

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS Y
PLAN DE ACCIÓN PARA LA COMPETITIVIDAD
DEL MUNICIPIO DE PUERTO COLOMBIA

UN N**RTE**
..... PARA
PUERTO
COLOMBIA



**Competitividad Social para una Competitividad
Económica Local:**

Intervención en el Municipio de Puerto
Colombia, Atlántico

PUERTO COLOMBIA
JULIO DE 2015



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	3
I. METODOLOGÍA	5
II. DIAGNÓSTICO DE LAS CONIDICIONES	
SOCIOECONÓMICAS DE PUERTO COLOMBIA	6
2.1 Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático	6
2.2 Sostenibilidad Urbana	17
2.3 Sostenibilidad Económica y Social	24
2.4 Sostenibilidad Fiscal y Gobernabilidad	37
III. LINEAMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL	
PLAN DE COMPETITIVIDAD DE PUERTO COLOMBIA	44
3.1 Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático	48
3.2 Sostenibilidad Urbana	52
3.3 Sostenibilidad Económica y Social	55
3.4 Sostenibilidad Fiscal y Gobernabilidad	61
CONCLUSIONES	62
BIBLIOGRAFÍA	66



Listado de abreviaturas

- AMB:** Área Metropolitana de Barranquilla
- BID:** Banco Interamericano de Desarrollo
- CRA:** Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico
- CRAUTONOMA:** Corporación Autónoma Regional del Atlántico
- DANE:** Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas
- DTP:** Difteria, Tétano, Pertusis
- ECSCH:** Encuesta de Caracterización Socioeconómica y Competitividad Humana
- GEI:** Gases Efecto Invernadero
- ICES:** Iniciativa de Ciudades Emergentes y Competitivas
- ICFES:** Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación
- IGAC:** Instituto Geográfico Agustín Codazzi
- IRCA:** Índice de Riesgo de la Calidad del Agua para Consumo Humano
- MEN:** Ministerio de Educación Nacional
- OCSA:** Observatorio de Condiciones Socioeconómicas del Atlántico
- PBOT:** Plan Básico de Ordenamiento Territorial
- PGAR:** Plan de Gestión Ambiental Regional
- PGIRS:** Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos
- SUI:** Sistema Único de Información de Servicios Públicos
- TIC:** Tecnologías de Información y Comunicaciones



INTRODUCCIÓN

Este documento presenta los resultados finales del proyecto de investigación-intervención: Un Norte Para Puerto Colombia, cuya formulación y ejