenos de refracción y difracción del oleaje sobre las paredes rocosas, que contribuyen a la degradación de la franja costera. (2) Construcción de estructuras antrópicas rígidas: espolones, rompeolas y malecones, los cuales provocan un desequilibrio sedimentario con la consecuente erosión costera, generando una disminución o déficit de sedimentos. (3) Subsistencia diferencial de la zona costera, el modelado y estabilidad de la línea de costa está íntimamente relacionado con el tectonismo que presenta el Caribe Colombiano (INGEOMINAS, 1998), como evidencia de este fenómeno se constituye el posible hundimiento de la Barra de Salamanca. (4) Combinación de todos los anteriores con el ascenso del nivel del mar.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Cuenta con un sector que corresponde al sistema estuarino-marino de las ciénagas de Mallorquín, Manatíes y Balboa, con geofoma predominante de pantanos de manglar asociados a playones formados por antiguos cordones litorales o por la influencia deltáica del río Magdalena, playas, y ciénagas como ecosistemas estuarinos litorales. Se destaca la presencia de algunos salitrales hacia las partes internas de las áreas de manglar, dados por la interrupción de aportes hídricos de los arroyos provenientes de las partes altas.

Los aportes hídricos a éste sector están actualmente representados por los arroyos que llegan a las ciénagas, las aguas de infiltración y la precipitación directa. Originalmente la ciénaga de Mallorquín formaba parte del delta inundable del río Magdalena, caracterizado por un régimen abierto de intercambio de agua con el mar y con el río, pero a partir de la construcción de los tajamares de Bocas de Ceniza, ésta ciénaga se ha comportado como una laguna costera, que recibe aportes del arroyo Grande, el cual también llega a la ciénaga de El Rincón; la ciénaga de Mallorquín a su vez se comunica con el sistema cenagoso de Manatíes a través de canales. La ciénaga de Balboa en cercanías al municipio de Puerto Colombia, recibe aportes de los arroyos Cucambito, Caña, Juanuco y El Volcán (IGAC, 1998).

No obstante la situación de la interrupción de los flujos hídricos provenientes de los arroyos, el río Magdalena y el mar a las ciénagas, que ha ocasionado cambios en la estructura ecológica del ecosistema, y las demás problemáticas a las que se enfrenta éste sector como la contaminación, los procesos de aterramiento, etc.; las características estuarinas que aún prevalecen, y la interacción con otros ambientes como las playas, permiten aunque de manera diezmada, que en la actualidad se establezcan grupos de fauna como crustáceos, moluscos, aves, peces, reptiles y mamíferos, siendo las aves el grupo más representativo.

Existe otro sector que corresponde al tramo de la línea de costa ubicado entre la ciénaga de Balboa y la ciénaga del Totumo, caracterizado por no presentar sistemas cenagosos, solo caños y arroyos menores que tienen intercambio con el mar y donde los pequeños parches de manglar se encuentran asociados a playas, dunas y acantilados. Se destacan en éste sector sitios turísticos como Santa Verónica, playa Turipaná y punta de Morrohermoso y otros como punta Velero, ensenada de Bahía Honda, Bocatocino y Astilleros.

La reducción en los aportes hídricos tanto del mar como de arroyos de agua dulce, condiciona cambios en el tipo de bosque de manglar predominante, lo cual a su vez determina el tipo de fauna. En éste sector, muestran reducción en la presencia de fauna, limitándose las observaciones al grupo de aves y algunos reportes ocasionales de peces y crustáceos.

Por último un tercer sector que corresponde a sistemas cenagosos tendientes a ser más de tipo continental que estuarino, debido a que los aportes de agua marina son reducidos y en algunos casos inexistentes, ya sea por causas naturales o por acciones antropogénicas. En general este sector se caracteriza por un desbalance entre los aportes de agua marina con relación a los aportes de agua dulce de los arroyos que desembocan en esta áreas, destacándose para la ciénaga del Totumo los arroyos Chiquito, Ronco, Cagón, Roberto, Sabana y Calabrisa (MMA-BID-CRA-CARDIQUE, 2000); y para la ciénaga El Rincón, el arroyo Grande, esta área pertenece a una antigua planicie fluvio-marina, la cual pudo tener mayor influencia de agua de mar en el pasado y los bosques de manglar existentes en la actualidad corresponden a antiguos remanentes de lo que pudo existir.

La predominancia de características dulceacuícolas y el cambio de uso del suelo en los alrededores de la Ciénaga, con fines de ganadería influyen sobre la presencia y tipo de fauna encontrada predominando solo algunos tipos de aves y escasos reptiles. La actividad antrópica sin planificación se está convirtiendo en una amenaza; la deforestación debido a la tala de los bosques primarios en gran parte del territorio; las prácticas agrícolas como las quemadas inadecuadas; la explotación de canteras que dejan taludes inestables y causan el desvío de cauces, y contaminación por polvo. El hombre tiene una intervención cada vez más nociva en el proceso de desequilibrio del medio ambiente natural, lo altera y propicia la ocurrencia de fenómenos geodinámicos.

El área de estudio está expuesta principalmente a fenómenos naturales tales como: remoción en masa y procesos erosivos en la línea de costa, inundaciones producidas por las penetraciones del mar, ciclones tropicales y volcanismo de lodo (zona suroccidente)¹⁷.

VALORACIÓN PAISAJÍSTICA

La existencia de la Serranía Capiro al norte y la Loma de Pedro Gómez al suroeste de la cabecera municipal de Piojó; la Loma Tierra Arena, entre los municipios de Piojó al noreste y Juan de Acosta al sur; la Serranía de Pajuancho y el Cerro Las Viudas al oeste y noroeste de la cabecera municipal de Juan de Acosta respectivamente, y Loma El Campamento, al sur; Loma La Peronilla, y

17 INVEVAR. Ordenamiento Ambiental de la Zona costera del departamento del Atlántico. Informe Final. Septiembre de 2005.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Loma El Pital al norte y al sur de la cabecera municipal de Tubará; la Loma Santa Rosa entre los municipios de Tubará al sureste y Baranoa al noreste; Loma de Pan de Azúcar entre los municipios de Puerto Colombia al este y Barranquilla al oeste, conforman una zona de relieve accidentado que al lado de la zona costera que pasa por los municipios de Puerto Colombia, Tubará, Juan de Acosta, y Piojó forma un corredor verde que da panorámicas de belleza escénica y una diversidad de paisajes de agroecosistemas, cuerpos de agua y senderos naturales.

Estas zonas montañosas están conectadas por senderos naturales que interconectan a los 4 municipios y en sus miradores naturales se pueden encontrar los valores paisajísticos más fuertes y más marcados del territorio ya que integra una combinación de su vegetación salvaje, en contraste con la zona costera, sus playas, bahías y acantilados y las sabanas. El ecosistema que predomina es el bosque seco tropical con su flora y fauna silvestre.

La zona próxima al mar en los municipios de Juan de Acosta y Piojó que presentan un potencial fuerte para un desarrollo de un turismo alternativo. Las playas, bahías y acantilados de gran belleza escénica en conjunto con formaciones rocosas forman impresionantes escenas paisajísticas. En la zona entre Juan de Acosta y Piojó encontramos la combinación con el ecosistema del bosque muy seco que crea un ambiente desértico y un contraste atractivo con las formaciones salvajes del acantilado de la zona. Altos miradores naturales permiten visualizar panorámicas a lo largo de la extensión costera del departamento. Es apta para la implementación de modelos alternativos de un turismo natural.

Sabanas y agro ecosistemas pasan por los municipios de Tubará, Juan de Acosta y las más extensas las encontramos en el municipio de Piojó. Aunque los agroecosistemas son ecosistemas artificiales que han sido formados por el hombre, casi nunca con una visión auto sostenible, presentan con sus cultivos y hierbas de pasto, con anchos senderos y trochas que los atraviesan, un atractivo paisajístico. En amplios senderos naturales se pueden crear eco rutas para las cabalgatas para que el visitante pueda explorar el ambiente rural de las sabanas que interactúan con anchos arroyos, cuerpos de aguas y la zona montañosa.

La variedad de cuerpos de agua que se presenta en el territorio proporciona vitalidad y frescura al paisaje de sabanas y las cordilleras montañosas. Aunque los cuerpos de agua que encontramos no son de aguas abundantes, tienen su encanto por ser diferentes y especial en sus formaciones .como pequeñas represas, por ej: represa de los rosales (Piojó), arroyos pintorescos (Arroyo Juan de Acosta), jagüeyes (Tubará), y pozas con formaciones únicas como el Pasanto (Juan de Acosta).

ZONAS CON POTENCIAL ECOTURÍSTICO

La CRA en su propuesta Ruta Verde plantea una zonificación de la zona costera en dos partes. Una parte de playas que han sido intervenidas por el turismo convencional de sol y playa (Puerto Colombia, Tubará y partes de Juan de Acosta) y zonas que no han sido tan intervenidas todavía por la acción antrópica (Juan de Acosta y Piojó), lo cual ofrece un potencial para el desarrollo de alternativas naturales

Categoriza las zonas de acuerdo a sus potencialidades para el desarrollo de un turismo natural de la siguiente manera:

Zonas de alto potencial (“vírgenes”): Son aquellas zonas marino-costeras que presentan características especiales, por ej: panorámicas paisajísticas; las cuales son fundamentales para el desarrollo del ecoturismo en el departamento, cabe destacar que estas zonas no presentan ninguna explotación turística, lo que las hace relativamente “vírgenes”. También se debe destacar que estas zonas deben estar bajo una figura legal de protección para la conservación de los recursos naturales allí presentes.

Zonas de medio alto potencial: Han sido aquellas áreas que cuentan con potencialidades ecoturísticas, pero han sido explotadas para fines económicos como por ej. Extracción de piedra china. Al mismo tiempo, la accesibilidad a estas zonas es bastante difícil, puesto que las zonas aledañas son de propiedad privada.

Zonas de medio potencial: Son aquellas zonas que empiezan a tener ciertas características de deterioro ambiental, debido a las corrientes marinas y arrastre de materiales sólidos a las costas, por ej: troncos de maderas; cabe destacar que estas zonas conservan potencialidades naturales para el desarrollo del ecoturismo.

Cuadro 5. Categorización de Zonas Ecoturísticas

POTENCIAL NATURAL	CARACTERÍSTICAS	MUNICIPIO
ECOSISTEMAS UNICOS	BOSQUE SECO TROPICAL HUMEDALES BOSQUE MUY SECO TROPICAL MANGLARES AGROECOSISTEMAS	Pto. Colombia, Tubará, J. De Acosta y Piojó. Pto. Colombia, Juan de Acosta y Piojó. Tubará, Juan de Acosta y Piojó. Pto. Colombia, Tubará y Juan de Acosta. Tubará, Juan de Acosta y Piojó.
VALORES PAISAJISTICOS	MONTAÑAS ZONA COSTERA SABANAS CUERPOS DE AGUA	Pto. Colombia, Tubará y Piojó. Pto. Colombia, Tubará, Piojó y Juan de Acosta. Juan de Acosta y Piojó. Pto. Colombia, Tubará, J. de Acosta y Piojó.
ATRATIVOS NATURALES	SENDEROS NATURALES MANANTIALES FORMACIONES ROCOSAS DE PLAYAS FORMACIONES ROCOSAS DE ARROYOS FAUNA “ESTRELLA”	Tubará, Juan de Acosta y Piojó. Piojó y Tubará. Pto. Colombia, Tubará y Juan de Acosta. Tubará, Juan de Acosta y Piojó. Pto. Colombia, Tubará, J. de Acosta y Piojó.
ZONIFICACIÓN	ZONA DE ALTO POTENCIAL ECOTURISTICO	J. DE ACOSTA: Mahates, San Vicentes, etc.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

POTENCIAL NATURAL	CARACTERÍSTICAS	MUNICIPIO
POTENCIAL ECOTURISTICO: ZONA COSTERA	(Playas Vírgenes) ZONA DE MEDIO - ALTO POTENCIAL ECOTURISTICO ZONA DE MEDIO POTENCIAL ECOTURISTICOS ZONA INTERVENIDAS: RECUPERACIÓN AMBIENTAL	PIOJÓ: Punta Astilleros J. DE ACOSTA: Fray Domingo, Fraydolindo, Cascabel, Puente. J. DE ACOSTA: Santa Verónica, Oh Las Inn, etc. TUBARÁ: Puerto Caimán, Abello, Bocarotón, etc. PTO. COLOMBIA: Salgar, Prado mar, Sabanilla, etc. TUBARÁ: Pto. Veleró, Los Cocos, Turipaná, Palmarito, Playa Mendoza, Caño Dulce

Fuente: Ruta Verde del Departamento del Atlántico. CRA. 2001 - 2003

Zonas de recuperación ambiental: Son aquellas zonas que actualmente cuentan con potencialidades ecoturísticas, pero debido a la contaminación ambiental existente, no son aptas para un desarrollo ecoturístico. Por esta razón, estas áreas necesitarían de una recuperación ambiental para que se puedan desarrollar ecoturísticamente.

USOS DEL SUELO CON POTENCIALIDAD TURÍSTICA SEGÚN LOS PLANES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

MUNICIPIO DE JUAN DE ACOSTA

En el EOT del municipio de Juan de Acosta (Acuerdo 23 de Diciembre 14 de 2001), tabla N° 4 Zonificación y Aptitudes del Suelo, se mencionan la zona de protección de playa marina (ZPPM) y zona de protección de recursos costeros y playa marina (ZPC), con aptitud hacia el turismo ecológico y recreación asociada a la playa marina.

El área de actividad residencial suburbana (AARS), con aptitud asociada al turismo, la recreación y servicios asociados con la investigación científica. El área de protección medio ambiente (APMA), con aptitud hacia la agricultura tecnificada y ecoturismo. La zona de corredor verde (CV), con aptitud de protección de corredor verde y turismo ecológico.

Cuadro 27. Zonificación y Aptitudes del Suelo. Municipio de Juan de Acosta

Unidad	Denominación	Características de Uso	Área (has)	%
ZPPM	Zona de protección de playa marina	Turismo ecológico y recreación asociada a playa marina.	1.548	8.79
ZPC	Zona de protección de recursos costeros y playa marina			
AAM	Área de Actividad Múltiple	Combinación de usos con énfasis en servicios sector rural y consolidación de corredores suburbanos.	960	5.50
AU	Áreas Urbanas	Concentración de personas, bienes y		

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Unidad	Denominación	Características de Uso	Área (has)	%
		servicios.	675	3.83
AARS	Área de Actividad Residencial Suburbana	Asociadas al turismo, la recreación y servicios asociados con la investigación científica.	1.280	7.27
ARFP	Áreas de Reserva Forestal Protectora	Rondas y zonas de retiro de los principales arroyos. Usos agrícolas y ganadería extensiva.	2.310	13.12
EM	Embalse	Provisión y conservación de agua	145	0.82
ARN	Área de Reserva Natural	Conservación. Usos agrícolas y ganaderos.	4.617	26.23
ZPHA	Zona de Protección Hortico-Agrícola	Usos agrícolas y ganaderos	2.720	15.45
APDS	Área Política Defensa del Suelo	Uso agrícola restringido	1.840	10.45
APMA	Área Protección Medio Ambiental	Uso agricultura tecnificada y ecoturismo	860	4.88
CV	Corredor Verde	Protección corredor verde. Turismo ecológico.	220	1.25
CT	Corredor Turístico Urbano	Consolidación de usos mixtos sobre ejes de integración entre los centros urbanos del municipio.	425	2.41
		TOTAL	17.600	100

Fuente: EOT Municipal.

También afirma la potencialidad turística identificada en el eje urbano Santa Verónica – Bocatocino como un área de turismo y recreativa y para la cabecera municipal su consolidación como centro especializado de servicios de apoyo al turismo.

Cuadro 28. Usos del Suelo Urbano de Juan de Acosta

Área total manzanas	643.475 M2	64 ha	100%
Área vivienda	465.688 M2	46 ha	72%
Área institucional	25.440 M2	2,5 ha	4%
Área comercio	12.592 M2	1,2 ha	2%
Área lotes baldíos	64.549 M2	6,4 ha	10%
Área recreación	11.350 M2	1,1 ha	2,00%
Área Inst. / vivienda	892 M2	0,08 ha	0,13%
Área parcelación	37.790 M2	3,7 ha	5,80%
Área viv / comercio	25.172 M2	2,5 ha	4,00%

Fuente: EOT Municipal.

En la cabecera municipal la estructura de uso del suelo presenta las siguientes características de composición: una concentración de usos comercial e institucional ubicado a lo largo de la Calle 7, un sector residencial relativamente homogéneo intervenido con alguna actividad comercial de apoyo, un uso institucional disperso, y zonas verdes de recreación y protección.

En Santa Verónica, paralelo a la línea de costa y a lo largo de las calles 7, 7A y 7B, se presenta un área donde se concentran los principales usos del suelo asociados al comercio y servicios turísticos. En conjunto la Diagonal 5 y la calle 5,

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

permiten el acceso y retorno desde la vía de entrada (Calle 7). En el resto del centro urbano predominan los usos residenciales. (Figuras 6 y 7). (Cuadro 39).

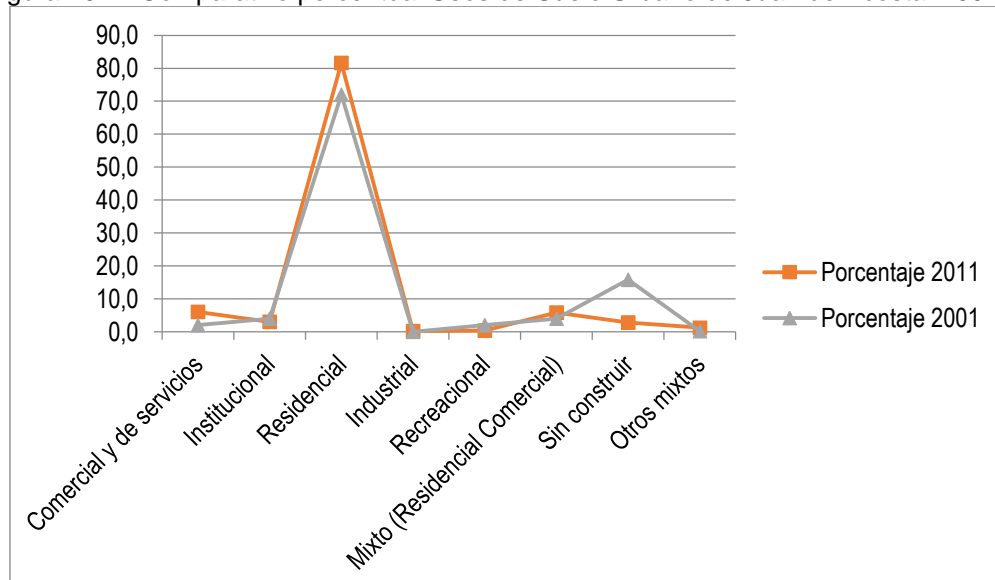
Cuadro 29. Usos de Suelo Urbano. Corregimiento de Santa Verónica

Área Total Manzana	2.644.985 M2.	264,4 ha	100%
Área Vivienda	661.246 M2.	66 ha	25%
Área Institucional	56.890 M2.	5,2 ha	2%
Área Comercio	240.490 M2.	26,44 ha	10%
Área Lotes Baldíos	1.639.890 M2.	163 ha	62%
Área Recreación	26.449 M2.	2,6 ha	1%

Fuente: EOT Municipal.

Según la información obtenida de la muestra censada (496 predios) por el equipo consultor, la cabecera municipal de Juan de Acosta no muestra cambios significativos en lo referente a usos de suelo con relación a la información existente en el EOT municipal. El uso que continúa siendo predominante es el residencial y en un menor porcentaje, comercial y de servicios, mixto (residencial comercial), institucional y sin construir. También presenta otros usos de suelo mixto, industrial (principalmente confecciones) y recreacional que representan menos del 2% del total. .

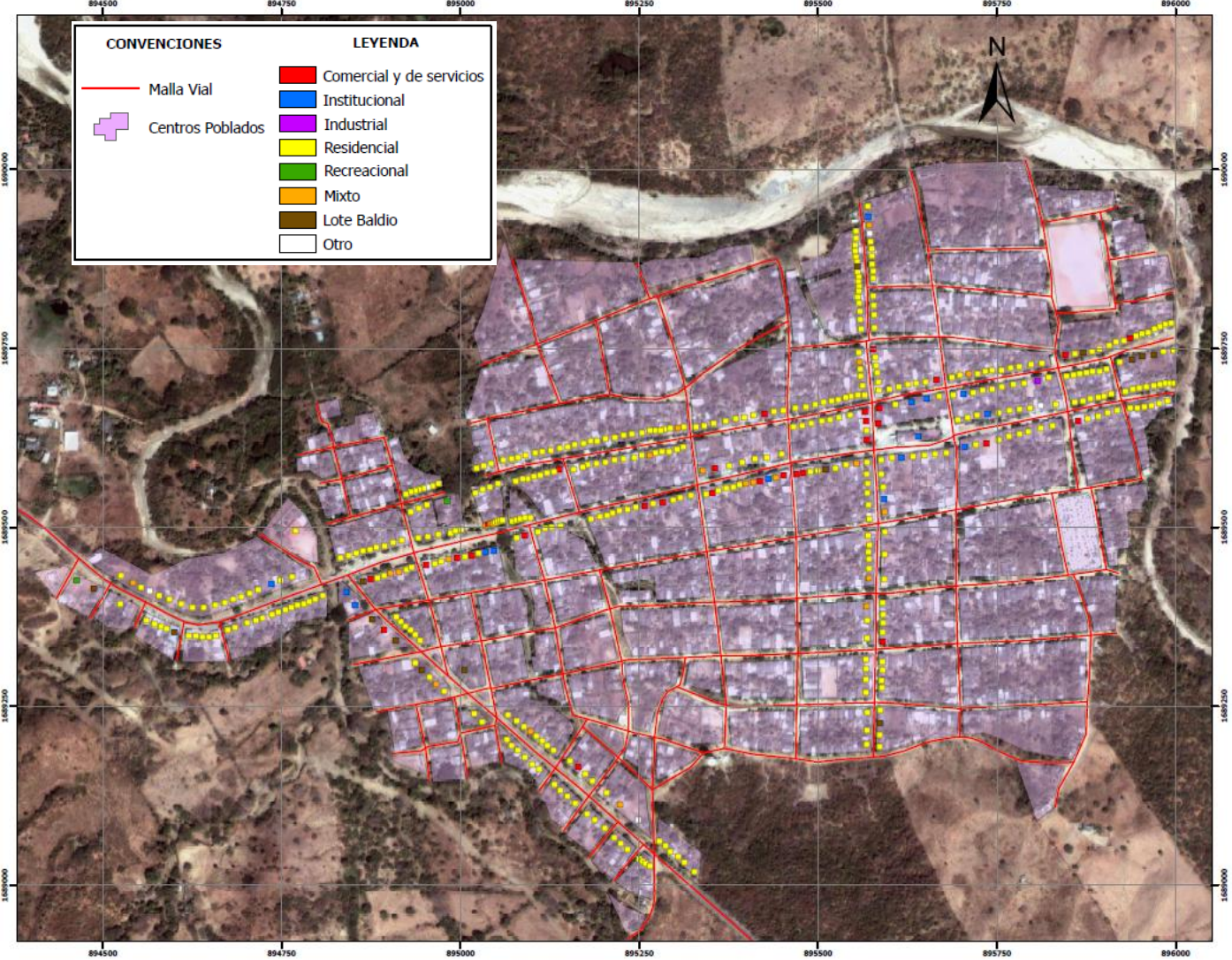
Figura 10. Comparativo porcentual Usos de Suelo Urbano de Juan de Acosta. 2001-2011



Fuente: EOT Municipal - Censo Equipo Consultor 2011.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Figura 11. Mapa de los Usos de Suelo censados de Juan de Acosta

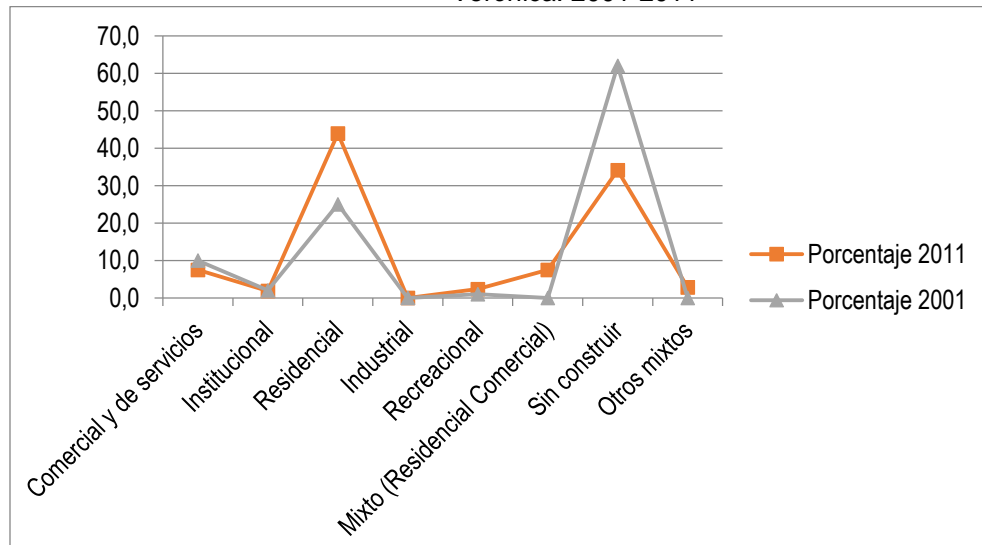


Fuente: Equipo Consultor 2011.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Según la información obtenida de la muestra censada (214 predios), el corregimiento de Santa Verónica no muestra cambios significativos en lo referente a usos de suelo con relación a la información existente en el EOT municipal. Los usos que continúan siendo predominantes son el residencial y sin construir y en un menor porcentaje, comercial y de servicios. En el 2011 se incrementan el uso mixto (residencial comercial), otros mixtos y recreacional. También presenta uso institucional que representa menos del 2% del total. No se registra uso industrial. .

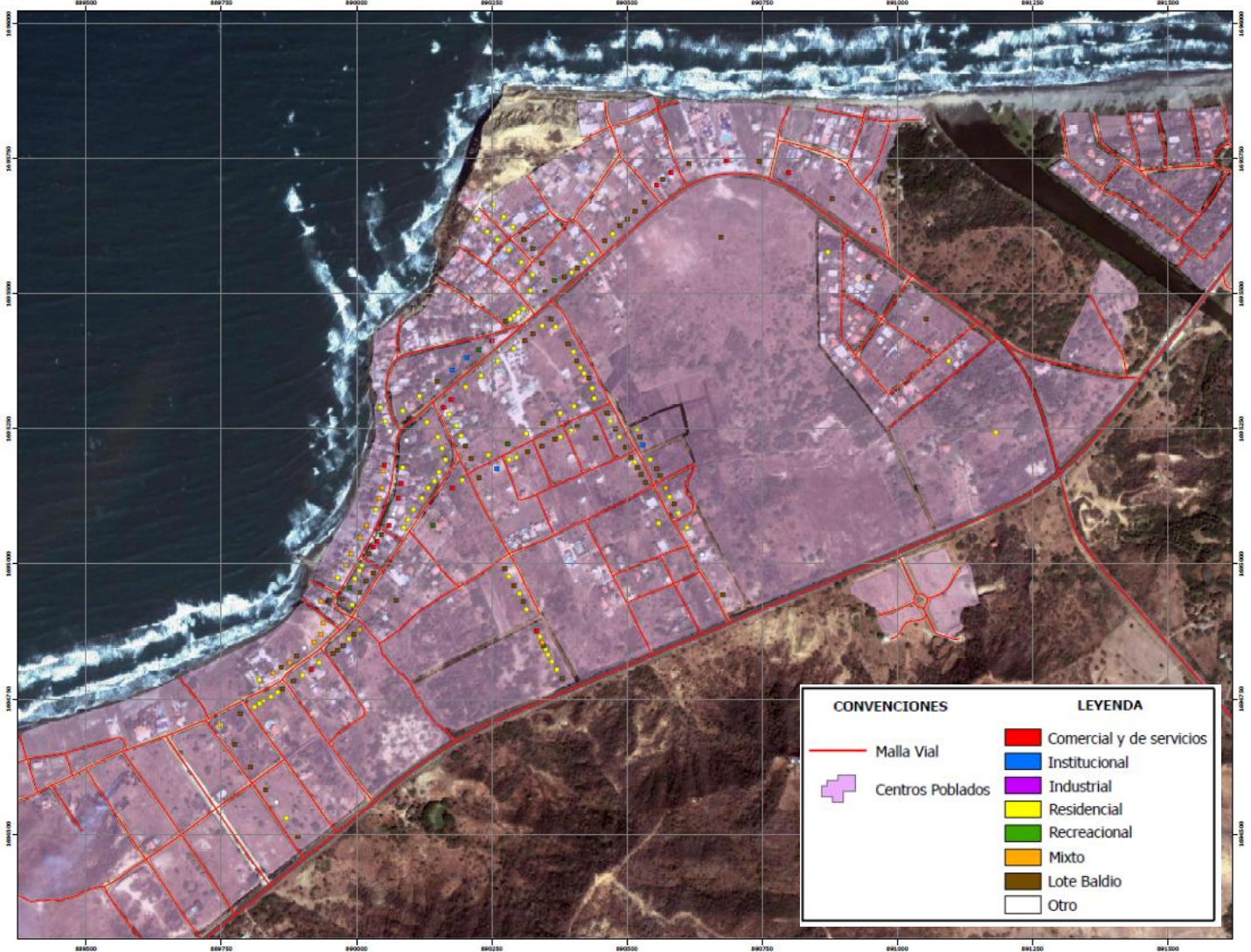
Figura 12. Comparativo porcentual Usos de Suelo Urbano del Corregimiento de Santa Verónica. 2001-2011



Fuente: EOT Municipal - Censo Equipo Consultor 2011.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Figura 13. Mapa de Usos de Suelo Urbano censados en el Corregimiento de Santa Verónica. Municipio de Juan de Acosta



Fuente: Equipo Consultor 2011

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

MUNICIPIO DE PIOJÓ.

El documento del EOT municipal (Acuerdo 19 de Enero 09 de 2002), en la Tabla N° 18, registra usos de suelo turístico al interior del ecosistema estratégico de la Ciénaga del Totumo, en el Volcán de Lodo (VT), específicamente de Turismo Ecológico.

Además reconoce al cuerpo de playa Punta Astilleros (PA) de 1.200 m de largo como una zona con potencialidades turísticas, debido a su ubicación fuera del radio de acción de las aguas del estuario del Río Magdalena y a unos cuatro kilómetros de la autopista al mar..

Cuadro 30. Zonificación Rural - Área de Usos y Tratamientos

Zona o área	Nombre	Tipo	Categoría	Uso permitido	Tratamiento actuación estratégica territorial prioritaria
PA	Playa Astillero	Cuerpo de playa	Conservación	Vivienda y Recreación	Manejo integrado de playas
BST	Conjunto El Palomar - Sierra Águila	Reducto de Bosque Seco Tropical en Colina Estructural	De protección reserva forestal	No se permite ningún uso o actividad productiva	Protección y Reserva Forestal Conservación ambiental
ZIP-MG	El Manglar	Zona Forestal Protectora de Aguas Zona sujeta a inundaciones periódicas De protección y reserva del recurso natural	De protección reserva forestal protectora de aguas	No se permite ningún uso o actividad productiva	Protección y reserva ambiental del recurso natural Recuperación, mejoramiento y conservación
CT	Ciénaga El Totumo	Cuerpo de agua	De protección	Pesca controlada	Protección y reserva ambiental del recurso natural Recuperación, mejoramiento y conservación
VT	Volcán El Totumo	Colina volcánica	De protección	Recreación dirigida Turismo Ecológico Mejoramiento y Conservación	Protección y reserva ambiental del recurso natural Recuperación, mejoramiento y

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Zona o área	Nombre	Tipo	Categoría	Uso permitido	Tratamiento actuación estratégica territorial prioritaria
					conservación
BM	Las algodonerías	Bosque de Transición asociado al manglar	Productivo agropecuario de protección	Agropecuaria Con tratamiento de protección del bosque	Mejoramiento y conservación
PC	Varias zonas	Zona Rural Agropecuaria	Productivo agropecuario	Agropecuaria	Recuperar, proteger y conservar
BT	Las algodonerías	Bosque de Transición			
CD	Colinas Estructurales	Colinas degradadas del sistema orográfico	Productivo agropecuario y minero	Agropecuaria y Minero	Recuperar, proteger y conservar
ZFPA	Arroyos del Sistema Hidrográfico	Zona Forestal Protectora de Aguas	De protección y reserva	No se permite ningún uso o actividad productiva	Programa de Reforestación y Mantenimiento del cauce

Fuente: EOT Municipal.

La cabecera municipal se caracteriza por presentar un uso residencial homogéneo que ocupa el 73.33% del total; en la zona central a lo largo de la calle 10 se localizan usos institucionales, educativos y administrativos del municipio y la actividad comercial.

El municipio también tiene definidas las áreas de afectación en la cabecera por riesgos de inundación y remoción.

La morfología urbana evidencia desórdenes en la ubicación de las construcciones acentuado por lo irregular del terreno y el deficiente control del cumplimiento de la norma. .

Según la información obtenida de la muestra censada (176 predios) por el equipo consultor, la cabecera municipal de Piojó no presenta cambios significativos en los usos de suelo, continúa presentando un uso predominantemente residencial (77%) y en un menor porcentaje, sin construir, mixto (residencial comercial), institucional y comercial y de servicios. También presenta otros usos mixtos y recreacional que representan menos del 2% del total. No presenta usos de suelo industrial.

Cuadro 31. Usos de Suelo Urbano censados por número de predios y porcentaje de Piojó

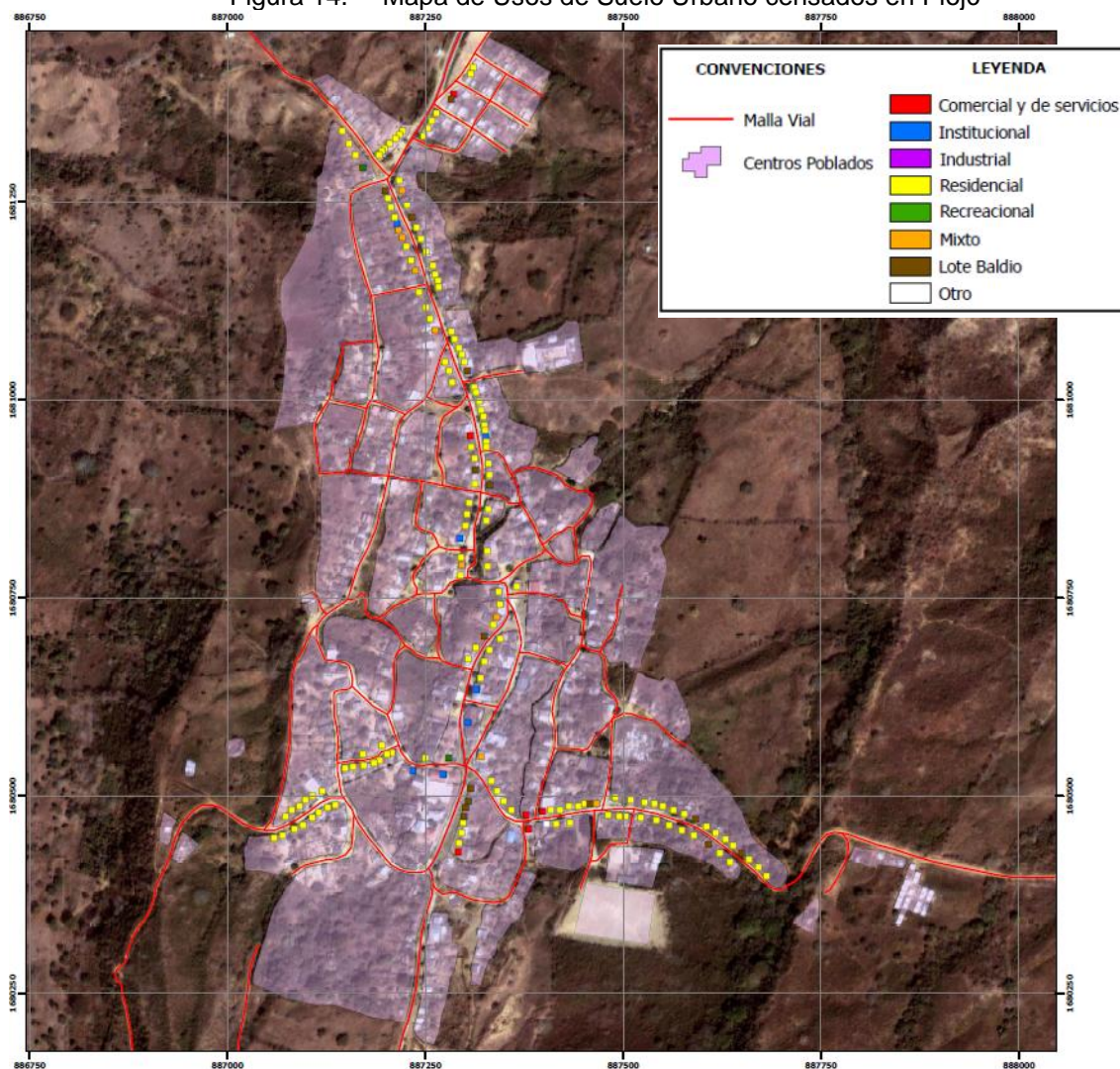
Uso del Suelo Urbano	Numero de Predios	Porcentaje
----------------------	-------------------	------------

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Comercial y de servicios	6	3,41
Institucional	7	3,98
Residencial	136	77,27
Industrial	0	0,00
Recreacional	2	1,14
Mixto (Residencial Comercial)	9	5,11
Sin construir	15	8,52
Otros mixtos	1	0,57
Total	176	100,00

Fuente: Censo Equipo Consultor 2011.

Figura 14. Mapa de Usos de Suelo Urbano censados en Piojó



Fuente: Equipo Consultor 2011.

MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA

El PBOT de Puerto Colombia (Acuerdo 37 de diciembre 30 de 2000), expresa para los suelos rurales parámetros para definir usos rurales de recreación y turismo ecológico ligados a las playas y los ecosistemas estratégicos presentes en el municipio.

En la zona de Espigas y Playas asociadas a las Ciénagas Costeras (EP), propone un uso de turismo de sol y playa; en zonas de Inundación asociadas a Llanuras de Manglar (ZI), un uso de turismo ecológico con apoyo complementario de servicios de alojamiento, albergue y campamentos temporales.

En la zona de Colinas y Montañas (CM), un uso de turismo ecológico de recreación pasiva, educación ecológica e investigación, con servicios complementarios de albergues y campamentos.

En el documento del PBOT municipal, no se registran datos numéricos ni porcentuales acerca de los usos de suelo que presentan los centros urbanos de Puerto Colombia. Para el suelo urbano define las siguientes zonas:

1. Zonas urbanas consolidadas: definidas en el perímetro urbano anterior a la aprobación de este acuerdo, de usos urbanos que disponen de infraestructura vial y redes primarias de acueducto, energía y alcantarillado, desarrollados o de posible desarrollo.
2. Zonas urbanas semi - consolidadas; definidas en el perímetro urbano anterior a la aprobación de este acuerdo, que disponen parcialmente de los servicios públicos y de posible conexión inmediata.
3. Zonas urbanas de alto riesgo o de riesgo mitigable: definidas como áreas urbanas amenazadas por inundación o deslizamientos que sean objeto de mitigación.
4. Zonas urbanas de protección ambiental, definidas como las áreas urbanas de protección a los ecosistemas estratégicos municipales que se localizan o cruzan el suelo urbano.

Considera un uso de suelo de Recreación y Turismo donde se realiza la promoción y organización de las actividades turísticas y recreativas ligadas a las playas y al patrimonio histórico y arquitectónico. Considera a las playas urbanas como zonas donde se permiten actividades turísticas de sol y playa.

Estas se conforman por la franja de terreno que va desde el punto de la marea más alta y 50 metros al interior del continente. Plantea al Centro Histórico y

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Administrativo de la cabecera municipal y al Centro Histórico de Salgar con usos potenciales de servicios turísticos a escala metropolitana y como centro de servicios complementarios al turismo social de sol y playa, respectivamente.

Los Corredores Turísticos de Pradomar y Salgar los plantea como zonas donde incentivar y cualificar la prestación de bienes y servicios al turista, compatibilizándolos con el uso residencial y la sostenibilidad ambiental de las playas. El Corredor Recreativo del Arroyo Grande lo plantea como el principal eje de recreación del área urbana.

Según la información obtenida de la muestra censada (528 predios) por el equipo consultor, la cabecera municipal de Puerto Colombia presenta usos de suelo predominantemente residencial (59.28%) y en un menor porcentaje, comercial y de servicios, sin construir, mixto (Residencial Comercial), e institucional. También presenta otros usos de suelo mixto y recreacional con menos del 2% del total y un bajo porcentaje (0.57%) de uso industrial (Industria manufacturera).

Cuadro 32. Usos de Suelo Urbano censados por número de predios y porcentaje de Puerto Colombia

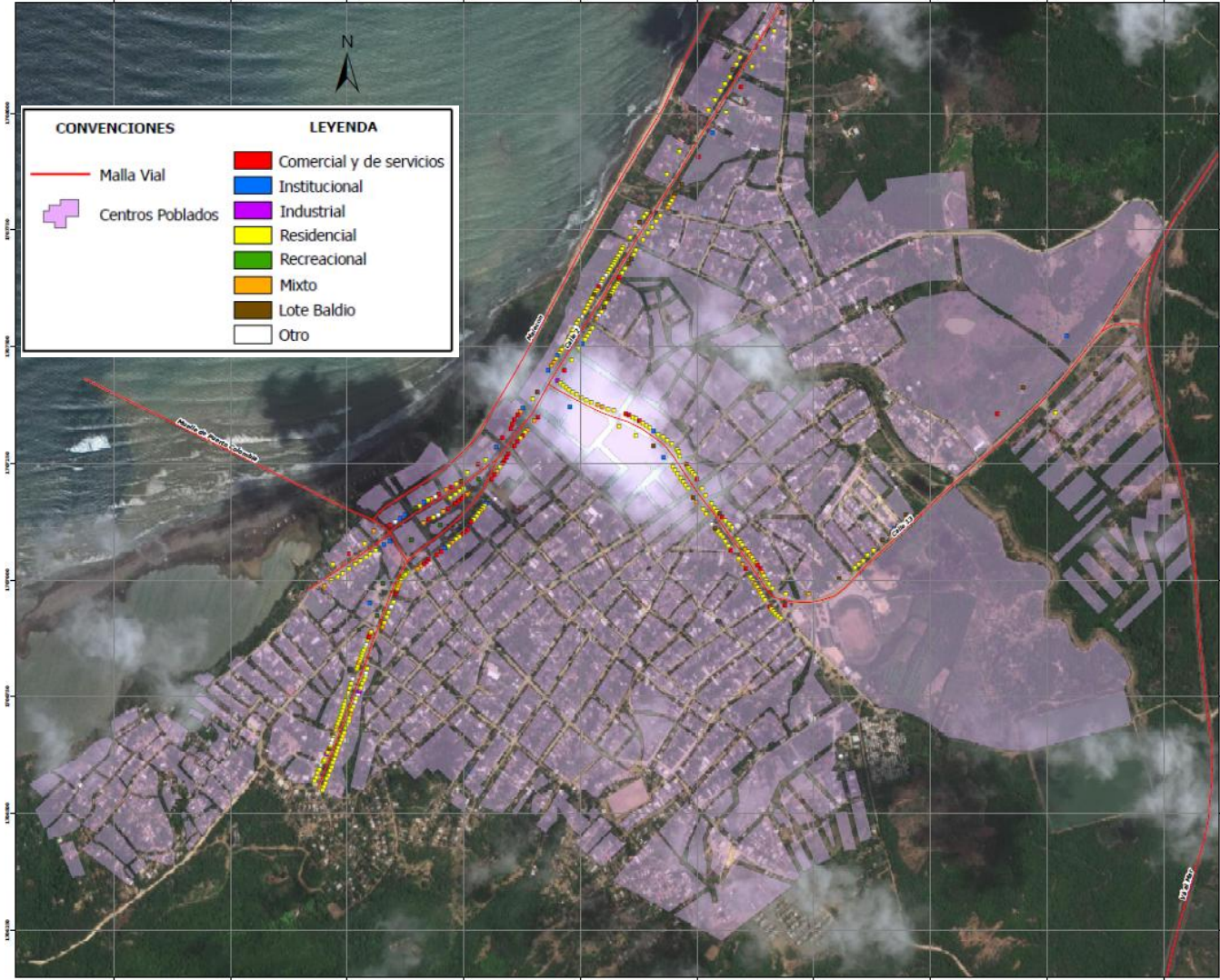
Uso del Suelo Urbano	Numero de Predios	Porcentaje
Comercial y de servicios	71	13,45
Institucional	23	4,36
Residencial	313	59,28
Industrial	3	0,57
Recreacional	7	1,33
Mixto (Residencial Comercial)	45	8,52
Sin construir	60	11,36
Otros mixtos	6	1,14
Total	528	100,00

Fuente: Censo Equipo Consultor 2011.

Según la información obtenida de la muestra censada (242 predios) por el equipo consultor, el corregimiento de Salgar presenta usos de suelo predominantemente residencial (57%) y en un menor porcentaje, comercial y de servicios, sin construir, mixto (Residencial Comercial), y recreacional. También presenta usos de suelo institucional y otros mixtos y recreacional con menos del 1% del total. No presenta uso industrial.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionados a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Figura 15. Mapa de Usos de Suelo Urbano censados en Puerto Colombia



Fuente: Equipo Consultor 2011

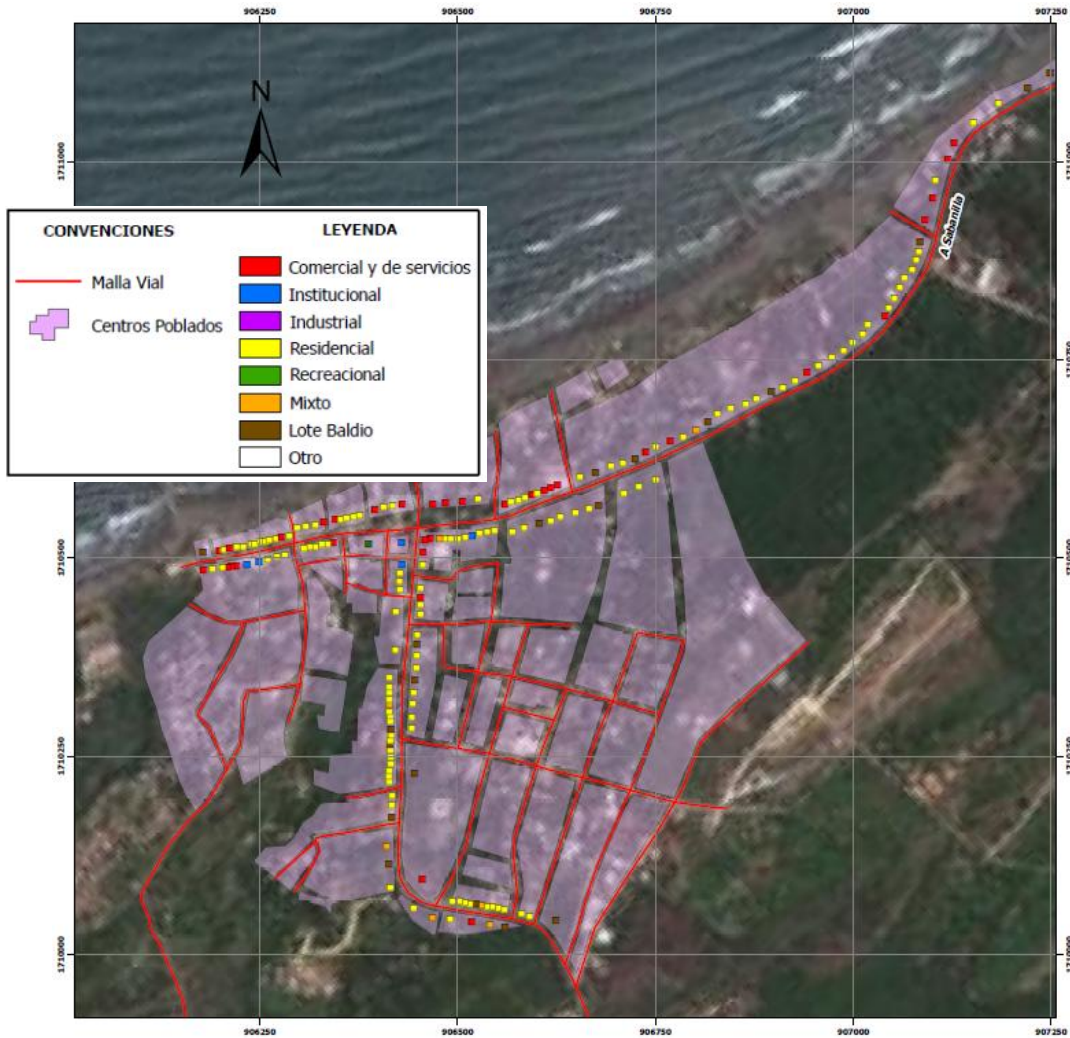
Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Cuadro 33. Usos de Suelo Urbano censados por número de predios y porcentaje del corregimiento de Salgar. Municipio de Puerto Colombia

Uso del Suelo Urbano	Numero de Predios	Porcentaje
Comercial y de servicios	42	17,4
Institucional	6	2,5
Residencial	138	57,0
Industrial	0	0,0
Recreacional	13	5,4
Mixto (Residencial Comercial)	15	6,2
Sin construir	27	11,2
Otros mixtos	1	0,4
Total	242	100,0

Fuente: Censo Equipo Consultor 2011.

Figura 16. Mapa de Usos de Suelo Urbano censados corregimiento de Salgar. Municipio de Puerto Colombia



Fuente: Equipo Consultor 2011

MUNICIPIO DE TUBARÁ

En el EOT del municipio de Tubará (Acuerdo 18 de Noviembre 27 de 2001), el plano N°2 Zonificación Ecológica, muestra en la Unidad Climática Semi-seca y Seca CSS, la zona de Planicie Litoral, ubicada en la zona litoral con límites con Juan de Acosta, y parcelación de Bajo de la Habana, con usos recomendados para la recreación y deporte, la contemplación, tratamientos de desarrollos habitacionales y de turismo de baja densidad, ocupación y construcción.

La zona de Crestas Monoclinales, con usos recomendados de ecoturismo, tratamientos de desarrollos habitacionales y turismo y conjuntos residenciales. La zona de Colinas Monoclinales, con usos recomendados en los polígonos cercanos al mar, de actividades de turismo y recreación. La zona de Anticlinal Simple, el uso recomendado es de ecoturismo. Para la zona de inundación de playas, ciénagas y cuerpos de agua municipales, se recomiendan usos de ecoturismo. (Figura 24).

El uso que predomina en la cabecera municipal es el residencial resaltando los escasos equipamientos colectivos, unos agrupados en el centro como es el caso de los equipamientos de administración y seguridad, culturales y sitios de culto, y otro algo dispersos como el cementerio.

Existen zonas de riesgo debido a que las amenazas naturales por remoción en masa exigiendo su reubicación. Este caso se refiere a las viviendas ubicadas en el costado norte del cementerio municipal, y en el barrio el Santo Domingo, manzanas comprendidas entre las carreras 4B a 8, y calles 2 a 5. (Figura 25).

Particularmente en la Zona del Corredor Turístico (ZCT), franja suburbana que comprende todos los terrenos que se encuentran ubicados a lo largo de las playas del Mar Caribe, la Autopista al Mar y una franja que limita con el pie de Colina Estructural Denudativa, se plantean usos para el desarrollo turístico y de proyectos ecoturísticos, de protección de playas, vivienda, recreación y hotelera. (Figura 26).

Según la información obtenida de la muestra censada (387 predios) por el equipo consultor, la cabecera municipal de Tubará presenta usos de suelo predominantemente residencial (75.5%) y en un menor porcentaje, comercial y de servicios, sin construir, mixto (Residencial Comercial), e institucional. También presenta otros usos de suelo mixtos y recreacional con menos del 2.5% del total. No presenta uso industrial. (Figuras 27 y 28). (Cuadro 44).

Cuadro 34. Usos de Suelo Urbano censados por número de predios y porcentaje de Tubará

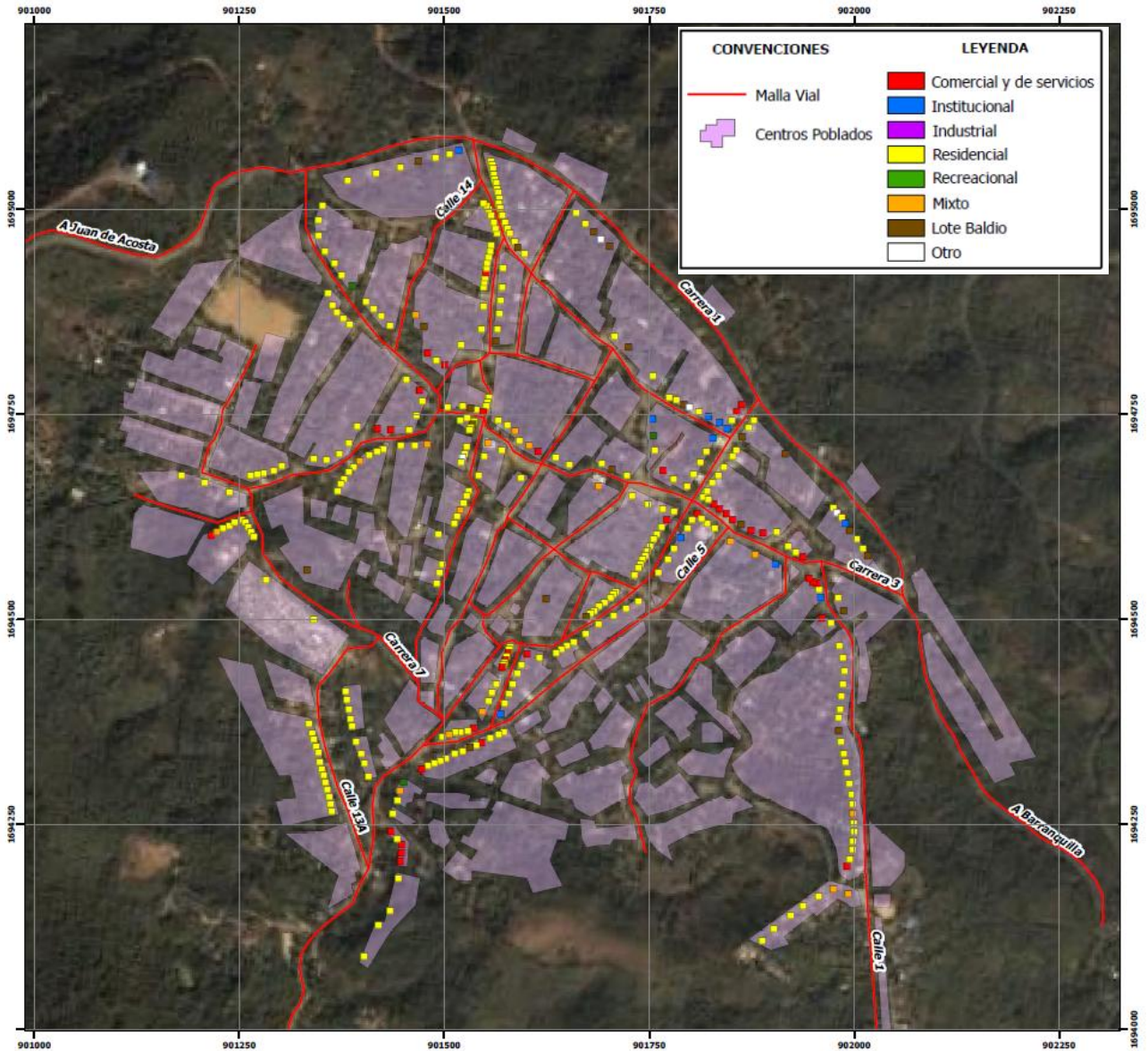
Uso del Suelo Urbano	Numero de Predios	Porcentaje
Comercial y de servicios	37	9,6
Institucional	11	2,8

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Uso del Suelo Urbano	Numero de Predios	Porcentaje
Residencial	292	75,5
Industrial	0	0,0
Recreacional	3	0,8
Mixto (Residencial Comercial)	17	4,4
Sin construir	22	5,7
Otros mixtos	5	1,3
Total	387	100,0

Fuente: Censo Equipo Consultor 2011.

Figura 17. Mapa de Usos de Suelo Urbano censados de Tubará



Fuente: Equipo Consultor 2011.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

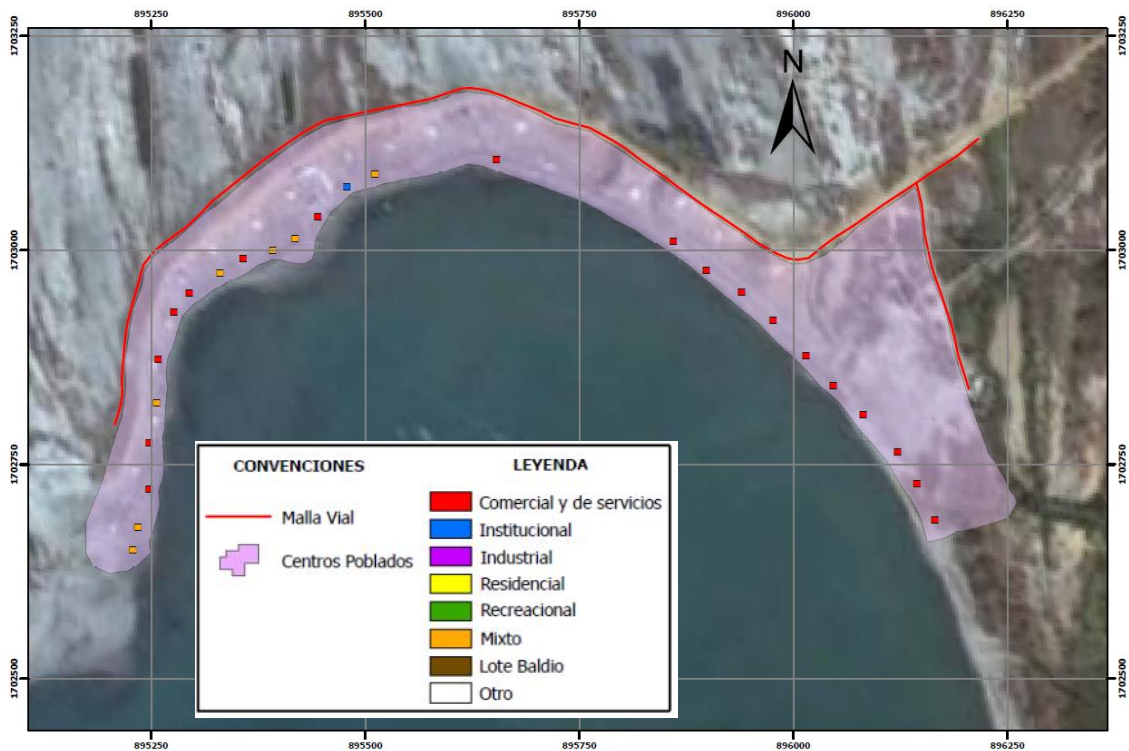
Según la información obtenida de la muestra censada (26 predios) por el equipo consultor, Puerto Velero presenta usos de suelo predominantemente comercial y de servicios (69.2%) y mixto (Residencial Comercial) (26.9%), en un menor porcentaje, institucional. No presenta uso residencial, industrial, recreacional, sin construir, ni otros mixtos.

Cuadro 35. Usos de Suelo Urbano censados por número de predios y porcentaje de Puerto velero. Municipio de Tubará

Uso del Suelo Urbano	Numero de Predios	Porcentaje
Comercial y de servicios	18	69,2
Institucional	1	3,8
Residencial	0	0,0
Industrial	0	0,0
Recreacional	0	0,0
Mixto (Residencial Comercial)	7	26,9
Sin construir	0	0,0
Otros mixtos	0	0,0
Total	26	100,00

Fuente: Censo Equipo Consultor 2011.

Figura 18. Mapa de Usos de Suelo Urbano censados de Puerto Velero. Municipio de Tubará



Fuente: Equipo Consultor 2011

CONCLUSIONES PARCIALES ACERCA DEL USO DEL SUELO Y FUNCIONAMIENTO ESPACIAL DE LA ZONA NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO.

- El principal recurso con que cuenta la zona es la oferta ambiental que su territorio posee, potencializándola para actividades de turismo, turismo ecológico y recreación y deportes náuticos asociados en el área del borde costero.
- La zona presenta bajo porcentaje de conflictos de uso de suelo de nivel medio a muy alto y presenta erosión costera principalmente en el municipio de Puerto Colombia y Juan de Acosta.
- Cuenta con un gran potencial para el desarrollo ecoturístico ya que además de las playas cuenta con serranías, bosques, humedales, arroyos, ciénagas, variedades de fauna y flora que la convierten en un destino único que pueden ser aprovechados para implementar una nueva dinámica económica, que permita la conformación de Círculos Turísticos Metropolitanos que posibiliten el encadenamiento de cada uno de los centros urbanos municipales con los dos de mayor tamaño e importancia Cartagena y Barranquilla.
- En los últimos años no presenta cambios significativos en los usos de suelo urbanos y aun cuando en la zona existe falta de planeación, control urbano e infraestructura turística adecuada que permita su adecuado desarrollo, se puede apreciar en los municipios de Puerto Colombia, Tubará, Juan de Acosta, y Piojó, usos de suelo de recreación y turismo ligados al patrimonio histórico y arquitectónico y zonas turísticas reconocidas a nivel local, departamental y regional.
- La zona presenta un uso intensivo del suelo costero en actividades de turismo de sol y playa, principalmente por población de medianos ingresos durante los fines de semana.
- Además presenta potencialidades en áreas urbanas y suburbanas de suelos residenciales asociados al turismo, la recreación y servicios asociados de apoyo turístico.
- La actual oferta de lugares de recreo como Playa Mendoza, Puerto Velero,

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Pradomar, y Sabanilla, entre otros, incentivan el desarrollo de una oferta hotelera de corte internacional.

- La estructura espacial de los municipios de la zona se caracteriza por presentar dos centralidades con dinámicas diferenciadas. Una centralidad en la cabecera urbana municipal, que concentra actividades administrativas, de educación media, de seguridad ciudadana, de salud y financiera para cada municipio y otra en el borde costero asociada a las actividades propias del turismo de sol y playa con presencia de algunos equipamientos especializados y cierta infraestructura de apoyo.
- La zona cuenta con una diversa oferta de sistemas de transporte y con buena conectividad con Barranquilla y el resto del departamento y la región Caribe colombiana que permite acceder a los sitios y áreas turísticas.
- No existe en la actualidad una infraestructura de transporte formal a través del mar.

CONCLUSIONES PARCIALES ACERCA DE LA INFRAESTRUCTURA BÁSICA DE SERVICIOS DE LA ZONA NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO.

- La zona presenta una falta de control urbano que resulta en la proliferación de zonas sin infraestructura básica y con procesos de urbanización incompleta.
- Los sitios y zonas de uso turístico no cuentan con la infraestructura básica de servicios públicos adecuada para fomentar su desarrollo.
- La prestación del servicio educativo muestra una adecuada cobertura de enseñanza primaria y secundaria. Presenta un bajo porcentaje de municipios certificados en educación y una tasa de analfabetismo en promedio por encima del indicador departamental, (8%).
- Puerto Colombia cuenta con equipamiento educativo que capacita en el área de turismo y que imparte educación superior.
- Mantiene un bajo porcentaje de población que utiliza el inglés y el computador en sus actividades escolares y/o en su trabajo.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

- La zona tiene un muy bajo porcentaje de municipios certificados en salud, una alta tasa de mortalidad infantil, sin embargo mantiene un alto porcentaje de población sisbenizada en los niveles I y II y alta cobertura de vacunación por biológico.
- La zona cuenta con equipamiento de salud distribuido en cada una de las cabeceras municipales y aunque con menor cobertura y funcionamiento en las cabeceras corregimentales, sin embargo se impone el traslado hacia Sabanalarga y/o Barranquilla cuando se requiere de atención especializada.
- En las playas urbanas y del borde costero no se tiene la infraestructura necesaria para cubrir las necesidades de la población y no se percibe una infraestructura articuladora del espacio público ni se cumple con el estándar de espacio público de 15m²/habitante, no cuentan con equipamiento de vigilancia y salvavidas.
- La zona presenta equipamientos de interés turístico de patrimonio cultural nacional y patrimonio municipal arquitectónico, cuenta con un bajo porcentaje de equipamiento especializado en turismo en los centros urbanos ubicados sobre la Vía del Algodón en el interior del territorio municipal.
- Comparativamente existe un alto porcentaje de equipamientos turísticos en los centros urbanos ubicados en el borde costero, además de equipamientos especializados en la actividad turística como hoteles y complejos recreacionales como la Marina de Puerto Velero
- La red vial del sector permite la integración y comunicación de los centros urbanos de la zona con las dos grandes ciudades Cartagena y Barranquilla principalmente, La Vía al Mar optimiza la accesibilidad, a los sitios y zonas turísticas del borde costero. La Vía Rio - Mar, facilita el desplazamiento de las poblaciones del sur y oriente del departamento hacia la costa. La Vía del Algodón, posibilita la accesibilidad a las áreas interiores de los municipios.
- La alta cobertura y frecuencia en el servicio de transporte existente en la zona facilita la oferta de servicios urbanos y turísticos, pero el mal estado de los equipamientos comerciales y de servicio y la baja cobertura de los equipamientos turísticos especializados, hacen que no se pueda consolidar una demanda importante a nivel regional, nacional e internacional.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

- Los centros urbanos en general no cuentan con la infraestructura básica adecuada para satisfacer las necesidades de la población que los habita, sumado a la falta de una buena infraestructura de servicios públicos, que además de generar contaminación y deterioro de los ecosistemas, creando condiciones para la proliferación de enfermedades que desencadenan pandemias, limitan el interés de los inversionistas privados cerrando el círculo de la pobreza existente. Consecuentemente la migración que se da hacia Barranquilla y su Área Metropolitana, por ser consideradas como lugares más adecuados para conseguir empleo se ve reforzada con el hecho que ofertan servicios urbanos y equipamientos especializados que facilitan mejores niveles de vida

CONCLUSIONES ACERCA DEL ESCENARIO ACTUAL DE LA ZONA NORTE DEL ATLANTICO

La estructura del sistema urbano de la zona de estudio se define desde el análisis regional, con las consideraciones generales del entorno mediato e inmediato y las relaciones entre los centros urbanos que conforman su territorio como el resultado de una articulación sistémica de componentes económicos, sociales y ambientales; este último entendido no solo como la preservación y conservación de los recursos naturales existentes, sino como el sustento indispensable para lograr un desarrollo sustentable y sostenible (Rondinelli, 1988).

La zona de estudio conforma una estructura territorial urbana monocéntrica, con una trama de centros urbanos algo desagregados, repartidos en un eje lineal principal correspondiente a la Vía al Mar y uno secundario correspondiente a la Vía del Algodón, caracterizados por su poco desarrollo urbano, carente de diversidad inmobiliaria, estructuración e integración de infraestructuras y equipamientos, con bajo nivel de competitividad, capacidad de atracción y conectividad, dependientes y sin condiciones para generar una segunda centralidad que equilibre la que representa Barranquilla y su Área Metropolitana.

Lo anterior se produce por la carencia de un proceso político-administrativo y de gestión que dirija los territorios a un crecimiento ordenado y sostenible; por lo tanto, se presenta la falta de organización de las entidades territoriales, las cuales han impulsado su desarrollo de manera independiente, lo que genera una falta de inversión de recursos del Estado en problemas de ámbito regional prioritarios, lo que facilitaría la integración del sector a través de proyectos regionales lo que aumentaría la diversidad en el ofrecimiento de servicios urbanos.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

La identidad cultural departamental aún tiene presencia entre los municipios de la zona de estudio; entre los centros urbanos existen circuitos socioculturales activos ligados a lo étnico, lo regional, el patrimonio histórico y las culturas populares. Se recogen tradiciones y costumbres que constituyen el imaginario de las comunidades, y las identifican con sus orígenes comunes; antes que en el devenir histórico de la división político-administrativa fueran divididas de forma arbitraria, sin tener en cuenta las demarcaciones territoriales que se habían construido con base en interacciones que incluyeron saberes, hábitos y experiencias organizadas a lo largo de varias épocas.

Existe un notorio desdibujamiento de la noción de Estado municipal, que se ve reforzado por la influencia ejercida sobre todo el territorio departamental por Barranquilla. Esto se ve reflejado en la movilidad poblacional que semanalmente se desplaza desde los centros urbanos menores hacia las grandes ciudades en busca de un mejor nivel de vida y otros estilos más acordes con las tendencias que se imponen en el mundo de hoy.

Las localidades deben concientizarse de que el fortalecimiento de su identidad cultural es una oportunidad para favorecer la construcción de un desarrollo económico más equilibrado, lo cual conduciría a legitimar su propia gobernabilidad. La potencialidad cultural y su patrimonio histórico y arquitectónico es uno de los componentes que fortalecen la identidad de los centros urbanos y que además brindan la posibilidad de ser desarrollados como un atractivo turístico, lo que al mismo tiempo redundaría en la revitalización y conservación de la misma cultura.

En cuanto a la existencia de lugares adecuados para el ejercicio de actividades recreativas, no se tiene la infraestructura necesaria para cubrir las necesidades de la población, que utiliza los sitios geográficos a su alcance, principalmente las playas, que por sus condiciones naturales encuentren aptos para desempeñar esta función. Esta situación se incrementa proporcionalmente a la distancia que separa los municipios de la capital departamental. En los subcentros urbanos de la zona norte del departamento del Atlántico, se está generando una dinámica recreativa y lúdica por parte de segmentos de población con afición hacia los deportes extremos, deportes náuticos, ciclo montañismo, el turismo de aventura y el ecoturismo, focalizándose en ciertos sitios puntualmente.

La situación de orden público en el país y el estado de relativa calma en el departamento incrementa la inmigración de población desplazada por la violencia,

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

constituyéndose este factor en una externalidad negativa a las condiciones de vida existentes en la actualidad.

En la zona el proceso de planificación es operacionalizado a través de los planes de ordenamiento y manejo de cuencas POMCA, planes de ordenamiento departamental y municipales EOT y PBOT, para el caso de Puerto Colombia y de los planes de desarrollo municipal. Como resultado de los problemas comunes en el país al momento de darle cumplimiento obligatorio a la Ley 388 de 1997 y ahora a la recientemente aprobada LOOT, las entidades territoriales que conforman la zona de estudio evidencian algunos problemas en la formulación de sus planes de ordenamiento territorial en lo relacionado con la capacidad técnica de los municipios para abordar el tema, las fuentes de información utilizadas y la carencia de estudios específicos realizados para tal fin.

Al revisar la norma se evidencia una baja utilización de los mecanismos de intervención del territorio existentes en la Ley 388, algunos planes se limitan a nombrarlos pero sin plantear su utilización real en la propuesta. Se puede mencionar el caso de Puerto Colombia quien junto con Barranquilla tienen propuestos acuerdos para la aplicación de la plusvalía pero no se han implementado (Quintero, 2008).

Desde el enfoque de la ordenación del territorio, estos planes realizan distintas propuestas de ocupación que no guardan coherencia al comparar los usos que se permiten en las zonas limítrofes, que a pesar de pertenecer a una misma unidad ambiental son tratadas de distinta forma desde cada ente territorial. Con relación a la normatividad que regula los aprovechamientos de los suelos para desarrollo residencial, con el PBOT del Municipio de Puerto Colombia se demuestra, en el caso de propuestas de desarrollos residenciales, que no se han podido ejecutar por exceder lo dispuesto en la norma, que en muchos de los casos, la dinámica inmobiliaria que se presenta en la zona sobrepasa las expectativas y previsiones de planeación que se habían considerado.

Los planes de Puerto Colombia y Tubará señalan directrices específicas en cuanto al uso y aprovechamiento de los suelos localizados en la franja costera desde la línea de la más alta marea y la Vía al Mar; estos planes implementan normas relacionadas con los usos permitidos, restringidos, prohibidos y complementarios, índices de edificabilidad y ocupación del suelo entre otros.

En lo relacionado con la provisión de espacio público en los suelos urbanos, los distintos planes no cuentan con propuestas efectivas que permitan alcanzar el

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

índice propuesto por el DNP de 10m²/ha y mucho menos el indicado en la ley (15m²/ha) (Quintero, 2008).

En cuanto al manejo de las zonas de protección de los ecosistemas estratégicos y por riesgo de amenazas naturales, las normativas adolecen de implementar herramientas contundentes que normalicen su utilización para actividades antrópicas; de igual manera, en lo relacionado con el aprovechamiento de la oferta que brindan los ecosistemas presentes en la zona costera.

Por último, se puede afirmar que las entidades territoriales no han sabido aprovechar la oportunidad de poder formular el ordenamiento territorial como estrategia de desarrollo económico desde una visión a largo plazo e integradora que tenga en cuenta el enfoque regional; hasta la fecha todavía se impone la visión de corto plazo asociada a los planes de desarrollo, los cuales son utilizados como el instrumento que direcciona, regula y operacionaliza las acciones que realmente se llegan a implementar en el territorio.

Las siguientes son entonces las consideraciones más convenientes, para que la zona costera del Departamento del Atlántico lidere de manera inequívoca y con arreglo a los elementos básicos de planificación ambiental, los deseos comunitarios y los estudios técnicos, la política turística necesaria para el desarrollo de los municipios, la región y el departamento.

Se plantean las siguientes categorías de Zonificación de Espacios Ambientalmente Sostenibles para el uso turístico en la zona costera del Departamento del Atlántico: Áreas de uso marginal, Áreas de recuperación ambiental, Áreas aptas para el desarrollo turístico con manejo especial, Áreas aptas para el desarrollo turístico con manejo liviano, y Áreas aptas para el desarrollo ecoturístico.

Las áreas contempladas para recuperación ambiental, deberán ser objeto de las entidades ambientales encargadas de adelantar acciones para su recuperación, principalmente sobre aquellos espacios donde se encuentran tierras desnudas, ya que merecen gran atención por ser zonas que han tenido un manejo inadecuado generando deterioro del suelo y pérdida de su productividad.

Con respecto a las áreas aptas para el desarrollo de la actividad turística con manejo especial, corresponde a pequeños espacios que siendo dotados de servicios o atractivos pueden ser aprovechados para el turismo; ya que sobre estos se desarrollan cierto tipo de actividades como son acuícolas y ganaderas en

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

pequeña escala y que bien organizadas y coordinadas generan intereses para impulsar un turismo rural que de oportunidad de desarrollo a pequeñas poblaciones.

Seguidamente se encuentran las áreas aptas para el desarrollo del turismo con manejo liviano, las cuales presentan características propicias para impulsar el turismo, ya que son ecosistemas semi-naturales y poco alterados, que pueden ser aprovechados para implementar un modelo de turismo sostenible asociado a actividades ecológicas o agroecológicas, donde se promueva el interés por la cultura del campo y la naturaleza. La implementación de este tipo de turismo se presenta como una alternativa para generar un desarrollo socioeconómico de la población aprovechando las tradiciones y prácticas locales. Además en este ámbito se puede complementar con la oferta de productos alimenticios propios del sector.

Por último las áreas aptas para el desarrollo del ecoturismo, son aquellas que presentan el más alto potencial para el desarrollo de este, son las áreas menos intervenidas de la zona costera, las cuales conservan características naturales que bien aprovechadas representan un gran atractivo para turistas locales y extranjeros. Estos espacios se deben establecer para disfrutar, apreciar y estudiar tanto los atractivos naturales (paisajes, flora y fauna) como las manifestaciones culturales que allí se puedan encontrar.

Las principales actividades ecoturísticas que se pueden desarrollar en estas zonas son: senderismo asociado a las rutas indígenas originales, escalada en rocas en las zonas de pendiente más alta, parapente, rutas ecológicas y arqueológicas, miradores asociados a los senderos, entre otras. Lo importante es que las actividades que se desarrollen tengan como fin último la conservación y preservación de las características naturales de estos ecosistemas.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

CAPITULO 3. ESTUDIO PROSPECTIVO PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL TURÍSTICO DE LA ZONA NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO

ÁRBOL DE COMPETENCIAS. MARC GIGET

El árbol es un instrumento que buscó formular las competencias de la zona norte del departamento del Atlántico y su dinámica a través del tiempo pasado, presente y futuro. El análisis se orientó en tres niveles:

- Raíces, entendidas como el saber hacer o competencias de dicho corredor.
- El tronco, considerado como la organización social para explotar las competencias del corredor litoral y,
- Las ramas concebidas como los productos o los resultados, como se observa a continuación:

Figura 19. Árbol de Competencias Zona Norte del Departamento del Atlántico.

Nivel	Análisis del pasado	Análisis del presente	Análisis del futuro
Raíz	-La zona norte del departamento del Atlántico, a pesar de tener potencialidad agropecuaria, pesquera, forestal, natural y turística, no ha sido aprovechada. -La población no fue proyectada e impulsada al desarrollo turístico. -El territorio siempre ha poseído ventajas comparativas, buenos atractivos turísticos, pero con escasez de bienes y servicios.	-Se reconocen las potencialidades del territorio en términos agropecuarios, pesqueros, forestales, naturales y turísticos, aunque no logren ser competitivos. -Existe baja capacidad de prestación de servicios turísticos, sociales e infraestructuras. -Falta identidad cultural regional. -La población manifiesta el interés en participar en procesos de planeación territorial, tienen fuerte identidad regional, ven la necesidad de capacitarse, y reconocen la poca oferta de bienes y servicios.	-La investigación e innovación y transferencia tecnológica a empresas que existan en la zona. -Programas de orientación al mercadeo, la capacidad empresarial y créditos a la PYMES y MIPYMES. -Generación de empleo y fortalecimiento del comercio, el turismo, la pesca, los servicios; desarrollo en las áreas alrededor del superpuerto, aeropuerto, terminal de transporte. -Manejo de energías alternativas, desarrollo sostenible.
Tronco	-Deficiencia en la prestación de servicios básicos. -La población cubierta por servicios siempre fue poca. -Cultura con algún grado de identidad regional. -Población que nunca fue preparada para el desarrollo turístico. -Movilidad demográfica.	-Aumento de la problemática ambiental que afecta la estabilidad de ecosistemas. -Falta cultura ciudadana. -Desarticulación entre los diferentes niveles territoriales e institucionales. -Amenazas de erosión y remoción en masa que cada vez aumenta poniendo en riesgo la vida de la población y afectando las infraestructuras. -Zona expulsora de población.	-Cultura de la planeación, que la administración programe, visiona a largo plazo el desarrollo turístico de la zona. -Asociatividad, alianzas estratégicas entre municipios y sectores. -Adecuado manejo de los residuos sólidos y líquidos. -Condiciones de seguridad ciudadana, prevención y control de riesgos. -Normatividad urbana coherente con la realidad territorial que regula, buena implementación y control de la misma. -Desarrollo sostenible, participación comunitaria.
Ramas	-Recursos naturales. -Agricultura, ganadería, pesca artesanal, comercio local, poca especialidad funcional. -Manejo de una sola lengua	-Potencial de recursos para la prestación de servicios ambientales. -Condiciones climáticas comparativas al resto del país. -Turismo histórico, arquitectónico y cultural. -Turismo de aventura, ecoturismo. -Erosión y remoción en masa.	-Prestación de servicios ambientales. -Agroturismo, turismo de aventura, histórico, cultural, ecoturismo, pesca industrial. -Pesca deportiva. -Bilingüismo. -Generación de empleo.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Nivel	Análisis del pasado	Análisis del presente	Análisis del futuro
			-Capacitación en atención turística, mercadeo. -Promoción de la investigación en recursos naturales y culturales. -Competitividad y productividad. -Clústeres. -Planeación de las infraestructuras y servicios de acuerdo a las necesidades regionales.

Fuente: Elaboración propia.

Lo anterior, refleja la percepción acerca del corredor turístico de la zona norte del departamento del Atlántico, y permite concluir en lo siguiente:

Se identifica para el presente una zona con poca identidad regional, desarticulación interinstitucional, déficit en la prestación de bienes y servicios turísticos, poca cultura ciudadana, buen potencial turístico, natural, pesquero, forestal, agropecuario, entre otros.

Existe un potencial para la prestación de servicios ambientales, y el desarrollo de un turismo histórico, arquitectónico y cultural, ecoturismo, agroturismo, turismo de aventura y paisajismo, etc.

A pesar de existir este potencial, se **recomienda**:

- Fortalecer la cultura de la planeación, enfocada en la prevención donde se presentan las amenazas y riesgos que afectan directamente a la población e infraestructuras.
- Fortalecer y /o establecer políticas sobre el adecuado uso de los recursos naturales y culturales con fines turísticos.
- Fortalecer la prestación de bienes y servicios básicos y especializados en el área turística fortaleciendo servicios y usos asociados y equipamientos complementarios (forestal, agropecuario, pesca, artesanías, comercio, educación, salud, servicios públicos domiciliarios); capacitar y concientizar a la población en mercadeo, atención turística, y la recuperación de bienes de uso público como las playas y zonas aledañas a cuerpos de agua. Incrementar el porcentaje de espacio público en los centros urbanos.
- Desarrollar cadenas productivas, lograr el desarrollo sostenible, manejo adecuado de residuos sólidos, líquidos, energías alternativas, etc.

Factores de Cambio

A partir de los anteriores instrumentos se seleccionaron los siguientes factores considerados como los principales para lograr el desarrollo del corredor turístico de la zona norte del departamento del Atlántico.

- Inversiones en el sector turístico e inmobiliario.
- Planeación estratégica.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

- Investigación, innovación y transferencia tecnológica.
- Desarrollo sostenible.
- Seguridad y orden público.
- Articulación interinstitucional.
- Competitividad y productividad.
- Accesibilidad a servicios, bienes y equipamientos.

Variables Estratégicas

- Población, accesibilidad, infraestructura y equipamientos.
- Recursos naturales.
- Sectores económicos.
- Articulación interinstitucional.
- Vías y transporte
- Investigación, innovación y tecnología.
- Planeación

Para definir las tendencias de los eventos en la actualidad del corredor turístico del norte del departamento del Atlántico, se realizó un taller de expertos tanto al interior del equipo de trabajo y asesores externos como actores institucionales pertenecientes a las diferentes entidades territoriales y del estado presentes en el sector de estudio, donde se formularon las siguientes preguntas:

Figura 20. Variables Estratégicas Zona Norte del Departamento del Atlántico.

Variable estratégica	Definición	Evento y su probabilidad
Población, accesibilidad, infraestructura y equipamientos	Una población capacitada y organizada como sociedad civil con identidad y pertenencia territorial, involucrada en procesos de creación de empresas con vocación turística. Un territorio estructurado espacialmente, organizado y protegido en sus potencialidades ambientales presentando una fácil accesibilidad por parte de la población residente y flotante a la red de infraestructura de servicios públicos y sociales, representada en los equipamientos de abastecimiento, educación, salud, recreación, seguridad ciudadana, de comercio y servicios especializados en el sector turístico.	¿Qué tan probable es que para el 2020, el corredor turístico de la zona norte del departamento del Atlántico cuente con una población organizada con identidad y emprendimiento y con fácil accesibilidad por parte de residentes y visitantes a la red de infraestructura y equipamientos de servicios públicos, sociales y de comercio y servicios turísticos, por lo menos en un 80%?
Recursos naturales.	Un territorio identificado con un desarrollo integral y sustentable del medio ambiente y especialmente de los ecosistemas costeros evidenciado en normativas claras y flexibles con un medio ambiente protegido y proyectos sustentables desde una sólida alianza estratégica entre todos los agentes involucrados basada en autonomía decisional y en una gestión ambiental de riesgos incorporados a los planes de ordenamiento territorial a nivel municipal y departamental.	¿Qué tan probable es que para el 2020, el corredor turístico de la zona norte del departamento del Atlántico cuente con un territorio desarrollándose desde un enfoque sostenible con ecosistemas de bajo nivel de degradación e impacto por actividades antrópicas, por lo menos en un 80%?
Sectores económicos.	Un crecimiento del sector turístico que permita el desarrollo eficiente de cadenas	¿Qué tan probable es que para el 2020, el corredor turístico de la zona

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Variable estratégica	Definición	Evento y su probabilidad
	productivas y de proyectos tierra mar, traduciéndose en un aumento de recursos y bienestar para la población, potenciando, el crecimiento agropecuario y aumento de la inversión, y los servicios portuarios y de pesca en la zona.	norte del departamento del Atlántico, esté posicionado como un destino turístico competitivo, escogido por inversionistas para la realización de proyectos turísticos, agropecuarios portuarios y pesqueros que lo potencie económicamente?
Articulación interinstitucional.	La concepción de un corredor turístico de la zona norte del departamento del Atlántico con un desarrollo interinstitucional, lleva a manejar los problemas de la zona desde una administración y gestión concertada entre todas las instituciones presentes (nivel nacional, departamental, regional, subregional, municipal), logrando una construcción constante de procesos ciudadanos desde una planeación sistémica, una organización comprometida entre varios actores, coordinación de planes, programas y proyectos, y una adecuada evaluación, seguimiento y control regional desde su jurisdicción.	¿Qué tan probable es que para el 2020, el corredor turístico de la zona norte del departamento del Atlántico cuente con una articulación interinstitucional, por lo menos en un 80%?
Vías y transporte	Una red de vías nacionales y locales, que posibiliten el tránsito y la comunicación de personas, bienes y servicios desde un enfoque multimodal al interior del corredor turístico de la zona norte y con el departamento, permitiéndole la conectividad e interacción con el resto del país y del mundo.	¿Qué tan probable es que para el 2020, el corredor turístico de la zona norte del departamento del Atlántico, cuente con un sistema de conectividad vial intra e inter departamental que le asegure un impulso en su proceso de desarrollo territorial?
Investigación, innovación y tecnología.	Un proceso jalonado por la academia, la empresa, el Estado, que generen conocimiento competitivo, investigación e innovación, haciendo del corredor turístico de la zona norte del departamento del Atlántico, una región estratégica en el departamento, la región Caribe y el país.	¿Qué tan probable es que para el 2020, el corredor turístico de la zona norte del departamento del Atlántico, esté generando conocimiento competitivo, innovación, manejo tecnológico y un gran número de investigadores, producto de un impulso de la investigación?
Planeación	Un corredor turístico de la zona norte del departamento del Atlántico con un proceso de planeación territorial producto de una cultura de planeación no solo institucional sino desde la sociedad civil, donde se articulen los planes sectoriales, regionales, departamentales, estratégicos, de desarrollo, de ordenamiento territorial, entre otros.	¿Qué tan probable es que para el año 2020, el corredor turístico de la zona norte del departamento del Atlántico cuente con el 80% de los planes articulados?

Fuente: Elaboración propia

ÁBACO DE REGNIER

Las preguntas orientadas sobre la probabilidad de los eventos, fue sometida al Ábaco de Regnier así:

MP = Muy Probable

P = Probable

D = Duda

PP = Poco Probable

MI = Muy Improbable

El grupo de participantes se dividió en 4, partiendo de la idea de que cada uno tenga como mínimo 4 miembros, teniendo como fin asignar a cada variable

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

estratégica la probabilidad de los eventos según las categorías anteriormente mencionadas. Estos grupos se conformaron por los equipos de trabajo del proyecto, representantes de la academia, funcionarios de las entidades territoriales, principalmente del Distrito de Barranquilla, y de los municipios que hacen parte de la zona de estudio, y por personas que hacen parte de sectores productivos del sector turístico.

Figura 21. Ábaco de Regnier. Corredor Turístico de la Zona Norte del Departamento del Atlántico

Variable estratégica	Grupo 1 Equipos de trabajo	Grupo 2 Academia (Urbanistas)	Grupo 3 Entidades Territoriales	Grupo 4 Sector Turístico
Población, accesibilidad, infraestructura y equipamientos	MP	D	D	P
Recursos naturales.	MP	P	P	MP
Sectores económicos.	MP	D	D	P
Articulación interinstitucional.	PP	P	PP	PP
Vías y transporte	MP	MP	PP	MP
Investigación, innovación y tecnología.	D	P	PP	D
Planeación	PP	D	D	PP

Fuente: Elaboración propia

Las discusiones se orientaron alrededor de las siguientes ideas:

- Población, accesibilidad, infraestructura y equipamientos: No hay optimismo acerca de la tendencia y el tipo de desarrollo que se propone, dos grupos expresan que se puede pensar que el corredor para el 2020, estará ocupado predominantemente por una población flotante resultante de los desarrollos turísticos, por lo tanto "la identidad y el emprendimiento" no serán precisamente sus características. Aunque existirá la infraestructura y los equipamientos requeridos, de los cuales se habla en otra pregunta y dos grupos expresan que estos serían los símbolos que representarían "la identidad y el emprendimiento" locales.
- Recursos naturales: Los cuatro grupos participantes concuerdan en la alta probabilidad que la oferta de servicios ambientales de la zona, se convierten en el principal valor a potenciar a través de un adecuado ejercicio de planificación estratégica participativa hasta el 2020.
- Sectores económicos: Desde la Academia y las Entidades Territoriales expresan que si es un "destino turístico competitivo", no debería incluirse proyectos agropecuarios, portuarios y/o pesqueros, que en la mayoría de los casos son contradictorios funcional y ambientalmente con casi todas las formas del turismo. Y si, por el contrario, se opta por la realización de proyectos agropecuarios, portuarios y/o pesqueros, no se conseguirían inversionistas turísticos "de clase mundial", como se les denomina hoy día.
- Articulación interinstitucional: La mitad de los participantes, dos grupos afirmaron que era poco probable para el 2020 que hubiera un proceso de planeación donde participaran todas las instituciones del corredor turístico de la

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

zona norte del departamento del Atlántico, debido a la falta de articulación e integración de las diferentes instituciones, cada uno trabaja de manera sectorial y aislada. Estos grupos consideran que falta concientizarse de la necesidad de este proceso. Sin embargo, los tres grupos restantes, se oponen a esta idea expresando que existe interés y voluntad política para que ocurra la articulación interinstitucional, ya que participarán activamente las instituciones de esta zona en procesos de planeación, por tanto, lo consideran probable.

- Vías y transporte: Existen suficientes elementos de juicio ahora en el presente que permiten a la mayoría de los grupos pensar que la infraestructura vial del departamento, consolidará el desarrollo de la zona. Solo un grupo no se expresó tan optimista al respecto, ya que asocia la eficiencia de la actual red de infraestructura vial, a un adecuado programa de mantenimiento que deberá ser sostenible en el tiempo y a lo largo de distintas administraciones departamentales.
- Investigación, innovación y tecnología: No se expresa mucho optimismo acerca del papel que el conocimiento competitivo, la innovación, el manejo tecnológico y los investigadores representan en el necesario impulso de la investigación que se necesita como elemento estratégico de un desarrollo sostenible. Sin embargo, un grupo plantea que este elemento potenciado desde las IES utilizando estrategias de spin-off, serían el factor de cambio factible para el 2020.
- Planeación: No existe evidencia suficiente que permita suponer que "por arte de magia", la generación de un escenario de desarrollo turístico genere per se un proceso articulado de planificación en el cual coexisten diversos y tan dispersos actores.

Figura 22. Ábaco de Regnier. Escenario Tendencial del Corredor Turístico de la Zona Norte del Departamento del Atlántico.

Recursos naturales.	MP	MP	P	P
Vías y transporte	MP	MP	MP	PP
Población, accesibilidad, infraestructura y equipamientos	D	D	P	MP
Sectores económicos.	D	D	P	MP
Investigación, innovación y tecnología.	D	D	PP	P
Planeación	PP	PP	D	D
Articulación interinstitucional.	PP	PP	PP	P

Fuente: Elaboración propia

En general, se puede considerar que la tendencia a que exista hacia el año 2020 una alta probabilidad en un desarrollo con un enfoque sostenible y ecosistemas de bajo nivel de degradación e impacto por actividades antrópicas. A 10 años es la variable más aceptada. Existe optimismo de que el departamento del Atlántico en el 2020 cuente con un sistema de conectividad vial intra e inter departamental que le asegure un impulso a su proceso de desarrollo territorial.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Si el departamento para el 2020 tendrá una población organizada con identidad y emprendimiento y con fácil accesibilidad por parte de residentes y visitantes a la red de infraestructura y equipamientos de servicios públicos, sociales y de comercio y servicios turísticos, genera duda, sin embargo se puede decir que existe la tendencia de probable a muy probable que esto ocurra. En lo referente a que el sector esté posicionado como un destino turístico competitivo, escogido por inversionistas para la realización de proyectos turísticos, agropecuarios portuarios y pesqueros que lo potencie económicamente, se considera de muy probable a probable, pero con la duda acerca de lo compatible de las actividades económicas que se desarrollarán.

La Investigación, Innovación y Tecnología provocan dudas y se considera poco probable que para el 2020 se esté generando conocimiento competitivo, innovación, manejo tecnológico y un gran número de investigaciones, aunque algunos están convencidos que se puede pensar de ello como un producto de impulso al desarrollo del sector. La planeación, en su mayoría es considerada muy improbable, es decir que el escenario es poco optimista, aunque algunos expresan dudas al respecto, porque se ha venido avanzando en esta integración y en el trabajo articulado entre las instituciones del departamento del Atlántico. Desarrollar procesos de articulación interinstitucional se presenta poco optimista en la percepción de los participantes, ya que lo consideran poco probable y solo un grupo lo considera probable.

CONSTRUCCIÓN DE ESCENARIOS: EJES DE SCHWARTZ

Siguiendo la metodología de Schwartz, las variables de estudio se reducen a dos direccionadores o vectores de futuro, asumiendo que se podrán encontrar en su mejor o peor momento, y se reconoce que cada situación depende de lo que se haga o se deje de hacer ahora en el presente.

Los ejes o vectores de futuro que se proponen son de una parte, la planeación sistémica y de otra, la investigación, la ciencia, la tecnología y la innovación. Estos ejes se grafican ortogonalmente desde dos categorías: favorable (+) y desfavorable (-) cuya topología permitirá visualizar cuatro imágenes o escenarios posibles para el futuro, como se presenta a continuación:

La idea puntual en la zona del corredor turístico de la zona norte del departamento del Atlántico, es que los cuatro escenarios, giran en torno a las variables estratégicas, partiendo de la idea que la Planeación encierra articulación interinstitucional, vías, transporte, y los recursos naturales al igual que la Población y su accesibilidad a las infraestructuras y equipamientos.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

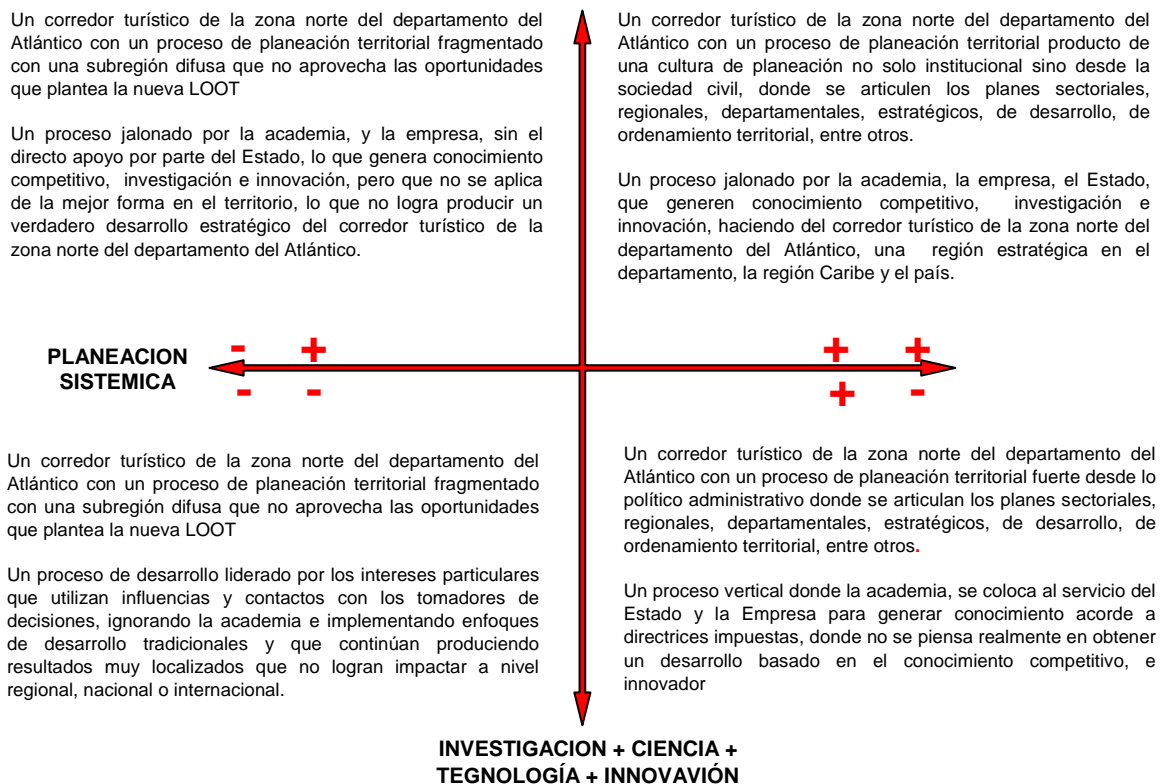
Asimismo, la ciencia, la tecnología y la innovación, cumplen un papel importante en cuanto al impacto que generan con el conocimiento científico y tecnológico en las dinámicas productivas y competitivas de los países, las regiones, las localidades, notándose que los sectores económicos, la investigación y el manejo tecnológico e innovador forman parte de la variable antes mencionada.

Figura 23. Nombre de los Escenarios Posibles para el Corredor Turístico de la Zona Norte del Departamento del Atlántico

PLANEACION SISTEMICA	INVESTIGACION + CIENCIA + TECNOLOGÍA + INNOVACIÓN	NOMBRE DEL ESCENARIO
+	+	Desarrollo Estratégico de un ecoturismo sustentable
+	-	Planeación como actividad promotora del desarrollo territorial
-	+	Modelo de desarrollo integrado de la Zona Costera Colombiana
-	-	El Mercado como actividad detonadora del desarrollo regional

Fuente: Elaboración propia

Figura 24. Ejes de Schwartz. Escenarios Posibles para el Corredor Turístico de la Zona Norte del Departamento del Atlántico.



Fuente: Elaboración propia

Se **propone**, como escenario apuesta, el que presenta todas las variables con positivo.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Figura 25. Identificación de Actores, Objetivos, Estrategias y su incidencia en el Escenario Apuesta.

Actor	Objetivo que persigue	Estrategia empleada	Favorece o dificulta al escenario apuesta
Entidades Territoriales	Consolidar la planeación estratégica y la gestión intergubernamental como los instrumentos rectores de la ejecución de los procesos de desarrollo del territorio	La promoción del desarrollo turístico involucra la participación de diversos organismos públicos y privados, los cuales deben mantener una coordinación permanente en la gestión de las políticas y programas del sector.	Favorece como apoyo a las iniciativas de desarrollo sistémico del territorio
Academia	Promover la sustentabilidad de los destinos turísticos de la Sub-región en completa armonía con el medio ambiente, asegurando que el desarrollo presente no ponga en riesgo el desarrollo futuro	El turismo como una actividad de bajo impacto ambiental y alto impacto económico, debe coadyuvar al cuidado del paisaje tradicional, el respeto del entorno natural, el cuidado de la fauna y flora locales, y la integración arquitectónica de los establecimientos turísticos y residenciales.	Favorece si se integran a los sectores público y privado
Sector Privado	Establecer un enfoque estratégico en el fomento de la inversión y de la introducción de esquemas novedosos para el financiamiento del desarrollo turístico.	El fortalecimiento de la actividad turística en la Sub-región requiere de inversiones y financiamiento de proyectos turísticos, obras de infraestructura urbana y acciones para la adecuación de espacios naturales y rurales para el desarrollo de estas actividades.	Favorece si fomenta el empleo y apoya a las entidades territoriales y la academia
Sociedad Civil	Impulsar el desarrollo integral de las personas y las comunidades de la Sub-región.	El turismo como actividad promotora del desarrollo social, se enfoca a incrementar la captación de divisas, la generación de empleos y promover una mejor distribución del ingreso	Favorece si se concientizan que el beneficio general prima sobre el particular
Comunidades Locales	Promover la introducción y desarrollo de nuevos productos que fortalezcan la competitividad de la cadena de servicios turísticos existentes	Cada municipio de la Sub-región, será considerado desde su creando nuevas opciones de consumo, complementarios e integradores de la oferta existente, y detonadores de nuevos segmentos.	Dificulta si permiten que diferencias internas obstaculicen los procesos de desarrollo del territorio

Fuente: Elaboración propia

Escenario Apuesta: Desarrollo Estratégico de un Ecoturismo Sustentable

El presente escenario de ordenamiento presenta una visión realista del territorio extremadamente favorable que parte de una articulación interinstitucional y con el sector privado y comunitario conformando el componente que estructura el desarrollo de la zona costera.

Para ello se pone en marcha la utilización de instrumentos normativos existentes en la legislación nacional que incorporan elementos fundamentales como la seguridad del territorio, la prevención, y el control de riesgos y amenazas.

Este hecho, sumado al reconocimiento que tiene el territorio de los servicios que prestan sus ecosistemas, producto de la investigación que se desarrolla desde la academia, crea una mayor visibilidad a nivel nacional e internacional que generan grandes posibilidades de inversión en proyectos ecoturísticos y de uso racional de recursos marítimos y costeros, permitiendo la concentración de servicios turísticos, de transporte, carga, portuarios y de apoyo institucional a través de macro equipamientos de carácter regional

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Al concretarse este escenario en el territorio, se desarrollan importantes proyectos inmobiliarios, que incorporan en sus diseños la identidad cultural de la zona, atendiendo a la regulación que la norma impone en cuestiones de aprovechamiento y uso del suelo.

La vocación turística del sector costero se ve potenciada por una población capacitada y preparada para desarrollar actividades de emprendimiento y de prestación de servicios a un creciente número de visitantes y turistas locales, nacionales e internacionales.

El corredor turístico se posiciona como un destino de alto valor, con una oferta especializada de productos de primer nivel, servidores turísticos altamente capacitados, infraestructura urbana adecuada y con escenarios para la práctica de los segmentos eco-turísticos más demandados.

Esto repercutirá en un incremento en la participación del ecoturismo en el PIB departamental, generación de empleos directos e indirectos, elevar el gasto turístico/ demanda económica, diversificar los segmentos, incrementando la participación de los de mayor crecimiento e impacto económico.

El ecoturismo se consolida como actividad motora del desarrollo del corredor, dinamizando el conjunto de actividades productivas que giran en torno al sector, favoreciendo un equilibrio económico-territorial en el Departamento, permitiendo una mayor distribución regional del ingreso y el incremento de la actividad económica de la zona.

- Posicionándose como una actividad de alto impacto económico y bajo impacto ambiental, promotora de la protección de la flora y fauna, así como de la cultura y tradiciones de la sociedad de la Zona Costera Departamental, asegurando su desarrollo presente y futuro.
- Afianzándose como una actividad productiva que integra a las comunidades en el desarrollo económico y generadora de beneficio social.

CAPITULO 4. FORMULACIÓN DE ESTRATEGIAS PARA LA CONSOLIDACIÓN TURISTICA Y SOSTENIBLE DE LA ZONA NORTE DEL ATLANTICO

Como resultado de la aplicación del proceso de planeación estratégica territorial que se fundamenta en la prospectiva, se posibilitó la construcción de un escenario de ordenamiento del territorio de la Zona Norte del Departamento del Atlántico.

De acuerdo con el escenario planteado y como resultado del análisis de los elementos técnicos presentes en el diagnóstico, la zonificación ambiental, el sentir de la comunidad y en los elementos y premisas alcanzables ambientalmente se propusieron las siguientes consideraciones para que la zona lidere de manera inequívoca y con arreglo a los elementos básicos de planificación ambiental, los deseos comunitarios y los estudios técnicos, la política turística necesaria para el desarrollo de los municipios, la región y el departamento.

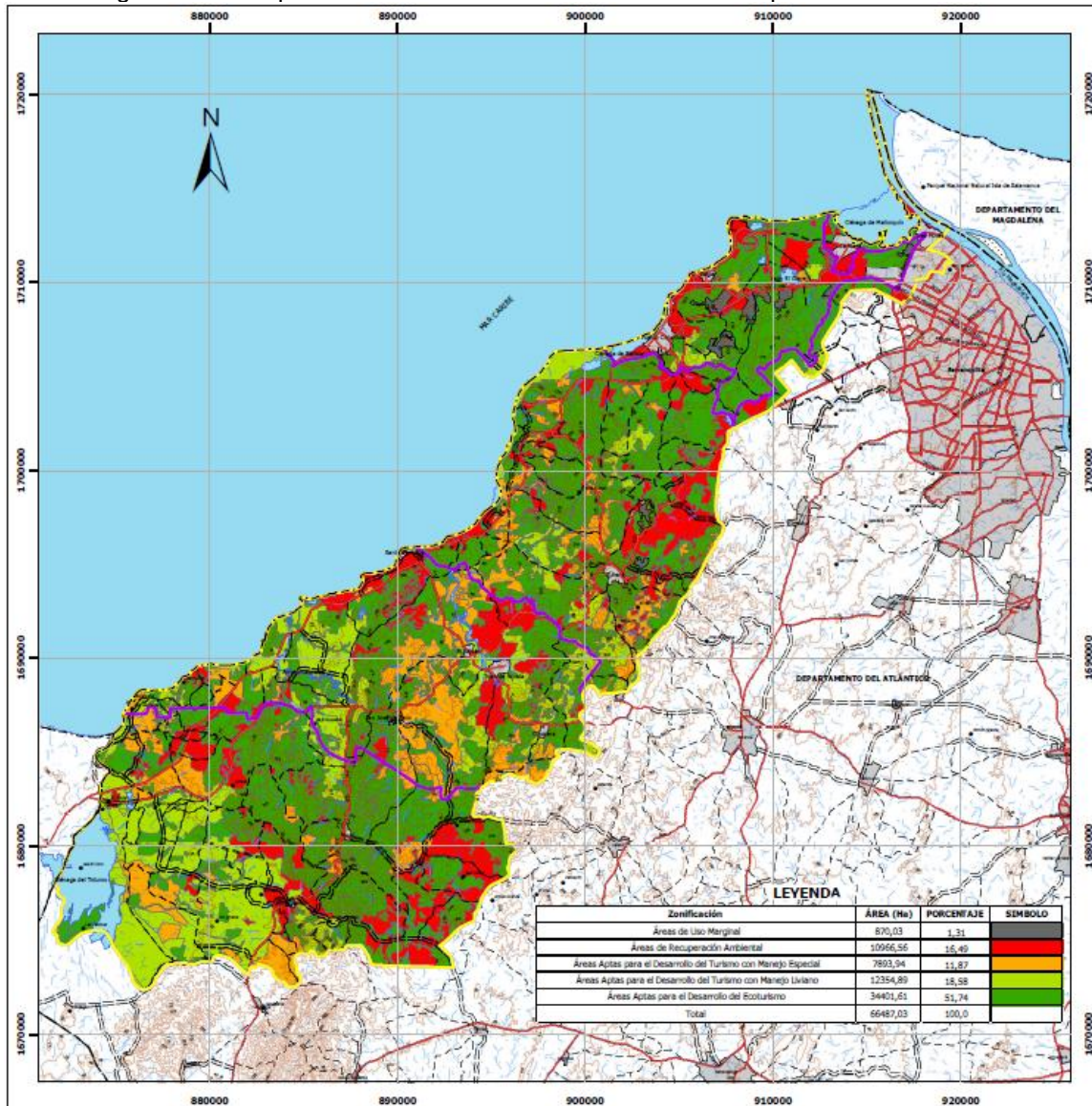
Para el ordenamiento y la organización del modelo de ocupación territorial con fines turísticos se utilizarán como base la Zonificación en Unidades Ambientales ó Unidades de Paisaje para definir los usos turísticos sustentables y sus modalidades de ocupación por destinación e intensidad de ocupación y aprovechamiento del suelo en la Zona Norte del Departamento del Atlántico.

La definición de la Zonificación en Unidades Ambientales ó Unidades de Paisaje como base para el ordenamiento territorial con fines turísticos utilizó los siguientes criterios de determinación y delimitación:

- Las unidades espaciales se clasifican y valoran desde los territorios y ecosistemas en estado más natural ó sometido a la menor intervención antrópica hasta aquellos más deteriorados ambientalmente por intervención antrópica.
- Las áreas con mayor grado de intervención antrópica y deterioro ambiental corresponden a territorios con gran afectación erosiva, con deficiencia en drenajes, con graves conflictos en el uso del suelo y/ó la cobertura vegetal, por lo cual deben ser objeto de control y manejo especial por parte de las autoridades ambientales.
- Aquellas áreas con menor grado de intervención antrópica y deterioro ambiental son las que presentan cobertura vegetal correspondiente con su potencial, oferta de corredores hídricos, no presentan conflictos de uso y por este motivo facilitan la adecuación y el manejo para que existan diversas modalidades de turismo.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Figura 26. Mapa Zonificación Ambiental Zona Costera Departamento del Atlántico



Fuente: Centro de Geomática Universidad Autónoma del Caribe. Informe Final Componente Ambiental. 2011.

Cuadro 36. Usos Recomendados por Unidades Ambientales

Unidades de Zonificación	Recomendaciones	Ubicación
Uso Marginal. Área de 870,3 Has	No es posible considerar algún aprovechamiento en las zonas de explotación minera (canteras), hasta cuando su dedicación actual no cambie a una cobertura más favorable ni en los espacios dedicados a los parques cementerios por ser espacios de reflexión y recogimiento.	Puerto Colombia. Unidad de paisaje de la planicie eólica en dos zonas marginales representadas por el parque cementerio, el primero localizado a la altura de la carrera 51- B, en límites con Barranquilla en plena área institucional, y a la altura de la autopista al mar también en límites con Barranquilla. Unidades de paisaje de lomerío definidas en cuatro grandes zonas de extracción minera, algunas ya son canteras en abandono.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Unidades de Zonificación	Recomendaciones	Ubicación
		<p>Tubará. Unidad de paisaje de lomerío en la zona centro oriente en dos zonas de extracción de mediana minería en y pequeñas explotaciones localizadas a lo largo de la vía que conduce a la cabecera municipal de Juan de Acosta, estas canteras funcionan sin permiso alguno.</p> <p>Juan de Acosta. Existen actualmente canteras medianas y pequeñas dispersas sobre las vías secundarias y terciarias sin legalizar.</p>
<p>Recuperación Ambiental. Área de 10.966, 56 Has</p>	<p>Las áreas contempladas para recuperación ambiental, deberán ser objeto de las entidades ambientales encargadas de adelantar acciones para su recuperación, principalmente sobre aquellos espacios donde se encuentran tierras desnudas, ya que merecen gran atención por ser zonas que han tenido un manejo inadecuado generando deterioro del suelo y pérdida de su productividad.</p>	<p>Puerto Colombia. Unidad de paisaje de la planicie eólica y una pequeña porción de la planicie fluvio marina, en áreas de crecimiento urbano discontinuo de la franja costera donde sobresale un gran sector al oriente de la cabecera municipal, otra zona en Lagos del Caujaral, y en la zona norte en límites con Barranquilla. Además el entorno de la ciénaga de Balboa</p> <p>Tubará. Unidad de paisaje de lomerío, se presenta una gran cantidad de manchas dispersas, donde en el sector oriental sobresale una mancha continua y parcialmente continua que tiene una gran influencia en el corregimiento de Guaimaral. Unidad de paisaje de la planicie fluvio marina y la unidad de paisaje de lomerío en zonas de playas altas, y sobre el sector occidental, casi sobre la línea de costa se encuentran varias manchas dispersa.</p> <p>Juan de Acosta. Unidad de paisaje de lomerío bordeando el norte y el sur de la cabecera municipal sobre el eje del arroyo de su mismo nombre en dos grande manchas continuas. Unidad de paisaje de la planicie fluvio marina al norte en las playas del municipio como Santa Verónica entre otras, en forma de una mancha continúa.</p> <p>Piojó. Unidad de paisaje de la planicie lacustre, en el sector oriental del municipio en mancha parcialmente continua y dispersa, y otra gran parte en la unidad de paisaje de lomerío. Existen otras manchas dispersas en la zona central del municipio que bordean la planicie lacustre y la planicie fluvio marina.</p>
<p>Desarrollo Turístico con Manejo Especial. Área de 7.893,94 Has</p>	<p>Las áreas aptas para el desarrollo de la actividad turística con manejo especial, corresponde a pequeños espacios que siendo dotados de servicios o atractivos pueden ser aprovechados para el turismo; ya que sobre estos se desarrollan cierto tipo de actividades como son acuícolas y ganaderas en pequeña escala y que bien organizadas y coordinadas generan intereses para impulsar un turismo rural que de oportunidad de</p>	<p>Puerto Colombia. Unidad de paisaje de la planicie lacustre al oriente del lago El Cisne y unidad de paisaje de la planicie eólica en cercanías al centro poblado de Salgar.</p> <p>Tubará. Unidades de paisaje de la planicie fluvio marina y de lomerío sobre la franja occidental cerca de la línea de costa, y unidad de paisaje de lomerío una mancha en la zona central y otra en el sector suroccidental del municipio.</p> <p>Juan de Acosta Unidad de paisaje de lomerío, una gran mancha en forma parcialmente continua en la parte central de sur a norte, y</p>

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Unidades de Zonificación	Recomendaciones	Ubicación
	desarrollo a pequeñas poblaciones.	<p>una en el extremo sur oriental del municipio en límites con el municipio de Usiacurí.</p> <p>Unidad de paisaje de la planicie fluvio marina y parte de la unidad de una última mancha en el extremo suroccidental en límites con el municipio de Piojó.</p> <p>Piojó.</p> <p>Unidad de paisaje de localizadas principalmente en el extremo occidental del territorio y otra en el sector de la playa de Punta Astilleros en la unidad de paisaje de la planicie fluvio marina</p>
<p>Desarrollo Turístico con Manejo Liviano. Área de 12.354,89 Has</p>	<p>Las áreas aptas para el desarrollo del turismo con manejo liviano, las cuales presentan características propicias para impulsar el turismo, ya que son ecosistemas semi-naturales y poco alterados, que pueden ser aprovechados para implementar un modelo de turismo sostenible asociado a actividades ecológicas o agroecológicas, donde se promueva el interés por la cultura del campo y la naturaleza. La implementación de este tipo de turismo se presenta como una alternativa para generar un desarrollo socioeconómico de la población aprovechando las tradiciones y prácticas locales. Además en este ámbito se puede complementar con la oferta de productos alimenticios propios del sector.</p>	<p>Puerto Colombia.</p> <p>Unidad de paisaje de lomerío y otra más pequeña en el extremo noroccidental en la planicie lacustre al oriente del lago el Cisne.</p> <p>Tubará.</p> <p>Unidad de paisaje de la planicie fluvio marina bordeando la línea de costa sobre todo en su extremo noroccidental. Existen tres manchas dispersas en la unidad de paisaje de la unidad de paisaje de lomerío al sur centro y en el extremo.</p> <p>Juan de Acosta.</p> <p>Unidad de paisaje de la planicie fluvio marina existe una gran mancha en forma continua y parcialmente continua al extremo sur occidental, y unidad de paisaje de lomerío en algunas manchas dispersas en la zona oriental.</p> <p>Piojó.</p> <p>Unidad de paisaje de la planicie fluvio marina, en una gran mancha al sur occidente del municipio bordeando toda la margen oriental de la ciénaga del totumo y en límites con el municipio de Luruaco.</p>
<p>Desarrollo Ecoturístico. Área de 34.401,61 Has</p>	<p>Las áreas aptas para el desarrollo del ecoturismo, son aquellas que presentan el más alto potencial para el desarrollo de este, son las áreas menos intervenidas de la zona costera, las cuales conservan características naturales que bien aprovechadas representan un gran atractivo para turistas locales y extranjeros. Estos espacios se deben establecer para disfrutar, apreciar y estudiar tanto los atractivos naturales (paisajes, flora y fauna) como las manifestaciones culturales que allí se puedan encontrar. Las principales actividades ecoturísticas que se pueden desarrollar en estas zonas son: senderismo asociado a las rutas indígenas originales, escalada en rocas en las zonas de pendiente más alta, parapente, rutas ecológicas y arqueológicas, miradores asociados</p>	<p>Puerto Colombia.</p> <p>Unidades de paisaje de la planicie fluvio marina y la planicie eólica, pero su mayor influencia está en la unidad de paisaje de lomerío.</p> <p>Tubará.</p> <p>Unidad de paisaje de Lomerío de todo el territorio y algunas manchas de la planicie fluvio marina al norte y sur del municipio.</p> <p>Juan de Acosta.</p> <p>Unidad de paisaje de lomerío en una mancha continua y parcialmente continua, atravesando al municipio de norte a sur en su parte central o media. Varias manchas dispersas en la unidad de paisaje de lomerío, y, la planicie fluvio marina al extremo suroccidental.</p> <p>Piojó.</p> <p>Unidad de paisaje de lomerío en una gran mancha continua. Su área de influencia en las planicies fluvio marina y en la planicie lacustre es muy poca excepto por algunas manchas dispersas en el extremo suroccidental del territorio.</p>

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Unidades de Zonificación	Recomendaciones	Ubicación
	a los senderos, entre otras. Lo importante es que las actividades que se desarrollen tengan como fin último la conservación y preservación de las características naturales de estos ecosistemas.	

Fuente: Centro de Geomática Universidad Autónoma del Caribe. Informe Final Componente Ambiental. 2011.

Cuadro 37. Políticas y Estrategias por Unidades de Zonificación

Unidades de Zonificación	Políticas	Estrategias
Uso Marginal. Área de 870,3 Has	Fomento e implementación de tratamientos de conservación y protección de los ecosistemas presentes	Control y restricción de cualquier tipo de actividad productiva y/o de construcción que se propongan. Condicionar la vigencia de las actividades existentes, sin excepción, a los resultados de las evaluaciones de impacto ambiental.
Recuperación Ambiental. Área de 10.966,56 Has	Fomento e implementación de tratamientos de conservación y protección de los ecosistemas presentes. Regulación y control de los desarrollos inmobiliarios propuestos en los predios susceptibles a desarrollarse próximos al mar o dentro de zonas de conservación.	Turismo Ecológico Parques ecológicos suburbanos. Fomento de actividades pasivas. Ecoturismo. Protección de los complejos cenagosos y de algún interés ambiental.
Desarrollo Turístico con Manejo Especial. Área de 7.893,94 Has	Regulación y control de los desarrollos inmobiliarios propuestos en los predios susceptibles a desarrollarse próximos al mar o dentro de zonas de conservación. Promoción e impulso a las áreas con potencial para desarrollar actividades turísticas, o con factibilidad para constituirse como reservas para el crecimiento urbano. Esto implica acciones de mejoramiento y consolidación de la estructura vial regional y de las vías de acceso a zonas turísticas, así como del mejoramiento y/o ampliación de las redes de infraestructura, mejoramiento del espacio público hasta alcanzar unos 10m ² por habitante y el fortalecimiento de la imagen urbana de las cabeceras municipales y corregimientos costeros.	Desarrollo turístico con densidades bajas. Consolidación de servicios en suelos urbanos y suburbanos. Impulso al desarrollo de proyectos turísticos por etapas adecuados al medio natural. Impulso a la actividad acuícola. Aprovechamiento con control y respeto de áreas con alto interés paisajístico y reserva de vegetación nativa.
Desarrollo Turístico con Manejo Liviano. Área de 12.354,89 Has	Mejoramiento y consolidación de la capacidad y oferta de servicios de los centros urbanos de la zona. Comprende acciones de utilización de baldíos, ampliación y mejoramiento de redes de infraestructura, equipamiento, vialidad e imagen urbana que pueden verse reflejadas en suelos urbanos y suburbanos. Promoción e impulso a las áreas con potencial para desarrollar actividades turísticas, o con factibilidad para constituirse como reservas para el crecimiento urbano. Esto implica acciones de mejoramiento y consolidación de la estructura vial	Aprovechamiento con consolidación de servicios urbanos y regionales. Delimitación de suelos de reserva para el crecimiento urbano. Creación de servicios asociados al turismo. Control del crecimiento sobre áreas de riesgo.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Unidades de Zonificación	Políticas	Estrategias
	regional y de las vías de acceso a zonas turísticas, así como del mejoramiento o ampliación de las redes de infraestructura, mejoramiento del espacio público hasta alcanzar unos 10m ² por habitante y el fortalecimiento de la imagen urbana de las cabeceras municipales y corregimientos costeros.	
Desarrollo Ecoturístico. Área de 34.401,61 Has	Fomento e implementación de tratamientos de conservación y protección de los ecosistemas presentes en las suelos urbanos y rurales que no son aptas para ser desarrolladas al constituirse como zonas de riesgo o zonas de valor ecológico. Comprende los terrenos ubicados en zonas con una o más de las siguientes características: escurrimientos, erosión costera, fuertes pendientes, especies vegetales endémicas, complejos cenagosos, áreas inundables y la zona de protección de las rondas de los cuerpos de agua de la zona.	Campos turísticos suburbanos. Fomento a actividades pasivas. Ecoturismo. Preservación y protección del entorno natural.

Fuente: Centro de Geomática Universidad Autónoma del Caribe. Informe Final Componente Ambiental. 2011.

Para el ordenamiento turístico territorial se definieron las Zonas de Desarrollo Turístico Prioritario, ZDTP, los usos turísticos sustentables y sus modalidades de ocupación por destinación e intensidad de ocupación y aprovechamiento del suelo, en la Zona Norte del departamento del Atlántico.

Para la definición de las ZDTP se utilizaron los siguientes criterios de determinación y delimitación:

- En el Suelo Rural, Suburbano y de Protección, según la Zonificación Ambiental realizada por el Centro de Geomática de la Universidad Autónoma del Caribe y que define Unidades Ambientales o Unidades de Paisaje en la Zona Norte del departamento del Atlántico.
- Las unidades espaciales se clasifican y valoran desde los territorios y ecosistemas en estado más natural o sometido a la menor intervención antrópica hasta aquellos más deteriorados ambientalmente.
- Las áreas con mayor grado de intervención antrópica y deterioro ambiental corresponden a territorios con gran afectación erosiva, con deficiencia en drenajes, con graves conflictos en el uso del suelo o la cobertura vegetal, por lo cual deben ser objeto de control y manejo especial por parte de las autoridades ambientales.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

- Aquellas áreas con menor grado de intervención antrópica y deterioro ambiental son las que presentan cobertura vegetal correspondiente con su potencial, oferta de corredores hídricos, no presentan conflictos de uso y por este motivo facilitan la adecuación y el manejo para que existan diversas modalidades de turismo.

En el Suelo Urbano y Suelo de Expansión Urbana se definirán desde los siguientes:

- Áreas de los centros urbanos que han sido destinadas a usos turísticos por los esquemas y plan básico de ordenamiento territorial y que cuentan con atractivos turísticos identificados (Ver Anexo 1), infraestructura vial y redes primarias de energía, acueducto y alcantarillado, posibilitándose su urbanización y edificación inmediata.

LINEAMIENTOS GENERALES DE FORMULACIÓN PARA EL ORDENAMIENTO TURÍSTICO TERRITORIAL

El propósito de consolidar el desarrollo territorial de la Zona Norte del Departamento del Atlántico, se plantea desde tres (3) ejes fundamentales que articulan las Políticas y Programas que se derivan de lo propuesto: el Ordenamiento Ambiental del Territorio, el Uso no conflictivo del Suelo y la Protección de la Estructura Ecológica del Territorio.

Esto se pretende lograr a través de la consolidación de la estructura espacial urbana que actualmente existe, fortaleciendo los sistemas de comunicación entre el área urbana y el área rural, y de la zona con el departamento y la región Caribe colombiana; promoviendo un ordenado desarrollo inmobiliario que preserve los elementos paisajísticos y los recursos escénicos existentes; atendiendo a la existencia de zonas de riesgo y amenazas, y promoviendo la información de los atractivos naturales y la instalación de servicios turísticos complementarios en los centros urbanos costeros mediante la ampliación y mejoramiento de las condiciones ecológicas, urbanas y turísticas que demanda el aprovechamiento sostenible de sus recursos naturales.

Políticas Generales de Formulación.

Las políticas que direccionan el desarrollo de la Zona Norte del Departamento del Atlántico se estructuran desde un enfoque sostenible procurando un ordenamiento ambiental del territorio y el control de las intervenciones en el uso del suelo y la explotación de los recursos naturales, como se define a continuación:

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

- Regulación y control en el uso artesanal de los recursos naturales aplicando medidas de restablecimiento ambiental en ecosistemas afectados por el desarrollo.
- Fomento y apoyo para las actividades de investigación, educación ambiental y ecoturismo bajo programas de manejo integral.
- Conservación del valor recreativo, cultural y biológico de los ecosistemas presentes en la zona.
- Estímulo a la implementación de proyectos ecoturísticos que utilicen materiales y procesos constructivos adecuados para ello.
- Apoyo al crecimiento de los centros urbanos utilizando las zonas dispuestas para tal fin en los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios que hacen parte del corredor, acorde a la legislación vigente y las políticas de ordenamiento ambiental propuestas.

Estrategias Generales de Formulación

- Impulso del desarrollo regional de la Zona Norte del Departamento del Atlántico, consolidándolo como un centro de servicios turísticos, estableciendo criterios generales para su ordenamiento sostenible y la consolidación del proceso de urbanización a través de directrices que apunten al planteamiento de una zonificación y normatividad de usos de suelo en áreas urbanas y turísticas.
- Consolidación del desarrollo económico de la zona, mediante el mejoramiento en la dotación de servicios básicos (agua potable, drenaje y electrificación) en los centros urbanos y sus áreas de crecimiento; el fortalecimiento de la estructura vial; el incremento y recuperación del espacio público, y el mejoramiento de la infraestructura de servicios de las áreas turísticas localizadas fuera de la zona urbana consolidada, con el uso de tecnologías alternativas no contaminantes.
- Desarrollo del potencial turístico del corredor equilibrando las demandas de la población, las inversiones del sector y la capacidad de los recursos naturales, estableciendo los criterios de ordenamiento del corredor y determinando su uso en función de las aptitudes ambientales existentes.
- Fortalecimiento institucional a nivel regional a partir de la implementación de Macro equipamientos para la oferta de servicios turísticos, ambientales, educacionales y recreativos. Se planteará la ubicación estratégica en cada subregión del departamento (Costera, Oriental, Central y Sur).

Estrategias para Suelo Urbano y de Expansión Urbana

Dentro del marco general para la planeación del desarrollo del Corredor Turístico de la Zona Norte del departamento del Atlántico, para los próximos doce (12) años, y con el objetivo de asegurar la continuidad de los programas y proyectos que se promuevan desde el gobierno del departamento y los agentes involucrados en el sector, en un marco de coordinación interinstitucional se formulan los siguientes lineamientos generales:

- Delimitación de ZDTP para el desarrollo de proyectos turísticos urbanos.
- Afectación del uso del suelo para garantizar el desarrollo prioritario de actividades turísticas. El uso turístico primará sobre cualquier otro uso que más adelante se decrete sobre tales áreas, y que no sea compatible con la actividad turística.
- Dotación de las ZDTP con servicios públicos e infraestructura básica, de acuerdo con los planes maestros municipales que se formulen y adopten para este efecto.
- Optimización, mejoramiento o generación de espacio público urbano con fines turísticos, para alcanzar no menos de diez metros cuadrados (10m²) por habitante en el horizonte de planificación, para lo cual las cargas urbanísticas en espacio público de los nuevos proyectos inmobiliario deben ser de mínimo 20 m² de espacio público por habitante, para disminuir el déficit actual.
- Definición e implementación de tratamientos de recuperación, conservación y protección de los ecosistemas existentes en los suelos urbanos, así como de las áreas expuestas a amenazas naturales y/o antrópicas, comprendidas principalmente por zonas que presentan alguna de las siguientes características: escorrentías superficiales, erosión costera, fuertes pendientes, especies vegetales endémicas, complejos cenagosos, áreas inundables y la zona de protección de las rondas de los cuerpos de agua existentes.
- Limitación y control al uso e intensidad de ocupación de los desarrollos inmobiliarios en las franjas próximas a las playas o dentro de zonas de conservación, aplicando regulaciones y restricciones de la normatividad urbana y ambiental vigentes que propendan por el respeto y la conservación de los bienes y servicios ambientales existentes, permitiendo índices de ocupación por lote (IO) no mayores de 0,40 e índices de construcción (IC) no mayores de 5 para desarrollos turísticos o residenciales, únicos usos principales permitidos

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

y con densidades no mayores de 60 viviendas por hectáreas (VIV/HA) en sectores urbanizados y de 45 VIV/HA en nuevos proyectos inmobiliarios o de 80 habitaciones de alojamiento turístico por Hectárea (HA).

- Ampliación, mejoramiento o consolidación de la capacidad y oferta de servicios turísticos de los centros urbanos de la zona, lo cual comprende la utilización de lotes sin construir y expansión de infraestructura de soporte.
- Implementación y aplicación de medidas severas tendientes a evitar la ocupación de las rondas de protección y cauces de los cuerpos de agua, arroyos pluviales y las áreas inundables, para lo cual se estimulará su funcionalidad no edificable solo para actividades de turismo de observación y paisajismo.
- Fortalecimiento de la actividad científica y de acuicultura, apoyando la instalación de equipamientos de investigación + desarrollo + innovación enfocados a los ecosistemas marinos y costeros principalmente.
- Articulación de las actividades de servicios turísticos, ambientales, culturales y recreativos con los servicios administrativos e institucionales locales y subregionales.
- Fortalecimiento del desarrollo y control urbano y ambiental, que hagan posible el cumplimiento de los presentes lineamientos, los instrumentos locales de ordenamiento territorial y la valorización del suelo.
- Respeto de las zonas de bajamar y ocupación de las mismas, de acuerdo a directriz de la DIMAR y la autoridad ambiental.

Estrategias para el Suelo Rural y Suburbano

Las directrices que se plantean para orientar la conveniente utilización del suelo rural, suburbano y de protección con el fin de garantizar el adecuado desarrollo de las actividades turísticas, se organizan en políticas, programas, acciones y recomendaciones acerca de su normatización acordes al escenario apuesta propuesto para el territorio de la Zona Norte del departamento del Atlántico.

- Delimitación de Zonas de Desarrollo Turístico Prioritario Rurales en suelo rural ZDTPR y en suelo suburbano ZDTPSU.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

- Las ZDTPR y ZDTPSU definidas acogerán las recomendaciones, políticas y estrategias y estructura de usos y aprovechamientos del suelo, planteadas con base en la zonificación ambiental.
- Creación de una imagen comprensible y compartible que permita identificar al territorio como un sistema de ecosistemas de gran atractivo y orientado a mercados suprarregionales e internacionales.
- Integración de la educación y el turismo, a partir del turismo de investigación y promoción de Centros de Investigación + Ciencia + Tecnología + Innovación con enfoque al Caribe.
- En el suelo rural, las posibilidades de desarrollo de proyectos residenciales y turísticos están condicionadas a la gestión de normativa a través de Unidades de Planeamiento Rural (UPR), con el fin de abordar la problemática asociada a la base de recursos naturales y al uso del territorio en el marco de la sostenibilidad ambiental, esta se adopta por decreto municipal.

En suelo rural, la Unidad Mínima de Actuación debe acogerse a la Unidad Agrícola Familiar (UAF) y en suelo suburbano no puede ser inferior a 2 hectáreas, con las excepciones que establece el Artículo 2 del Decreto No. 4066 de 2008, expedido por el MAVDT.

BIBLIOGRAFIA

AGUILERA DIAZ M, Modesta y Vilorio, Joaquín. (1998). Radiografía Socioeconómica del Caribe Colombiano. Cartagena. Documento de trabajo sobre Economía Regional N°6. Centro de Investigaciones Económicas del Caribe. Banco de la República.

ALBURQUERQUE, Francisco. (1997). Metodología para el desarrollo económico local. Santiago de Chile. ILPES. 49p.

ALONSO, D.A., P.C. Sierra Correa, F.A. Arias-Isaza y M.L. Fontalvo Herazo. (2003). Conceptos y guía metodológica para el manejo integrado de zonas costeras en Colombia, manual 1: preparación, caracterización y diagnóstico. Santa Marta, Colombia. Serie de documentos generales de INVEMAR N°. 12. 94p.

ARRIETA P, Alfredo. (2009). La dimensión urbano regional del Departamento del Atlántico. Uniautónoma. 1 Ed. ISBN 978-958-8524-03-0. 135p.

ARROYO, M. (15 de Septiembre de 2001). Scripta Nova. Revista Electrónica. Recuperado el 25 de Agosto de 2010, de <http://www.ub.edu/geocrit/sn-97.htm>

AVELLA, Francisco. (2009). Bases para el Manejo del Litoral Caribe Colombiano. Modulo Introducción al Manejo Integrado Costero. Maestría en Manejo Integrado Costero. Universidad del Magdalena. Santa Marta.

BARKIN, David. (1976). ¿Quiénes son los beneficiarios del desarrollo regional? en ILPES. Ensayos sobre planificación del desarrollo regional. Siglo XXI, segunda edición, México. pp. 477-501.

BARRAGÁN M, J. (2010). Manejo Costero Integrado y Política pública en Iberoamérica: Un diagnóstico, Necesidad de Cambio. Cádiz: Red IBERMAR (CYTED). 380 p.

BARRAGÁN M, J. (1997). Medio Ambiente y Desarrollo en Las áreas Litorales: Guía Práctica para la Planificación y Gestión Integradas. Barcelona: Oikos-Tau.

BIFANI, Paolo. (1999). Medio ambiente y desarrollo sostenible. IEPALA. ISBN 8489743061, 9788489743069. 593 p.

BOISIER, Sergio. (1997). Palimpsesto de las regiones como espacios socialmente construidos. Santiago de Chile. ILPES. 56p.

BOTERO, C y Contreras J. (2010). Marco general de investigación para la maestría en Manejo Integrado Costero. Santa Marta: Universidad del Magdalena. 11 p.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

CCO Comisión Colombiana del Océano (2007). Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC). Bogotá, D.C.: CCO, 48 p.

CINCIN-SAIN, B. & Knecht, R.W. (1998) Integrated Coastal and Ocean Management Concepts and Practices. Island Press. Washington. DC.

CLARK, J. (1992). *Manejo Integrado de las Zonas Costeras. Documento Técnico 327 sobre pesquerías de la FAO.*

CLARK, J. R. (1995). Coastal zone management: handbook. Sarasota, Florida, USA: CRC Press INC.

COLOMBIA, C. d. (23 de noviembre de 2006). Ley 1101 de 2006 . Bogotá, Colombia: Diario Oficial No. 46.461.

COLOMBIA, C. d. (30 de Julio de 1996). Ley 300 de 1996. Ley General de Turismo. Bogotá, Colombia: Diario Oficial No. 42.845.

CORAGGIO, José L. (1989). Descentralización y poder local. Universidad de California. Ciudad. 59p.

CORPES. (1990). Plan Identificativo de Desarrollo del Departamento del Atlántico 1990-1994. Expediente Subregional. Barranquilla.

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL ATLÁNTICO-CRA. (2002). Plan de Gestión Ambiental Regional – Diagnóstico y Prospectiva, 2001 – 2011. Barranquilla.

CUERVO, Luis M. (1994). Cambio económico y primacía urbana en América Latina. Bogotá. CIDER UNIANDES. 43p.

CYTED-IBERMAR. (2009). Gestión del Litoral en Colombia. Reto de un país con tres costas.

DNP Departamento Nacional de Planeación (2005). CONPES 3397. Política Sectorial de Turismo . Bogotá, DC., Colombia.

DNP (2010). Orientaciones conceptuales y metodológicas para la formulación de visiones de desarrollo territorial. Bogotá.

DNP (2008). Elementos Básicos para el Manejo Integrado de Zonas Costeras. Bogotá: Gente Nueva.

DNP. (2010). Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014. Bogotá: DNP.

DOMÉNECH Q, J. L. (2010). Guía para la implementación de un sistema de gestión integrada de zonas costeras. Oleiros: Gesbiblo S. I.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

DUCROTOY, J. P. (1999). Integrated Coastal Zone Management: commitments and developments from an International, European, and United Kingdom perspective. *Ocean and Coastal Management*, 42, 18.

ESCOBAR A, José F. (2000). De la Ciudad y su Espacio Público. UNCM. Manizales. 170p.

FRIEDMAN, J y CLYDE, W. (1981). Territorio y Función. La evolución de la planificación regional. Instituto de Estudios de Administración Local. Colección Nuevo Urbanismo. Madrid.

GABIÑA, Juanjo. (1999). Prospectiva y planificación territorial. Hacia un proyecto de futuro. México DF: Alfaomega.

GOBERNACIÓN DEL ATLÁNTICO. (2001). Departamento Administrativo de Planeación. Propuesta de Subregionalización Departamental. Barranquilla.

GOBERNACIÓN DEL ATLÁNTICO. (2010). Agenda Atlántico 2020 “La Ruta para el Desarrollo”. Barranquilla.

GODOY G, Rubén D. (2003). El sistema urbano en la ordenación del territorio. Estudio de caso: Departamento del Atlántico. Cuadernos de Geografía XII. Universidad Nacional. Bogotá. 22p.

HENAO D, Hernán. Estudios de localidades. Bogotá. ICFES. 1997.245p.

HERNÁNDEZ, O. y. (1997). Juan de Acosta: Reserva Turística del departamento del Atlántico. Antillas.

HURTADO DE BARRERA, J. (2000). *Metodología de la Investigación Holística*. Sypal.

IGAC - CRA. (1998). Estudio Multitemporal de los manglares de la franja costera del departamento del Atlántico. Bogotá.

INVEMAR - CRA. (2007). Ordenamiento Ambiental de la Zona Costera del departamento del Atlántico. Santa Marta.

INVEMAR, I. d. (2005). Actualización y ajuste del diagnóstico y zonificación de los manglares de la zona costera del departamento del Atlántico, Caribe colombiano. Informe final. Santa Marta: INVEMAR - CRA.

KNECHT, R. y. (1993). Integration in the US Coastal Zone Management Programme. *Ocean and Coastal Management* , 183-199.

LIRA, Luís. (1997). Información y conocimiento para el análisis regional conducente a la toma de decisiones. ILPES. 33p.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

MASSIRIS C, Ángel. (1997). Ordenamiento territorial, región y procesos de construcción regional. Bogotá. Revista Colombia Perspectiva Geográfica. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Pág. 7-83.

MIKLOS, T. y. (1998). Planeación prospectiva: una estrategia para el diseño del futuro. México: Limusa.

MILANES-BATISTA Celene, (2012). Análisis Integrado sobre Gestión costera en dos países del Caribe. Ciencia en su PC. Revista electrónica editada por MEGACEN, Pág. 1-19.

MINISTERIO DE COMERCIO, I. y. (2009). COMPETITIVIDAD: El desafío para alcanzar un turismo de clase mundial. Bogotá D.C., Colombia.

MINISTERIO DE DESARROLLO ECONOMICO. (1997). Lineamientos para el ordenamiento territorial departamental 2. Serie Procesos de Aplicación. Bogotá. 91p.

MOJICA, Francisco José. (2005). Concepto y aplicación de la prospectiva estratégica. Convenio Andrés Bello, Universidad Externado de Colombia. Bogotá. 324p.

MOJICA, Francisco José. (2006). La construcción del futuro. Concepto y modelo de prospectiva estratégica territorial y tecnológica. Revista Med, julio, vol. 14 n°1. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá, pp122-131.

MOYA, Luís et al. (1994). La práctica del planeamiento urbanístico. Madrid. Síntesis. 280p.

MUNICIPIO DE JUAN DE ACOSTA. Acuerdo 23 de Diciembre 14 de 2001. Esquema de Ordenamiento Territorial.

MUNICIPIO DE PIOJO. Acuerdo 19 de Enero 09 de 2002. Esquema de Ordenamiento Territorial.

MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA. Acuerdo 37 de Diciembre 30 de 2000. Plan Básico de Ordenamiento Territorial.

MUNICIPIO DE TUBARA. Acuerdo 18 de Noviembre 27 de 2001. Esquema de Ordenamiento Territorial.

NEGRET F, Fernando. (1997). Algunas consideraciones y conceptos sobre la investigación del Espacio, El Territorio, Lo Regional – Urbano, La Región y La Ciudad. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. 74p.

PEREZ P, Alfonso. (2013). Elementos de Planificación Regional y Ambiental. Bogotá. Sociedad Geográfica de Colombia. 443p.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

PICHARDO M, Arlette. (1997). Planificación y programación social. Buenos Aires. Lumen-Humanitas. 180p.

PINEDA C, Roberto. El Método Etnográfico. En: Investigación Evaluativa. Módulo 5. Curso de Investigación Social. Medellín. INER-ICFES. 1993. pp. 83-113.

PNUMA (1996). Directrices para una planificación y un manejo integrados de las Áreas costeras y marinas en la región del Gran Caribe. Informe Técnico del PAC No. 42. Programa Ambiental del Caribe del PNUMA, Kingston, Jamaica.

POLÍTICA NACIONAL DE TURISMO – Plan Sectorial de Turismo 2008-2010: Colombia Destino de Clase Mundial (2008).

PORTER, M. (1994). Creación de la ventaja competitiva de Colombia – Informe MONITOR.

QUITIAN Q, J. (2008). Ordenamiento Territorial en el Departamento del Atlántico: Estado Del Arte. ACE© , 258.

RONDINELLI, D. (1988). Metodología Aplicada de Análisis Regional. La dimensión espacial de la política de desarrollo del BCH.

SANZ L, F. J. (2003). Bases doctrinales y jurídicas para un modelo de gestión integrada y sostenible del litoral de Galicia. Xunta de Galicia.

SORENSEN, J. (1993). The International Proliferation of Integrated Coastal Zone Management Efforts. Ocean and Coastal Management, 21(1993):45-80. Elsevier Science Publishers Ltd., England.

UNIVERSIDAD DEL NORTE. (2005). Análisis sobre el manejo integrado del recurso hídrico en la Ciénaga de Mallorquín. Barranquilla.

UNIVERSIDAD AUTONOMA DEL CARIBE, Gobernación del Atlántico, Fondo de Promoción Turística. Plan Sectorial de Turismo. Departamento del Atlántico 2013 – 2015. Contrato No. 0121 de 2010.

UNIVERSIDAD AUTONOMA DEL CARIBE, Gobernación del Atlántico, Fondo de Promoción Turística. Componente Ambiental Informe Final. Departamento del Atlántico 2013 – 2015. Contrato No. 0121 de 2010.

WILLIAMSON, Jeffrey G. (1965). Regional Inequality and the Process of National Development: A Description of the Patterns. University of Chicago. 84p.

ZARATE C, Gustavo (2000). Economía regional: enfoques, desafíos y agendas. Bogotá. ESAP. 25p.

ANEXO A. INFRAESTRUCTURA BÁSICA DE SERVICIOS POR MUNICIPIOS.

MUNICIPIO DE JUAN DE ACOSTA.

La empresa Electricaribe tiene a su cargo la prestación del servicio de energía del Municipio. Actualmente tiene una cobertura del 84%, mientras el corregimiento de Bocatocino carece del servicio conjuntamente con un 40% en las fincas dispersas.

La entidad que presta el servicio de acueducto y alcantarillado es la Empresa de Acueductos, Alcantarillado y Aseo de Juan de Acosta. E.P.S. De acuerdo con el DNP en el 2008 la cobertura del acueducto era del 75.6% y el alcantarillado el 0.4%. En el 2011 la Secretaria de Agua Potable y Saneamiento Básico departamental informa que el 95% de la población de Juan de Acosta tiene cobertura de acueducto.

El municipio no cuenta con alcantarillado pluvial. La existencia de zonas urbanizadas sin infraestructura básica hace evidente la falta de control urbano por parte de la administración municipal.

Cuadro 38. Población y cobertura de los servicios públicos. Municipio de Juan de Acosta

Municipio	Población DANE 2005	Proyecciones DANE 2011*	Acueducto (%)	Continuidad Acueducto (Hrs)	Alcantarillado %		Aseo (%)
					Cobertura (%)	Redes (%)	
Juan De Acosta	14.578	15.902	75.6	0	0.4	20	75

Fuente: DANE DNP* Proyectado a Junio 30

La Secretaría de Educación Municipal y la Dirección de Núcleo de Desarrollo Educativo N° 14 son los encargados de la ampliación de la cobertura mejoramiento de la calidad del servicio educativo y la eficiencia de logros y de aplicación de recursos.

Nivel Pre-Escolar: Funciona con el Grado Transitorio o Grado Cero en las escuelas oficiales, para niños entre 4 y 6 años. Tiene una cobertura de 248 estudiantes en locales funcionales, con una dotación aceptable.

Ciclo de Educación Básica Primaria: Cuenta con 2 planteles oficiales en el sector Urbano y 6 en el sector rural (San José de Saco, Santa Verónica, Chorrera, Bocatocino, Media Luna y El Vaivén. Tiene 1.899 estudiantes para un total del 95,2% de cobertura, cuanta con dotación y plantas físicas aceptables.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Ciclo de Educación Básica Secundaria: Planteles hasta 9° Grado en el Colegio Regional Juan V. Padilla y hasta 8° Grado en la Básica ampliada de la Escuela de San José de Saco. Cuenta con 842 estudiantes y tiene una cobertura del 64,1% y tiene un promedio de 36,8 estudiantes por aula.

Nivel de Media Vocacional: Se ofrece en el colegio Juan V. Padilla con vocacionales de turismo, agropecuaria y confecciones.

Cuadro 39. Indicadores Nivel Educativo

Indicador	Juan de Acosta
Tasa de analfabetismo para la población de 15 años y más - censo ajustado 2005	11,30%
Tasa de cobertura bruta transición (2010)	101,40%
Tasa de cobertura bruta primaria (2010)	117,00%
Tasa de cobertura bruta secundaria (2010)	87,20%
Tasa de cobertura bruta básica (2010)	103,50%
Tasa de cobertura bruta media (2010)	66,90%
Municipio certificado en educación	No
Matrícula oficial 2008 (alumnos)	3.137
Matrícula oficial 2010 (alumnos)	3.356
Número de sedes en instituciones educativas oficiales	9

Fuente: MEN

Cuadro 40. Porcentaje de personas con manejo de computador e idioma inglés. Municipio de Juan de Acosta

Total Personas	14.184
Utilizan El Inglés En Tareas Propias De Su Trabajo O Estudio (%)	40,8
Manejan Computador En Tareas Propias De Su Estudio O Trabajo (%)	26,2

Fuente: DANE 2008 © SISCON-ICD¹⁸

Existe una Unidad Local de Salud de Nivel Primario en el sector urbano y funciona como Centro de Salud durante 24 horas diarias, y presta servicios de urgencia, gineco-obstetricia, odontología, hospitalización, vacunación, nutrición, consulta general, bacteriología, atención de partos y pequeñas cirugías. Cuenta con 6 médicos generales, bacteriólogo, odontólogo, nutricionista, una enfermera y tres auxiliares de enfermería. Posee 11 camas y 6 camillas. Existe una policlínica de carácter privado que cuenta con médicos y enfermera permanente y con dos consultorios privados de medicina general.

Existen Puestos de Salud que se encuentran en los corregimientos de San José de Saco, Chorrera, y Santa Verónica y también cuentan con los servicios de medicina externa y de primeros auxilios. Tiene médicos temporales.

¹⁸<http://190.25.231.246:8080/Dane/tree.jsf>

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

En la zona de El Vaivén se construye un Hospital Regional que ofrecerá los servicios de prevención, control de riesgos, protección de salud, tratamiento de enfermedades y rehabilitación en el nivel básico. Su construcción permitirá mejorar la infraestructura de atención para el sector turístico del municipio.

Cuadro 41. Indicadores Sector Salud

Indicador	Juan de Acosta
Afiliados al régimen contributivo (Enero 2011)	868
Afiliados al régimen subsidiado (2008)	12.083
Afiliados al régimen subsidiado (2010)	12.575
Cobertura de vacunación por biológico (Sep. 2010):	
Polio (VOP)	77,20%
DPT(Difteria, Tétano y Tosferina)	77,20%
Tripeviral	56,80%
Tasa de mortalidad infantil (2008)	23,00%
Municipio certificado en salud	NO
Población pobre no asegurada	-

Fuente: MPS

El municipio se encuentra conectado de manera directa con una vía nacional y regional, como lo es la vía del Mar, que confiere una óptima accesibilidad al municipio, particularmente a sus zonas costeras, que son las que representan un alto potencial turístico y recreativo.

La vía Santo Tomás – Polonuevo – Baranoa – Sibarco – Juan de Acosta – Santa Verónica, comúnmente denominado vía Rio - Mar, circunvala la región metropolitana de Barranquilla y facilita el desplazamiento de las poblaciones del sur y oriente del departamento hacia la costa.

También, en el ámbito departamental, se encuentra la vía del Algodón, que tiene como característica encontrarse paralela a la vía del Mar, que intercomunica a las ciudades con Barranquilla de donde se desprende a partir de la carrera 38 con la Circunvalar, el corregimiento de Juan Mina y Cuatro Bocas, Tubará, Juan de Acosta y Piojó, los que garantizan la accesibilidad a la zonas agrícolas y ganaderas de las áreas interiores de los municipios a los que sirve.

El Municipio cuenta con un servicio de transporte intermunicipal prestado por la empresa Expreso Caribe de Transportes Puerto Colombia. La empresa no cuenta con una terminal propia para el recibo y despacho de vehículos, lo cual hace que este servicio se dé en la plazoleta adyacente a la plaza e iglesia de la cabecera urbana.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

La empresa hace su recorrido desde Juan de Acosta pasando por Santa Verónica, San José de Saco y la vía al Mar, hasta Barranquilla y viceversa, cumpliendo un horario que oscila entre las 05:30 horas a las 21:30 horas, diariamente.

En el municipio existe la Cooperativa de Transportes de Juan de Acosta (COOTRAJUAN) la cual presta servicios desde y hacia Piojó, Tubará, Galerazamba, Usiacurí, Baranoa, y los corregimientos y veredas del municipio.

Para el transporte de los productos el municipio dispone de vehículos tipo volquetas, camiones y camionetas para atender esta demanda, desde y hacia los centros de consumo.

Según la Ley 388 de 1.997 y su Decreto Reglamentario 1504 de 1998, el estándar de espacio público debe ser de 15m²/habitante, lo que no se cumple en Juan de Acosta que tiene 156.975 mts² (15.69 ha) para una población de 15.902 personas.

Del espacio público construido, existen sistemas de circulación vehicular y peatonal de carácter tradicional, es decir, aquel espacio vial que sirve indistintamente para ambos sistemas, sin que existan separaciones funcionales entre uno y otro; además, son receptoras de las aguas servidas domiciliarias y, en no pocas ocasiones, de toda clase de desechos, basura, entre otros.

No se percibe una infraestructura articuladora del espacio público y los sitios de encuentros como plazas, plazoletas, parques, senderos son escasos.

Las rondas de los ríos y arroyos, los cuales cruzan la mayoría de los asentamientos urbanos del municipio sin que se observe una clara disposición para los tratamientos paisajísticos o de protección de sus áreas aledañas. El sector urbano de la cabecera municipal cuenta con 4 parques y la cancha de fútbol Romelio Padilla.

Cuadro 42. Equipamiento Deportivo y Parques. Corregimientos del Municipio de Juan de Acosta

Corregimiento	Espacio Deportivo Recreativo
SACO	2 canchas abiertas 1 parque arborizado
CHORRERA	1 cancha abierta 1 parque arborizado
VAIVEN	1 cancha abierta

Fuente: EOT Municipal.

Las actividades de recreación y esparcimiento se desarrollan principalmente en las playas de Santa Verónica y el Volcán del Totumo, perteneciente al municipio de Santa Catalina de Alejandría en el departamento de Bolívar.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

El Municipio cuenta con equipamiento administrativo representado en el Palacio Municipal donde funcionan las oficinas de la Administración.

Además cuenta con una Subestación de Policía, donde funciona el comando del 5° Distrito de Policía, de donde dependen las subestaciones de Baranoa, Usiacurí, Piojo, y Tubará.

Cuenta con equipamientos de interés turístico como la Iglesia de la Inmaculada Concepción, el cementerio Morada de Paz donde se encuentra El Ángel una pintura del maestro Alejandro Obregón y la Casa de los Higgins.

Cuadro 43. Equipamientos de Interés Turístico

Atractivo	Tipo
Cementerio Morada de Paz. El Ángel. Pintura de Alejandro Obregón	Recursos Culturales, Obras de Arte
Casa de los Higgins	Recursos Culturales, Arquitectónicos civil
Iglesia de Juan de Acosta	Recursos culturales, arquitectónicos y religiosos

Fuente: EOT Municipal

Equipamientos turísticos los tiene localizados principalmente en el corregimiento de Santa Verónica y sobre la Vía al Mar como el Parador Turístico “Sombrero Vueltiao”.

El número de establecimientos típicos (casetas) de atención en la playa es de 35, de los cuales 23 están ubicados en Santa Verónica. También, existen 7 hoteles de los cuales 5 están en Santa Verónica, cifra importante en relación con el tamaño de la localidad. También, se encuentran algunos centros privados como Olas Inn, ubicado en la localidad de Punta de Piedra (INVEMAR - CRA, 2007).

MUNICIPIO DE PIOJÓ

En Piojó hay una cobertura de acueducto del 3.10%. El alcantarillado tiene una cobertura del 0.50%. Los habitantes disponen las aguas negras en pozas sépticas o las vierten a las calles.

La empresa ASOMUMPI en la actualidad implementa los planes de gestión integral de residuos sólidos. Esta empresa, presta el servicio de recolección de basuras en la cabecera del municipio de Piojo, en el momento no lo presta en los corregimientos por el difícil acceso y la dificultad de transporte. La disposición final de basuras se lleva a cabo en el relleno sanitario de Puerto Rico (convenio ASOPUMPI con Aseo General).

La cobertura del servicio de energía eléctrica en el municipio de Piojó es del 80% en el casco urbano y del 50% en los corregimientos; las veredas y caseríos no

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

cuentan con este servicio. La entidad prestadora del servicio es la Empresa de Energía Eléctrica del Caribe (ELECTRIFICADORA DEL CARIBE S.A. E.S.P.). Las redes dependen de la Subestación Sabanalarga.

El Municipio no cuenta con el servicio de gasoducto urbano, muy a pesar que la empresa Gases del Caribe lo ha extendido hacia otros municipios circunvecinos. Tampoco cuenta con alcantarillado pluvial. La existencia de zonas urbanizadas sin infraestructura básica hace evidente la falta de control urbano por parte de la Administración Municipal.

Cuadro 44. Datos de población y cobertura de los servicios públicos. Municipio de Piojó

Municipio	Población DANE 2005	Proyecciones DANE 2011*	Acueducto (%)	Continuidad Acueducto (Hrs)	Alcantarillado %		Aseo (%)
					Cobertura (%)	Redes (%)	
Piojó	5.026	5.089	3.10	24	0.5	0	95

Fuente: DANE DNP* Proyectado a Junio 30

El servicio Educativo en el municipio de Piojó es prestado por un conjunto de diez (10) instituciones públicas.

Cuadro 45. Centros e Instituciones de Carácter Oficial. Piojó.

Institución	Pre-Escolar	Primaria	Básica Secundaria	Media
Institución Educativa San Antonio	81	235	174	55
Institución Educativa Niño Jesús	68	165	96	28
Centro Educativo Aguas Vivas	8	75		
Centro Educativo San José de Villa Lata	25	47	17	
Centro Educativo El Cerrito	8	40	15	
Centro Educativo Macondal	4	14		
Centro Educativo Taibe	5	9		
Centro Educativo Los Olivos	9	20		
Centro Educativo Casa Mayor	7	15		
Centro Educativo Punta Astilleros	8	14		
Total	223	634	302	83

Fuente: Plan de Desarrollo Municipal. 2008 – 2011.

Cuadro 46. Indicadores Nivel Educativo

Indicador	Piojó
Tasa de analfabetismo para la población de 15 años y más - censo ajustado 2005	14,60%
Tasa de cobertura bruta transición (2010)	137,40%
Tasa de cobertura bruta primaria (2010)	120,30%
Tasa de cobertura bruta secundaria (2010)	86,50%
Tasa de cobertura bruta básica (2010)	109,10%
Tasa de cobertura bruta media (2010)	45,50%
Municipio certificado en educación	No
Matrícula oficial 2008 (alumnos)	1.120

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Indicador	Piojó
Matrícula oficial 2010 (alumnos)	1.182
Número de sedes en instituciones educativas oficiales	11

Fuente: MEN

Cuadro 47. Población con manejo de computador e idioma inglés. Municipio de Piojó

Total Personas	Piojó
Utilizan El Inglés En Tareas Propias De Su Trabajo O Estudio (%)	85,59
Manejan Computador En Tareas Propias De Su Estudio O Trabajo (%)	17,25

Fuente: DANE 2008 © SISCON-ICD¹⁹

Existen dos administradoras del Régimen Subsidiado: Asociación Mutual Futuro E.S.S. y EMSALUD E.S.S., para atender 3.881 afiliados a este sistema.

Cuadro 48. Equipamientos de Salud. Piojó.

Equipamiento	Empresa Prestadora	Ubicación	Cobertura	Calidad Del Servicio
SALUD	Hospital Vera Judith Imitola	Urbana	Total	Regular
	Tres puestos de salud, uno en cada corregimiento	Rural	Parcial	Regular

Fuente: Plan de Desarrollo Municipal. 2008-2011.

Cuadro 49. Indicadores Sector Salud

Indicador	Piojó
Afiliados al régimen contributivo (Enero 2011)	114
Afiliados al régimen subsidiado (2008)	4.882
Afiliados al régimen subsidiado (2010)	4.917
Cobertura de vacunación por biológico (Sep. 2010):	
Polio (VOP)	41,80%
DPT(Difteria, Tétano y Tosferina)	41,80%
Tripeviral	46,00%
Tasa de mortalidad infantil (2008)	41,00%
Municipio certificado en salud	NO
Población pobre no asegurada	-

Fuente: MPS

Las vías interregionales del municipio son las que se detallan en el cuadro que se presenta a continuación.

Cuadro 50. Clasificación Vial. Piojó.

Vía	Tipo	Longitud Km)	Ancho Servidumbre en M
-----	------	--------------	------------------------

¹⁹ DANE, 2008. Consultado en <http://190.25.231.246:8080/Dane/tree.jsf>

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Vía	Tipo	Longitud Km)	Ancho Servidumbre en M
Vía Al Mar	Vía primaria	18.00	70
Piojó – Vaivén	Vía secundaria	15.10	25
La Yé - El Cerrito – Vía Al Mar	Vía secundaria	17.30	25
Piojó - El Cerro De La Vieja	Vía secundaria	2.40	25
Piojó - Aguas Vivas	Vía terciaria	3.80	15
Piojó – Hibácharo	Vía terciaria	7.45	15
Hibácharo – Luruaco	Vía terciaria	16.00	15
El Cerrito - Bomba Vía Al Mar	Vía terciaria	1.20	15
Piojó – Taive	Camino veredal	4.80	10-15
Hibácharo – Cerrito	Camino veredal	13.20	10-15
Hibácharo – Molinero	Camino veredal	13.60	10-15
Aguas Vivas – Usiacurí	Camino veredal	10.40	10-15
Aguas Vivas - Villa Lata	Camino veredal	3.30	10-15
Intersección Piojo Aguas Vivas – Taive	Camino veredal	3.20	10-15

Fuente: EOT Municipal.

Algunos corregimientos se relacionan en su actividad económica con municipios tales como: el corregimiento de Hibácharo con el municipio de Luruaco, el corregimiento de El Cerrito con los corregimientos de Lomita Arena y Galerazamba (Santa Catalina – Bolívar), las veredas de Taibe y los Olivos con el corregimiento de San José de Saco (Juan de Acosta), el corregimiento de Aguas vivas y las veredas de Villa Lata y casa Mayor con el municipio de Usiacurí y el corregimiento de Molinero (Sabanalarga).

En el municipio no existe ninguna empresa organizada que preste servicio de transporte masivo, los buses existentes se encuentran afiliados a la empresa Expreso Puerto Colombia.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Según la Ley 388 de 1.997 y su Decreto Reglamentario 1504 de 1998, el estándar de espacio público debe ser de 15mts²/habitante, lo que exigiría en Piojó 76.335 mts² (7.63 ha.) para una población de 5.089 personas.

En la cabecera municipal de Piojó se cuenta con dos escenarios deportivos, donde se efectúan anualmente campeonatos de baloncesto y de fútbol, promovidos por la Alcaldía. En el corregimiento de Hibácharo existe un escenario deportivo y en Aguas Vivas una cancha de básquetbol. En el resto de corregimientos y veredas no se cuenta con escenarios deportivos de ninguna índole. En la zona costera el municipio cuenta con las playas de Punta Astilleros.

En la cabecera municipal existe la Alcaldía donde funciona el Juzgado Promiscuo Municipal, una Comisaría de Familia, una Inspección de Policía, la Registraduría del Estado Civil y la Procuraduría.

También existe una Base Militar del Ejército para el cuidado de las antenas ubicadas en el Cerro de la Vieja. En los corregimientos de Aguas Vivas, Hibácharo y El Cerrito existen inspecciones rurales.

En la cabecera municipal existe la iglesia San Antonio de Padua y dos viviendas destinadas para actividades religiosas de cultos diferentes al católico. En Hibácharo y en Aguas Vivas cuentan con una capilla donde realizan los actos religiosos.

Las actividades culturales se desarrollan básicamente en el colegio de bachillerato, donde los estudiantes cuentan con una biblioteca y un auditorio para las prácticas culturales. En el corregimiento de Aguas Vivas existe la Casa Artesanal construida por la Gobernación del Departamento del Atlántico.

No cuenta con equipamiento especializado en turismo ni en la cabecera municipal ni en la playa de Punta Astilleros.

MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA

El servicio de agua potable en la zona urbana, es prestado por la Sociedad de Acueducto, Alcantarillado y Aseo – AAA (Triple A), su cobertura se aproxima al 85.50%. Sin embargo, su área rural sólo alcanza a cubrir el 83% de sus viviendas.

El porcentaje de cobertura del alcantarillado en el área urbana es de 63.40% siendo nula en área rural como Salgar y Villa Campestre. Por su parte, el servicio de aseo se presta en el área urbana, 97.2%, Sólo en un 25% han sido implementados los Planes de Gestión de Residuos hospitalarios y similares, por parte de las instituciones que se encuentran ubicadas en este municipio

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

En cuanto al servicio de alumbrado público para Puerto Colombia y Salgar es poco eficiente, en términos generales se presta en un 20%. El servicio de gas tiene una cobertura del 100% de redes en la cabecera municipal, de los corregimientos de Sabanilla y Puerto Salgar.

El municipio no cuenta con alcantarillado pluvial. La existencia de zonas urbanizadas sin infraestructura básica hace evidente la falta de control urbano por parte de la administración municipal.

Cuadro 51. Datos de población y cobertura de los servicios públicos. Municipio de Puerto Colombia

Municipio	Población DANE 2005	Proyecciones DANE 2011*	Acueducto (%)	Continuidad Acueducto (Hrs)	Alcantarillado %		Aseo (%)
					Cobertura (%)	Redes (%)	
Puerto Colombia	27.825	27.475	85.50		63.40		97.2

Fuente: DANE DNP

* Proyectado a Junio 30

Puerto Colombia cuenta con instituciones educativas como Colegio La Sabiduría, Liceo de Cervantes, Colegio Nuevo Milenio, Colegio Sociedad de Cristo, Escuela La Enseñanza de Puerto Colombia (Salgar), Escuela Niño Jesús de Praga, Colegio Eustorgio Salgar, Institución Educativa Liceo del Norte del Caribe, Institución Educativa María Mancilla, Institución Educativa Técnica Comercial Francisco Javier Cisneros, Institución Educativa Técnico Turística Simón Bolívar, Jardín infantil Mis Amiguitos, Jardín Infantil Pequeños Genios, Unidad Porteña de Aprendizaje, Colegio San Pablo

Además en el sector denominado Corredor Universitario existen sedes de las siguientes universidades Universidad del Atlántico, Universidad del Norte, Universidad Libre, Universidad San Martín, Universidad Autónoma del Caribe, Universidad Antonio Nariño, y algunas instituciones de Educación Primaria y Secundaria Privada como Colegio del Sagrado Corazón, Colegio Karl C. Parrish, Colegio San Francisco, IDPHU Instituto para el Desarrollo del Potencial Humano, Gimnasio Altamar, ASPAEN Gimnasio Los Corales, Colegio Británico Internacional, Colegio Liceo Campestre, Colegio Elena Duque, Colegio J. Bender Murphy, International Berckley School, Colegio American School, Colegio Anglo Colombiano, Colegio Internacional Altamira y Colegio San José.

Cuadro 52. Indicadores Nivel Educativo

Indicador	Puerto Colombia
Tasa de analfabetismo para la población de 15 años y más - censo ajustado 2005	5,60%
Tasa de cobertura bruta transición (2010)	171,90%
Tasa de cobertura bruta primaria (2010)	198,00%

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Indicador	Puerto Colombia
Tasa de cobertura bruta secundaria (2010)	215,30%
Tasa de cobertura bruta básica (2010)	202,70%
Tasa de cobertura bruta media (2010)	195,30%
Municipio certificado en educación	No
Matrícula oficial 2008 (alumnos)	4.962
Matrícula oficial 2010 (alumnos)	4.996
Número de sedes en instituciones educativas oficiales	8

Fuente: MEN

Cuadro 53. Porcentaje de personas con manejo de computador e idioma inglés. Municipio de Puerto Colombia

Total Personas	26.932
Utilizan El Inglés En Tareas Propias De Su Trabajo O Estudio (%)	62,59
Manejan Computador En Tareas Propias De Su Estudio O Trabajo (%)	39,57

Fuente: DANE 2008 © SISCON-ICD²⁰

Puerto Colombia cuenta con dos entidades públicas una ESE Hospital Local y un Centro de Salud del corregimiento de Salgar, prestando unos servicios ambulatorios de 6 horas diarias de lunes a viernes.

Cuadro 54. Indicadores Sector Salud

Indicador	Puerto Colombia
Afiliados al régimen contributivo (Enero 2011)	2.765
Afiliados al régimen subsidiado (2008)	14.559
Afiliados al régimen subsidiado (2010)	14.905
Cobertura de vacunación por biológico (Sep. 2010):	
Polio (VOP)	71,20%
DPT(Difteria, Tétano y Tosferina)	71,20%
Tripeviral	68,60%
Tasa de mortalidad infantil (2008)	20,50%
Municipio certificado en salud	SI
Población pobre no asegurada	-

Fuente: MPS

Puerto Colombia tiene 29 Km de vías, de los cuales 18 Km, pertenecen al área urbana y 11 al área rural. Cuenta con dos importantes arterias que sirven para el tráfico de bienes y servicios como son la vía al Mar y la vía alterna que corre paralela a esta, y es la ampliación de la antigua vía Barranquilla – Puerto Colombia, partiendo de la carrera 51B hasta Monte Carmelo. Esta vía se encuentra en buen estado de mantenimiento por parte del departamento.

²⁰ DANE, 2008. Consultado en <http://190.25.231.246:8080/Dane/tree.jsf>

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

El territorio municipal cuenta con vías secundarias como la vía Salgar – Sabanilla, que comunica a Salgar con Punta Sabanilla y empalma con la antigua vía Barranquilla – Puerto Colombia a la altura del lago del Cisne, su mantenimiento corre por parte del departamento.

En cuanto a la cabecera municipal, existe un 30% de la malla vial en pavimento de concreto rígido, presentándose algunas vías que necesitan mantenimiento y reparación debido a que están deterioradas por el paso de los años. El corregimiento de Salgar solo cuenta con un 3% de su malla vial pavimentada y falta un ordenamiento de sus calles y carreras.

Según el PBOT del municipio, la cabecera municipal cuenta con las siguientes vías arterias urbanas: Avenida Colombia, Avenida Circunvalar (vía proyectada), y la vía Universitaria. Como vías colectoras: Calle 8 desde la carrera 1d hasta la circunvalar proyectada, Carrera 5 desde la calle 7 hasta la calle 12, Carrera 10 desde la calle 2 hasta la calle 12, Calle 3 desde la carrera 1 hasta la carrera 4, Carrera 1 desde la Calle 2 hasta la Circunvalar (proyectada), la nueva vía centro deportivo, y la Carrera 10 desde la Circunvalar proyectada hasta la calle 13. El resto de vías se consideran barriales y comprenden la totalidad de vías de las zonas residenciales urbanas y todas aquellas que no pertenezcan a las demás categorías.

Puerto Colombia hasta el momento cuenta con servicio de transporte a través de las empresas Expreso Puerto Colombia, Transporte Puerto Colombia y Transporte Costa Azul. No se cuenta con una estación de servicio. La empresa Transporte de Puerto Colombia cuenta con un horario de trabajo de 4:45 a.m. a 8:30 p.m. y el transporte a Sabanilla tiene un horario hasta las 5:00 p.m.

Según la Ley 388 de 1.997 y su Decreto Reglamentario 1504 de 1998, el estándar de espacio público debe ser de 15mts²/habitante, lo que exige en Puerto Colombia 412.125 mts² (41.21ha.) para una población de 27.475 personas.

En Puerto Colombia se cuenta con 4 canchas de fútbol que están ubicadas 3 en el casco urbano y 1 en la zona rural con una área total de 0.92 HA. Se cuentan con dos (2) estadios distribuidos 1 en el casco urbano y 1 en el área rural, con una área total de 0.69 HAS.

En relación con los parques el municipio cuenta con 4, distribuidos 3 en el casco urbano y 1 en el área rural, con una área total de 0.44 HAS.

La Alcaldía cuenta con una nueva sede, asimismo conserva la sede del Instituto de Tránsito y Transporte, la sede de la Secretaría de Desarrollo Territorial,

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Estación de Policía, la Iglesia, todos estos ubicados en el centro de la población en inmediaciones del malecón.

Además cuenta con la Estación de Bomberos, el Seminario Mayor Juan XXIII, la Sede Campestre del Country Club de Barranquilla en proximidades a Sabanilla y con un cementerio localizado en la calle 15 A.

Además el cementerio Jardines de la Eternidad que se encuentra en el Corredor Universitario donde actualmente se desarrollan obras de impacto como la apertura de dos supermercados y de la zona franca de la salud Porto Azul entre otras.

Cuenta con equipamientos de interés turístico representado en el patrimonio cultural que está determinado por los Monumentos Nacionales que lo conforman: El Muelle localizado en el remate de la carrera 4 en sentido noroccidental, El Castillo de Salgar, ubicado sobre el costado sur occidental del remate de la carrera 38, La Casa de la Cultura, ubicada en las manzanas entre las carreras 4 y 5 y las calles 1E y 2 A.

Y el patrimonio municipal arquitectónico comprendido por: La Antigua Alcaldía Municipal: ubicada sobre el costado Nororiental de la manzana, entre las carreras 5 y 6 y las calles 2 y 3, Parque Cisneros y la Casa de la Cultura, ubicados en las manzanas entre las carreras 4 y 5 y las calles 1E y 2 A, Hotel Esperia y Estambul ubicados sobre el costado noroccidental de la Avenida Colombia, Hotel Pradomar ubicado sobre el costado suroccidental de la calle 2ª y al norte de la carrera 22 y Parque Alejandro Obregón, ubicado sobre el costado norte de la calle 3ª, entre las carreras 27 y 28.

MUNICIPIO DE TUBARÁ

El porcentaje de cobertura del servicio de acueducto es de 66.40%, este servicio se ofrece 7 días a la semana durante las 24 horas.

Actualmente el servicio de agua potable es suministrado por la empresa Triple AAA, la cual tiene a su cargo la operación del acueducto regional Noroccidental o Costero, servicio que de igual forma beneficia al corregimiento de Cuatro Bocas. El Indicador de Riesgo de la calidad del Agua, IRCA, se encuentra entre 0 y 5%²¹.

En el corregimientos de El Morro y sus zonas aledañas la disponibilidad del agua potable no se da de manera continua, especialmente en los sectores turísticos de Puerto Velero y Caño Dulce, situación que perjudica la atracción del turismo, lo

²¹0 - 5 SIN RIESGO Agua apta para consumo humano. Continuar la vigilancia.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

cual redonda en un pérdida de oportunidad en la generación de ingresos y de empleo para esta población que es su gran mayoría vive de esta actividad.

El municipio no cuenta con sistema de alcantarillado. El 77% de las viviendas (931), suple esta necesidad con soluciones individuales, ya sea a través de pozas sépticas o de letrinas. La falta de un alcantarillado, está generando contaminación del suelo y los arroyos debido a las descargas que realizan los habitantes en estos sitios. En los corregimientos de Tubará no existen redes de alcantarillado.

El número de viviendas con servicio de recolección de basuras fue de 1.085 en el año 2010, para una cobertura del 90%, servicio que presta la empresa Aseo General S.A. E.S.P, la cual realiza la recolección, transporte, acopio y disposición final de las basuras del área urbana del municipio de Tubará en el relleno sanitario del corregimiento de Sibarco, jurisdicción del municipio de Baranoa. Las zonas rurales presentan problemas ambientales por la no recolección de residuos sólidos.

El servicio de gas natural es suministrado por la empresa Gases del Caribe S.A. E.S.P. Según datos entregados por la empresa al finalizar el año 2010, el número de suscriptores en el área urbana era de 1.177 viviendas y la cobertura del 79.70%, mientras que en el Morro hay 68 suscriptores con una cobertura de 65.38% y la zona de Playa Mendoza, tiene 145 suscriptores para una cobertura de 53.31%. Se encuentran por fuera del servicio unas 148 viviendas de los corregimientos de Guaimaral y 66 de Juaruco. No se cuenta con una cobertura del servicio del gas óptima en el Morro-Bajo Ostión.

En Guaimaral, la falta de servicios los públicos domiciliarios, de agua potable, alcantarillado, aseo y gas natural, va en detrimento de la calidad de vida de sus habitantes. Igualmente, en la vereda de Altamira, hay presencia de basureros en sitios no aptos, originando contaminación ambiental y enfermedades respiratorias; no se cuenta con servicios de energía y gas.

El servicio de energía eléctrica es prestado por Electricaribe S.A. E.S.P. Conforme a la información del documento Atlántico en Cifras 2009, la cobertura de energía eléctrica era de 86.50%, en la cabecera. En Guaimaral el servicio de energía eléctrica es inestable.

El municipio no cuenta con alcantarillado pluvial. La existencia de zonas urbanizadas sin infraestructura básica hace evidente la falta de control urbano por parte de la administración municipal.

Cuadro 55. Datos de población y cobertura de los servicios públicos. Municipio de Tubará

					Alcantarillado %	Aseo
--	--	--	--	--	-------------------------	-------------

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Municipio	Población DANE 2009	Proyecciones DANE 2011*	Acueducto (%)	Continuidad Acueducto (Hrs)	Cobertura (%)	Redes (%)	(%)
Tubará	10.912	10.999	66.40	24		1.80	90

Fuente: DANE* Proyectado a Junio 30

La oferta educativa se brinda a través de 10 instituciones educativas, ubicados 2 en la cabecera municipal, el Instituto Educativo Técnico Agropecuario (IETA) con 3 sedes educativas y el Liceo de Bachillerato Comercial Juan José Nieto y 8 en los corregimientos, I.E. Guaimaral, C.E. Juaruco, C.E. El Morro, C.E. Cuatro Bocas, C.E. Corral de San Luis, I.E. Playa Mendoza, C.E. el Divino Niño de Bajo Ostión, C.E. Altomira. En el municipio no existen instituciones que oferten programas de educación superior a nivel profesional.

Cuadro 56. Indicadores Nivel Educativo

Indicador	Tubará
Tasa de analfabetismo para la población de 15 años y más - censo ajustado 2005	13,70%
Tasa de cobertura bruta transición (2010)	101,00%
Tasa de cobertura bruta primaria (2010)	121,10%
Tasa de cobertura bruta secundaria (2010)	92,70%
Tasa de cobertura bruta básica (2010)	107,80%
Tasa de cobertura bruta media (2010)	83,50%
Municipio certificado en educación	No
Matrícula oficial 2008 (alumnos)	2.364
Matrícula oficial 2010 (alumnos)	2.305
Número de sedes en instituciones educativas oficiales	11

Fuente: MEN

Cuadro 57. Población con manejo de computador e idioma inglés. Municipio de Tubará

Total Personas	
Utilizan El Inglés En Tareas Propias De Su Trabajo O Estudio (%)	38,35
Manejan Computador En Tareas Propias De Su Estudio O Trabajo (%)	39,27

Fuente: DANE 2008 © SISCON-ICD²²

El municipio de Tubará presta sus servicios de salud de primer nivel de atención, en la ESE - Centro de Salud, ubicada en la cabecera municipal, en el Puesto de salud de El Morro y en los dispensarios ubicados en los corregimientos de Cuatro Bocas y Guaimaral.

Los servicios que ofrece la ESE de Tubará, son de consulta externa, urgencias y odontología; igualmente presta los servicios de microbiología y desarrolla los

²² DANE, 2008. Consultado en <http://190.25.231.246:8080/Dane/tree.jsf>

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

programas de control de hipertensión, control a las obstetras, vacunación y el de crecimiento y desarrollo de los niños.

El Centro de Salud de El Morro, ofrece sus servicios a los habitantes del corregimiento de Juaruco y a las zonas turísticas de Bajo Ostión, Playa Mendoza, Caño Dulce, Puerto Caimán y Puerto Velero.

Sin embargo, su capacidad de servicio, no es suficiente y en muchos casos los usuarios se ven obligados a buscar atención en los municipios de Juan de Acosta, Puerto Colombia y en el mismo casco urbano.

Los dispensarios de salud de los corregimientos de Cuatro Bocas y Guaimaral, se atienden consultas por semana, y en muchos casos estas personas se ven obligadas a buscar el servicio en Galapa o en el Distrito de Barranquilla.

Cuadro 58. Indicadores Sector Salud

Indicador	Tubará
Afiliados al régimen contributivo (Enero 2011)	446
Afiliados al régimen subsidiado (2008)	8.234
Afiliados al régimen subsidiado (2010)	9.643
Cobertura de vacunación por biológico (Sep. 2010):	
Polio (VOP)	55,30%
DPT(Difteria, Tétano y Tosferina)	55,30%
Tripeviral	54,60%
Tasa de mortalidad infantil (2008)	20,20%
Municipio certificado en salud	NO
Población pobre no asegurada	-

Fuente: MPS

El municipio está interconectado de manera regional por la Vía al Mar, que comunica con el Distrito de Barranquilla, la ciudad de Cartagena y con el municipio circunvecino de Juan de Acosta y Puerto Colombia. Esta misma vía le permite su comunicación con el corregimiento de El Morro y Juaruco.

Subregionalmente puede comunicarse con el Municipio de Baranoa, desde la Cordialidad, pasando por Pital de Megua hasta Guaimaral y de allí conectarse con la Cabecera Municipal para posteriormente salir a la Autopista del Mar por el Bajo de la Habana. Esta vía facilita la interconexión de la carretera Oriental, por Santo Tomás, Polonuevo, Baranoa con la Autopista al Mar.

La otra vía de importancia es la denominada Vía del Algodón, la cual comunica a Tubará con el Distrito de Barranquilla, pasando por el corregimiento de Cuatro Bocas, ésta vía se caracteriza por ser ondulada y de tráfico de baja velocidad. Su mantenimiento debe ser permanente, ya que por allí circula tráfico pesado; además, sufre frecuentes deslizamientos por en el invierno.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Las vías internas las constituyen las interconexiones de la cabecera con la vía Autopista al Mar - Bajo de la Habana – Tubará. Esta vía es una fortaleza para el progreso y desarrollo del sector turístico. Permite a sus pobladores estar muy de frente al mar con las playas Uva, Caño Dulce, Puerto Velero hasta llegar al Municipio de Puerto Colombia. Esta área se ha convertido en zona jalonadora del desarrollo turístico. Sin embargo, la accesibilidad a estas playas no son las más óptimas, lo que se considera como una debilidad para el progreso de este sector.

La vía Variante Cerro Conuco - Tubará - Juan de Acosta, y la vía de acceso a Sabanilla, han reducido los tiempos de recorrido para habitantes de estos municipios y de los visitantes provenientes, en su mayoría, de Barranquilla. Por estas vías llegan los turistas que no solo se interesan por la belleza de los paisajes sino por las artesanías, en especial las que hacen con totumo.

Los caminos veredales de gran importancia para el sector campesino, no se encuentran en las mejores condiciones para sacar los productos del campo. En cuanto a las vías urbanas, algunas han sufrido deterioro por los deslizamientos e igualmente no se encuentra en buen estado las vías de acceso a los corregimientos y a la vereda Altomira.

A nivel interno, el municipio de Tubará presenta como situación predominante una baja conectividad vial entre la cabecera municipal, los centros poblados de la zona rural. Es así como, se encuentran sin la debida comunicación, necesaria para las relaciones comerciales Matavidí, Guaimaral, Altomira, Corral de San Luis y Juaruco.

El servicio de transporte intermunicipal Tubará – Barranquilla – Tubará, lo presta la empresa de transporte Trans-Diaz S.A. el servicio se presta a partir de las 5:00 a.m. hasta las 10:00 p.m. con una periodicidad de cuarenta y cinco minutos. En general el servicio se presta en forma regular y constante.

Los habitantes del corregimiento de Guaimaral se movilizan en vehículos jeep a partir del municipio de Galapa. Los ciudadanos ubicados en los corregimientos del Morro, Juaruco, Bajo de la Habana, Corral de San Luis y zona turística, utilizan preferencialmente el transporte intermunicipal al municipio Juan de Acosta o, un transporte que presta la empresa La Costeña sobre la Vía al Mar.

Según la Ley 388 de 1.997 y su decreto reglamentario 1504 de 1998, el estándar de espacio público debe ser de 15mts²/habitante, lo que no se cumple, puesto que, para alcanzarlo, Tubará debería llegar a disponer de 164.985 mts² (16.49ha), para una población de 10.999 personas.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

En la cabecera municipal existe un escenario deportivo representado en una cancha de fútbol localizada en el noroccidente, barrio Nueva Esperanza, y también las instituciones educativas cuentan con zonas para realizar actividades deportivas y recreativas.

Los parques y zonas verdes se discriminan así:

- Parque Mirador localizado al este de la cabecera municipal, barrio el Llano gracias al esfuerzo de la actual Administración se halla en buen estado, cuenta con una cancha de fútbol en regular estado.
- Parque localizado en la zona Central del municipio en regular estado.
- Parque en los alrededores del Templo parroquial en buen estado.

En el área municipal existen diferentes sitios de culto entre los que se encuentra la iglesia de San José construida en 1898 y contiene el altar mayor considerado patrimonio cultural del municipio. Algunos corregimientos cuentan con iglesias católicas como Cuatro Bocas, Guaimaral y El Morro.

En Tubará existe un cementerio localizado en la zona urbana en el barrio El Cementerio o Ermita, de gran interés, que se encuentra administrado conjuntamente entre la parroquia y la administración municipal. En la zona rural cuenta con cementerio únicamente el corregimiento de Cuatro Bocas y Guaimaral, el Morro y Juaruco carecen de este sitio, por lo cual tienen que realizar las sepulturas en el municipio de Puerto Colombia.

Existe una Casa de la Cultura que es un establecimiento adscrito a la Administración Municipal, cuenta con una pequeña biblioteca, funciona además una escuela de danzas y música folclórica, y una banda musical, presta asesoría y cuenta con guías turísticas para visitar los sitios de interés histórico, turístico y cultural del municipio, presta servicio de conexión a Internet por medio de cuatro terminales, donde los usuarios pueden navegar libremente en la red y establecer direcciones de correo electrónico. La Casa de la Cultura dirige una emisora local.

La empresa cooperativa Comfamiliar tiene una biblioteca pública municipal situada en la calle 6 carrera 4 de la nomenclatura urbana. Adicionalmente el Colegio Juan José Nieto cuenta con una biblioteca para uso de sus estudiantes e impulsa actos culturales y grupos folclóricos, así mismo el Instituto Técnico Agrícola – ITA cuenta con una biblioteca para uso de sus estudiantes.

En el municipio existe una estación de policía, aledaña a la Alcaldía Municipal en el casco urbano, que atiende y coordina el área urbana y rural. Además existe un CAI rural que atiende la zona costera ubicado en la entrada de Playa Mendoza.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Cuenta con la edificación de la Alcaldía, Consejo Municipal, una oficina de la Registraduría del Estado Civil, Comisaría de Familia, entre otros.

Cuenta con equipamiento de interés turístico definidos en el EOT municipal como de interés cultural: Iglesia Parroquial siglo XIX con el Altar mayor estilo Barroco (1.740), Casa del Señor Samuel Gallardo, Casa del Señor Santos Ariza, El Muro de la antigua Ermita construida en 1.562, ubicada en la entrada del cementerio municipal., Casa de la “Suiza”, Parque Mirador, El pozo de San Luis Bertrán, Piezas arqueológicas Casa de la Cultura, Museo privado arqueológico Rebeca Coll y Piedra del Sacrificio.

Existen algunos equipamientos turísticos de carácter privado, entre los que se encuentra el Club Comfamiliar, Palmarito Beach Club y Playa Mendoza. También, hay establecidos restaurantes típicos y casetas en sitios como Playa Tubará, Puerto Velero y Caño dulce.

En estos sitios no cuentan con equipamiento de vigilancia y salvavidas. Además, en Puerto Velero además del proyecto de la Marina, se encuentra una escuela de deportes náuticos llamada “Escuela Náutica Velero” que cuenta con 10 equipos para conocer y practicar Windsurf, Kitesurf y deportes náuticos (INVEMAR - CRA, 2007).

ANEXO B. CONCLUSIONES POR SUBSISTEMAS PRESENTES EN LA ZONA NORTE DEL DEPARTAMENTO DEL ATÁNTICO.

SUBSISTEMA AMBIENTAL

La ocupación del territorio resulta de los procesos de elección y utilización del espacio geográfico por parte del ser humano en función de diversos intereses de tipo socio-económico, y conlleva la modificación del paisaje, al realizar la implantación de un sistema urbano artificial al medio.

En la mayoría de los casos analizados en la zona de estudio, estos asentamientos provocan un intercambio desequilibrado de información y energía entre el sistema natural (ecosistemas autorregulables naturales) y los controlados por el hombre, lo que muchas veces produce la degradación del medio por mala disposición de los residuos urbanos que se generan.

Los centros urbanos localizados en la franja costera cuentan con un gran potencial ambiental por desarrollar y explotar, visto como instrumento idóneo para impulsar su desarrollo socio-económico, sin embargo, existen ciertos factores de contaminación producto de la intervención humana como la construcción del tajamar occidental de Bocas de Ceniza, que finalmente resultó en la pérdida del espejo de agua de la Ciénaga de Mallorquín, reflejándose en el deterioro de la fauna y flora, con la consecuente repercusión en la actividad acuícola y el mantenimiento del cinturón del manglar.

Otra fuente de contaminación de este cuerpo de agua, son los lixiviados producidos por el antiguo botadero del barrio Las Flores; aun cuando esté cerrado, los residuos sólidos contenidos en él, son solubilizados convirtiéndose en una corriente líquida con alto contenido de ácidos orgánicos y metales pesados (INVEMAR - CRA, 2007).

Sobre las costas de la ciénaga de Mallorquín, se localizan dos poblaciones humanas que albergan 20.300 habitantes de los cuales 15.300 pertenecen al corregimiento La Playa ubicado en el costado sur-occidental y 5.000 pertenecen a Las Flores, ubicado en el costado sur-oriental que utilizan a la ciénaga como despensa para obtener el alimento de subsistencia diario a través de la pesca, así como el lugar de disposición final de las aguas servidas y los desechos sólidos generados.

Las fuentes de contaminación por coliformes totales corresponden a los asentamientos humanos en las zonas aledañas al cuerpo de agua, derivan en

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

enfermedades como gastroenteritis, fiebre tifoidea o cólera (IGAC - CRA, 1998) (Universidad del Norte, 2005).

En la mayoría de los centros urbanos ubicados a orillas del Mar Caribe como son Sabanilla, Puerto Salgar, Puerto Colombia, Puerto Velero, Caño Dulce, Playa Mendoza, Santa Verónica y Playa del Astillero, las actividades turísticas y recreativas de sol y playa al ocupar los terrenos de bajamar, inciden en los ecosistemas de bosque subxerófilo higrotropofítico caducifolio, manglar y las playas, produciendo alteración y pérdida del paisaje y desplazamiento de la fauna de la zona por destrucción del hábitat. Adicionalmente el arrojo indiscriminado de basuras causa un impacto visual negativo.

Se puede mencionar además que las cabeceras municipales de Piojó, Juan de Acosta, y Tubará no cuentan con sistemas de alcantarillado y saneamiento básico adecuados, generando contaminación ambiental por mala disposición de las aguas servidas domésticas.

SUBSISTEMA ECONÓMICO

El principal recurso con que cuenta la zona para su desarrollo económico, es el territorio desarrollándose actividades de explotación turística, agrícola, pesquera y otras pequeñas actividades que generan ingresos a los habitantes.

La explotación turística se puede apreciar en los municipios de Puerto Colombia, Tubará, Juan de Acosta, y Piojó, donde se puede observar un uso intensivo de turismo de sol y playa, realizado principalmente por población de estratos populares durante los fines de semana, sumándosele la falta de planeación y de una infraestructura turística adecuada que permita su adecuado desarrollo.

Sin embargo, cabe destacar que la zona presenta un gran potencial para el desarrollo ecoturístico ya que además de las playas cuenta con serranías, bosques, humedales, arroyos, ciénagas, variedades de fauna y flora que la convierten en un destino único que pueden ser aprovechados para implementar una nueva dinámica económica, que permita el encadenamiento de cada uno de los centros urbanos municipales con los dos de mayor tamaño e importancia Cartagena y Barranquilla.

Lo anterior se refleja en la consolidación de núcleos urbanos turísticos producto de la necesidad de los habitantes de la ciudad de Barranquilla de escaparse del estrés, la rutina y la tensión que generan la vida urbana. Esto ha dado como consecuencia que la población de altos ingresos fije ahí sus lugares de descanso.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Estos lugares de recreo como Playa Mendoza, Puerto Velero, Pradomar, Palmarito y Sabanilla, entre otros, se conforman principalmente por viviendas vacacionales con algunas interesantes propuestas urbanas y arquitectónicas que a su vez incentivan el desarrollo de una oferta hotelera y parahotelera de corte internacional como lo que se está planteando en Puerto Velero.

Las posibilidades de acceder a un determinado sitio de recreo, se constituye en elemento importante para lograr su disfrute, por cuanto aumenta la posibilidad de escogencia del mismo, desde esta perspectiva la zona de estudio cuenta con una diversa oferta de sistemas de transporte. El transporte aéreo lo presta el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz de Soledad, en el Área Metropolitana de Barranquilla y el Aeropuerto Rafael Núñez en Cartagena.

Existen rutas de buses intermunicipales o servicios puerta a puerta, puerta a ruta o taxis de alquiler, que permite el tránsito por la zona, a través de vías que en su mayoría están en buen estado y cuentan con señalización de los accesos para utilización de los viajeros que utilicen otro tipo de transporte terrestre (automóviles, camperos, motocicletas, bicicletas) e incluso viajeros en cualquier tipo de bestia o de a pie (excursionistas jóvenes que utilizan el sistema de autostop).

El uso del mar como medio de transporte solo se da por nativos propietarios de embarcaciones artesanales (canoas), quienes las utilizan como medio de subsistencia en la labor pesquera; no existe en la actualidad una infraestructura de transporte formal a través del mar. Entre las pocas embarcaciones que cuentan con motor fuera de borda, se encuentran las de los socios del Club de Pesca, quienes las utilizan como medio de recreación para la práctica de la pesca deportiva.

Por otra parte también se desarrollan actividades agropecuarias que aunque no tienen presencia directa en los centros urbanos de la zona, permiten el desarrollo y la vocación económica del sector.

La explotación agrícola que presenta la zona tiene presencia en los municipios de Pijó, Tubará, y Juan de Acosta principalmente, donde se cultivan productos como maíz, yuca, plátano, millo, entre otros, utilizados como materia prima de productos manufacturados y el consumo propio de la población.

Las continuas quemadas y requemadas y los procesos de fumigación con plaguicidas a los que se han visto sometidos los terrenos, han dado como consecuencia que pierdan su fertilidad, lo que se ve reflejado en su baja producción agrícola. Lo anterior, sumado a los cambios climáticos por la alteración del medio ambiente, en cuanto a la tala de bosques y contaminación del mismo, han hecho que los pobladores se dediquen a otras formas de generación de ingresos.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

De igual forma, la explotación pesquera se puede evidenciar en todos los municipios principalmente en Puerto Colombia y Barranquilla, sin embargo, la contaminación por vertimiento de residuos sólidos y líquidos, usos de métodos de pesca no adecuados, están mermando la riqueza ictiológica, lo que se refleja en una muy baja producción.

Otras actividades como la explotación de canteras para la extracción de materiales de construcción en Puerto Colombia, la producción de artículos artesanales como tambores, fabricación de mochilas en majagua, sombreros de paja y el labrado del totumo en Tubará, el arte del vidrio y el metal en Puerto Colombia, la elaboración de artesanía tejida, tambores, flautas de millo, guacharacas, maracas en Juan de Acosta, cucharas de totumo, artesanías en palma amarga, bolsos, canastas y abanicos de bejuco en Piojó, y la producción manufacturera de Juan de Acosta en el campo de las prendas de vestir que ha trascendido del país hacia el exterior.

SUBSISTEMA POLÍTICO ADMINISTRATIVO

La articulación político-administrativa de la zona se refleja en las relaciones que tienen los centros urbanos menores con las dos grandes urbes Cartagena y Barranquilla a través de las administraciones municipal y departamental, por su estrecha relación, complementaria en cuanto a proyectos de desarrollo y que estas últimas son las encargadas de generar las directrices para los municipios siguiendo los enfoques del gobierno nacional, cumpliendo su papel de mediador. Además se encuentran las CAR's las cuales asumen este mismo rol desde el punto de vista de la ordenación ambiental del territorio, en este sentido, se evidencia una mejor articulación, ya que los problemas ambientales no se encuentran ceñidos a fronteras administrativas.

Se presenta una situación particular con relación a Barranquilla y Puerto Colombia quienes hacen parte del Área Metropolitana de Barranquilla (AMB), entidad administradora que busca el desarrollo común de cuatro entes territoriales. Esta actividad genera directrices de mediano alcance dentro de la zona costera, que se deben tener en cuenta para el futuro ordenamiento de su territorio.

En la zona el proceso de planificación operacionalizado a través de los planes de ordenamiento y de desarrollo municipal que contienen la información, diagnóstico y recomendaciones técnicas, generalmente formuladas por equipos de consultores ajenos a la comunidad y al funcionamiento del territorio, por lo que siempre terminan sin ser aplicadas por la poca aceptación de los tomadores de decisiones, quienes los consideran un mero requisito por lo que no generan los resultados esperados.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Lo anterior, se produce por la carencia de un proceso político-administrativo y de gestión que dirija los territorios a un crecimiento ordenado y sostenible, por lo tanto, se presenta la falta de organización de las entidades territoriales las cuales han jalonado su desarrollo de manera independiente, generando una falta de inversión de recursos del Estado en problemas de ámbito regional prioritarios, lo que facilitaría la integración del sector a través de proyectos regionales aumentando la diversidad en el ofrecimiento de servicios urbanos.

NORMATIVIDAD URBANA

Como resultado de los problemas comunes en el país al momento de darle cumplimiento obligatorio a la Ley 388 de 1997, las entidades territoriales que conforman la zona de estudio evidencian algunos problemas en la formulación de sus planes de ordenamiento territorial en lo relacionado a la capacidad técnica de los municipios para abordar el tema, las fuentes de información utilizadas y la carencia de estudios específicos realizados para tal fin.

Cuadro 59. Fechas de aprobación municipal y concertación de los planes de ordenamiento territorial de los municipios costeros del Atlántico

MUNICIPIOS	APROBACIÓN MUNICIPAL		CONCERTACION CRA	
	ACTO	FECHA	RESOLUCION	FECHA
Barranquilla	Decreto 154	06/09/2000	94	03/05/2000
Juan de Acosta	Acuerdo 23	14/12/2001	530	29/10/2001
Piojo	Acuerdo 19	09/01/2002	385	22/08/2001
Puerto Colombia	Acuerdo 37	30/12/2000	338	13/12/2000
Tubará	Acuerdo 18	27/11/2001	505	12/10/2001

Fuente: CRA, Grupo de Ordenamiento Territorial, 2006

Al revisar la norma se manifiesta una baja utilización de los mecanismos de intervención del territorio existentes en la ley 388, limitándose algunos planes a mencionarlos pero sin plantear su utilización real en la propuesta. Se puede citar el caso de Barranquilla donde se utilizan los planes parciales y se emplea como mecanismo de financiación de los proyectos la valorización, aunque junto a Puerto Colombia se tienen propuestos algunos acuerdos para la aplicación de la plusvalía sin llegar a implementarlos (Quitian Q, 2008).

Desde el enfoque de la ordenación del territorio, estos planes realizan distintas propuestas de ocupación que no guardan coherencia al comparar los usos que se dan en las zonas limítrofes, que a pesar de pertenecer a una misma unidad de paisaje ambiental, son tratadas de distinta forma desde cada ente territorial.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Con relación a la normatividad que regula los aprovechamientos de los suelos para desarrollo residencial, se demuestra con el PBOT del Municipio de Puerto Colombia en el caso de propuestas de desarrollos residenciales que no se han podido ejecutar por exceder lo dispuesto en la norma, que en muchos de los casos, la dinámica inmobiliaria que se presenta en la zona sobrepasa con mucho las expectativas y previsiones de planeación se habían considerado.

De los planes vigentes en la zona los documentos de Puerto Colombia y Tubará señalan directrices específicas en cuanto al uso y aprovechamiento de los suelos localizados en la franja costera desde la línea de la más alta marea y la Vía al Mar, estos planes implementan normas relacionadas con los usos permitidos, restringidos, prohibidos y complementarios, índices de edificabilidad y ocupación del suelo entre otros.

En lo relacionado con la provisión de espacio público en los suelos urbanos, los distintos planes no cuentan con propuestas efectivas que permitan alcanzar el índice propuesto por el DNP de $10M^2/ha$, mucho menos el indicado en la ley de $15m^2/ha$, a pesar que ninguno de los centros urbanos de la zona llega a alcanzar el $1m^2/ha$, en el caso de Barranquilla sólo llega a $0.77M^2/ha$ (Quitian Q, 2008).

En cuanto al manejo de las zonas de riesgo por amenazas naturales, las normativas adolecen de implementar herramientas contundentes que normalicen su utilización para actividades antrópicas, de igual manera en lo relacionado con el aprovechamiento de la oferta que brindan los ecosistemas presentes en la zona costera.

Por último se puede afirmar que las entidades territoriales han desaprovechado la oportunidad de poder formular el ordenamiento del territorio como estrategia de desarrollo económico desde una visión a largo plazo e integradora que tenga en cuenta el enfoque regional, hasta la fecha todavía se impone la visión de corto plazo asociada a los planes de desarrollo, los cuales son utilizados como el instrumento que direcciona, regula y operacionaliza las acciones que realmente se llegan a implementar en el territorio.

SUBSISTEMA CULTURAL

La preservación de los valores culturales propios del habitante del Caribe colombiano, que salvaguardan las identidades que lo caracterizan y de este modo particularizan cada uno de los territorios que conforman los municipios del departamento, es una realidad cada día más lejana.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Los fenómenos resultado de la internacionalización de la economía que genera la puesta en contacto por parte del individuo, no importando donde éste se encuentre, con productos, llámense mensajes comerciales, películas de cine, programas de televisión, artículos de diario consumo y más, contribuyen a conectar las localidades con ese intangible sin fronteras definidas que se llama "Mundo Globalizado".

Se desvalorizan ideas como autenticidad, sentido de pertenencia, identidad regional, tradición, lo que ha suscitado la pérdida de una gran parte de expresiones propias disminuyendo el papel de las culturas locales y regionales ligadas a territorios e historias particulares que son las que en último caso dan algún sentido para que las comunidades se encuentren representadas a sí mismas y fortaleciéndose, encuentren una ruta a seguir que asegure el interés de todos por la consecución de un desarrollo común.

La identidad cultural departamental aún tiene presencia entre los municipios de la zona de estudio, existen entre los centros urbanos circuitos socioculturales activos ligados a lo étnico, lo regional, el patrimonio histórico y las culturas populares.

Se recogen tradiciones y costumbres que constituyen el imaginario de las comunidades, y las identifican con sus orígenes comunes, antes que en el devenir histórico de la división político administrativa se encontrarán divididas de forma arbitraria, sin tener en cuenta las demarcaciones territoriales que se habían construido con base a interacciones que incluyeron saberes, hábitos y experiencias organizadas a lo largo de varias épocas.

Se pone de relieve la falta de escenarios de interlocución que estén igualmente abiertos tanto a las expresiones culturales y sociales como políticas, que a través de la interacción de los actores de las distintas localidades, permitan la consolidación y reafirmación del valioso legado con que cuenta el departamento.

Este reconocimiento generalizado de los sitios considerados como significativos de la identidad de la comunidad, sean de tipo geográfico o arquitectónico, presenta desde el punto de vista generacional una marcada diferenciación.

La interpretación de los diálogos sostenidos por el equipo consultor con habitantes de la zona, permitió identificar que existen diferentes apreciaciones por parte de los pobladores que consideran como poco atractivos la estructura física de los escasos equipamientos culturales con que cuentan, prefiriendo lugares abiertos para la realización de sus actividades de interacción social.

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Otros por el contrario todavía consideran que son lugares de encuentro en donde es posible crear y mantener las relaciones sociales, en esta categoría entran la iglesia, los colegios, la casa de la cultura, escenarios deportivos y en muchos casos las edificaciones de la administración pública. También sitios como discotecas, billares y cantinas son considerados como de vital importancia para los jóvenes.

Existe un notorio desdibujamiento de la noción de “Estado – Municipio” reflejado en el poco conocimiento por parte de los pobladores, de los símbolos tales como la bandera, escudo e himno municipales, que se ve reforzado por la influencia ejercida sobre todo el territorio departamental por parte de Barranquilla.

Lo anterior trae como resultado una cierta homogeneización cultural que conlleva al desconocimiento de las particularidades de cada municipio, negando la posibilidad de articular selectivamente lo local con lo regional de una manera provechosa para contribuir a la reafirmación de los valores propios y potenciarlos como factor dinámico del proceso constructivo en que intervienen los actores encargados del destino cultural de su territorio.

Las localidades deben concientizarse que el fortalecimiento de su identidad cultural es una oportunidad para favorecer la construcción de un desarrollo económico más equilibrado, conduciendo a legitimar su propia gobernabilidad.

La potencialidad cultural y su patrimonio histórico y arquitectónico es uno de los componentes que fortalecen la identidad de los centros urbanos y que además brindan la posibilidad de ser desarrollados como un atractivo turístico, lo que al mismo tiempo redundaría en la revitalización y conservación de la misma cultura.

Sin embargo la identidad cultural propia de la zona se está viendo afectada por el impacto generado desde el exterior por el fenómeno de la globalización de la economía y el uso masivo de las tecnologías de la información y la comunicación, que facilita la adopción de una nueva cultura que desconoce los saberes tradicionales que caracterizan y fortalecen la identidad de los territorios.

Esto se ve reflejado en la movilidad poblacional que semanalmente se desplaza desde los centros urbanos menores hacia las grandes ciudades en busca de la oferta de un mejor nivel de vida y otros estilos más acordes a las tendencias que se imponen en el mundo de hoy.

SUBSISTEMA SOCIAL

La integración social desde la diversidad de usos urbanos y servicios accesibles, permiten la coexistencia de una variada estructura demográfica soportada por los

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

equipamientos desde el punto de articulación física, social y económica, constituyéndose en una red de conexiones que permiten un adecuado manejo político-administrativo de la zona.

La red vial del sector permite la integración y comunicación de los centros urbanos de la zona con las dos grandes ciudades Cartagena y Barranquilla principalmente, esto facilita el ofrecimiento de servicios urbanos, pero el mal estado de los equipamientos sociales al interior de estas poblaciones hacen que se incremente el abandono por parte de sus habitantes ya que no cuentan con la infraestructura básica adecuada para satisfacer sus necesidades, además, la falta de una buena infraestructura de servicios públicos además de generar contaminación y deterioro de los ecosistemas, creando condiciones para la proliferación de enfermedades que desencadenan pandemias, limitan el interés de los inversionistas privados cerrando el círculo de la pobreza existente.

Como respuesta a la estructura urbana que presenta el departamento, la población se encuentra ubicada en su mayor parte en los centros urbanizados de cada uno de los municipios, caracterizándolos como eminentemente urbanos, agrupándose los pertenecientes a la minoría rural a lo largo de las vías que integran la red departamental. Sobre esta base la faja costera que corresponde a territorios que por su destinación para la explotación turística, forzosamente han desplazado al habitante rural.

La calidad de vida entre la población presenta factores como déficit de vivienda, insuficiente cobertura y mala prestación de los servicios públicos de acueducto, aseo, electrificación, la carencia de servicio de alcantarillado, en las cabeceras municipales y su inexistencia a escala rural tiene incidencia negativa en el nivel de vida de la población.

Consecuentemente la migración se da hacia Barranquilla y su Área Metropolitana, por ser consideradas como lugares más adecuados para conseguir empleo y mejores niveles de vida.

Para acceder al servicio de salud, la población cuenta con equipamiento distribuido en cada una de las cabeceras municipales y aunque con menor cobertura y funcionamiento en las cabeceras corregimentales, sin embargo se impone el traslado hacia Sabanalarga y/o Barranquilla cuando se requiere de atención especializada.

La prestación del servicio educativo muestra una adecuada cobertura de enseñanza primaria, a escala secundaria aunque cuenta con equipamiento en todas las cabeceras municipales, se presenta mayor demanda sin contar con

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

Barranquilla, hacia Sabanalarga, y Baranoa. El equipamiento universitario a nivel departamental se encuentra principalmente en Barranquilla y Puerto Colombia.

En cuanto a la existencia de lugares adecuados para el ejercicio de actividades recreativas, no se tiene la infraestructura necesaria para cubrir las necesidades de la población, que utiliza los sitios geográficos a su alcance que por sus condiciones naturales encuentren aptos para desempeñar esta función. Esta situación se incrementa proporcionalmente a la distancia que separa los municipios de la capital departamental.

Las condiciones de orden público en el país no ofrecen un clima de tranquilidad a sus habitantes, por lo que el estado de relativa calma en el departamento genera incremento de la inmigración de población desplazada por la violencia, constituyéndose este factor en una externalidad negativa a las condiciones de vida existentes en la actualidad.

Cuadro 60. Escenario Actual Zona Norte Departamento del Atlántico

DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	AMENAZAS
La concentración urbana en las cabeceras municipales, presionada por movimientos migratorios en las zonas rurales.	Proyectos de inversión desde la Gobernación para el mejoramiento de la malla vial intermunicipal.	Ubicación estratégica: que facilita el intercambio comercial, turístico y cultural con otros países y Departamentos de Colombia.	Los desplazamientos rurales generados por la violencia (migraciones forzosas)
Marcada dependencia de los centros urbanos por la oferta de servicios de Barranquilla y Cartagena.	Iniciativas nacionales para mejorar la infraestructura de apoyo al comercio exterior	Accesibilidad por vías de carácter regional e internacional (Vía al Mar).	
Transporte marítimo y fluvial poco significativo.	LOOT	La población se encuentra concentrada en los centros urbanos.	
Red vial terciaria en mal estado		Infraestructura aeroportuaria de talla internacional.	
SUBSISTEMA AMBIENTAL			
Intervención antrópica cada vez más nociva en el proceso de desequilibrio del medio ambiente natural.	La puesta en valor hacia los deportes extremos, deportes náuticos, ciclo montañismo, el turismo de aventura y el	Los centros urbanos localizados en la franja costera cuentan con un gran potencial ambiental por desarrollar y explotar, visto como instrumento idóneo para	La destrucción de los ecosistemas naturales que provocan el turismo social inadecuado y descontrolado

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	AMENAZAS
	ecoturismo	impulsar su desarrollo socio-económico.	
Actividades turísticas y recreativas de sol y playa al ocupar los terrenos de bajamar, inciden en los ecosistemas, produciendo alteración y pérdida del paisaje y desplazamiento de la fauna de la zona por destrucción del hábitat.		Las funciones económicas en la zona presentan unas características definidas, marcadas principalmente por el turismo	
Insuficiencia en los sistemas de alcantarillado y saneamiento básico urbanos, genera contaminación ambiental.	Creciente interés de la población a nivel mundial en utilizar su tiempo libre en actividades turísticas	Amplias regiones costeras para desarrollar nuevas experiencias de viajes y segmentos de gran potencial para el futuro.	
La necesidad de mejorar sustancialmente el confort, la estética urbana y el medio ambiente en los municipios y en especial de las zonas turísticas.			
SUBSISTEMA ECONOMICO			
No existe en la actualidad una infraestructura de transporte formal a través del mar		El transporte aéreo lo presta el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz de Soledad, en el Área Metropolitana de Barranquilla y el Aeropuerto Rafael Núñez en Cartagena	La mala prensa nacional e internacional que da mala imagen de Colombia en el exterior
La contaminación por vertimiento de residuos sólidos y líquidos, usos de métodos de pesca no adecuados, están mermando la riqueza ictiológica, lo que se refleja en una muy baja producción		Existen rutas de buses intermunicipales o servicios puerta a puerta, puerta a ruta o taxis de alquiler, que permite el tránsito por la zona, a través de vías que en su mayoría están en buen estado	
Marcada estacionalidad en la actividad turística. Escasa diversificación del mercado		Estos lugares de recreo como Playa Mendoza, Puerto Velero, Pradomar, Palmarito y Sabanilla, entre otros, se	

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	AMENAZAS
		conforman principalmente por viviendas vacacionales con algunas interesantes propuestas urbanas y arquitectónicas que a su vez incentivan el desarrollo de una oferta hotelera y parahotelera de corte internacional.	
Oferta turística basada exclusivamente en el alojamiento y comida.		La producción de artículos artesanales en Tubará, Puerto Colombia, Juan de Acosta, Piojó, y la producción manufacturera de Juan de Acosta en el campo de las prendas de vestir que ha trascendido del país hacia el exterior	
El desequilibrio entre la oferta y demanda turística			
Las deficiencias en las infraestructuras y servicios públicos			
SUBSISTEMA POLITICO			
Las entidades territoriales han jalonado su desarrollo de manera independiente, generando una falta de inversión de recursos del Estado en problemas de ámbito regional prioritarios	El plan de desarrollo nacional con relación a la temática de turismo	En la zona el proceso de planificación se formula en los planes de ordenamiento y de desarrollo municipal que contienen la información, diagnóstico y recomendaciones técnicas para tal fin.	Las autoridades respectivas no aplican ni hacen cumplir las normas relacionadas con el uso de playas
Carencia de un proceso político-administrativo y de gestión que dirija los territorios a un crecimiento ordenado y sostenible	La internacionalización de la economía que genera la puesta en contacto con ese intangible sin fronteras definidas que se llama "Mundo	Las CAR's asumen la ordenación ambiental del territorio con una mejor articulación, ya que los problemas ambientales no se encuentran ceñidos a fronteras administrativas.	

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	AMENAZAS
	Globalizado"		
Escasa coordinación institucional pública y privada para atender al sector de manera integral.			
Los tomadores de decisiones, consideran los POT's un mero requisito por lo que no generan los resultados esperados			
Superposición entre las competencias administrativas existentes en la zona, generando bordes difusos.			
Falta de confianza y credibilidad en la Administración Municipal (deficiencia en el sistema de Gobierno Municipal)			
Falta de gestión política de los gremios (no utilización de su capacidad de ser elegidos para los cuerpos colegiados)			
Falta gobernanza enfocada hacia la planificación de recursos y el territorio			
Poca participación de organizaciones representativas de grupos étnicos en la administración del territorio			
SUBSISTEMA CULTURAL			
Pérdida de una gran parte de expresiones propias disminuyendo el papel de las culturas locales y regionales ligadas a territorios e historias particulares.	Interés mundial por los valores culturales de grupos étnicos y comunidades tradicionales	La identidad cultural departamental aún tiene presencia entre los municipios de la zona de estudio.	La internacionalización de la economía que genera la puesta en contacto con ese intangible sin fronteras definidas que se llama "Mundo Globalizado"

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	AMENAZAS
Falta de escenarios de interlocución abiertos tanto a las expresiones culturales y sociales como políticas, que a través de la interacción de los actores de las distintas localidades, permitan la consolidación y reafirmación del valioso legado con que cuenta la zona.	Existencia y reconocimiento constitucional de los grupos étnicos y sus sistemas de gobierno.	Existen entre los centros urbanos circuitos socioculturales activos ligados a lo étnico, lo regional, el patrimonio histórico y las culturas populares.	Influencia en la cultura local de modelos extranjeros.
Los pobladores consideran como poco atractivos la estructura física de los escasos equipamientos culturales con que cuentan, prefiriendo lugares abiertos para la realización de sus actividades de interacción social.		Reconocimiento generalizado de los sitios considerados como significativos de la identidad de la comunidad, sean de tipo geográfico o arquitectónico.	
Falta de mantenimiento del patrimonio cultural tangible de la zona		Existencia de lugares de encuentro en donde es posible crear y mantener las relaciones sociales, la iglesia, los colegios, la casa de la cultura, escenarios deportivos y en muchos casos las edificaciones de la administración pública.	
		Existencia de emisoras y canales de televisión comunitaria locales	
		Patrimonio cultural: folclor, gastronomía, artesanía, feria, arquitectura, patrimonios nacionales, etc.)	
		Existencia de inmuebles patrimoniales nacionales y patrimonio arqueológico en la zona.	
		Supervivencia de tradiciones culturales propias, conservadas a	

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	AMENAZAS
		través de organizaciones culturales como danzas, artesanos, entre otros	
SUBSISTEMA SOCIAL			
Bajo nivel cualitativo en la formación de la población de la zona por debajo del promedio nacional	Implementación, por parte de la gobernación, de infraestructura tecnológica para la información y la comunicación en el departamento.	Amabilidad de la población residente.	La inseguridad en las carreteras (delincuencia general)
Escaso, casi nulo, el uso de la tecnología de informática	Políticas públicas nacionales en el sector social.	La mayoría de la población se encuentra afiliada al régimen general de seguridad social en salud.	Dependencia de los recursos del Sistema General de Participaciones para la inversión social.
Servicios de salud de niveles II y III deficiente.		Centros Regionales de Educación Superior – CERES.	
Escaso manejo de la población de un segundo idioma.			
Poco interés desde las comunidades por conocer de los diferentes planes y proyectos de desarrollo existentes.			
Escasa infraestructura de espacio público deportiva y recreacional			
Poco interés de la población en conservar los ecosistemas naturales de la zona			
Falta de conciencia turística			
Poca conciencia gremial en los empresarios del sector.			
Poco conocimiento por parte de los pobladores, de los símbolos tales como la			

Estrategias para la consolidación turística y sostenible de la zona norte del departamento del Atlántico direccionada a su ordenamiento territorial y manejo integrado costero

DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	AMENAZAS
bandera, escudo e himno municipales			
Malas condiciones de la infraestructura en la mayoría de las Bibliotecas públicas y Casas de Cultura.			

Fuente: Diagnóstico elaborado desde el ejercicio del Equipo Consultor y los Talleres realizados con la Comunidad. 2011.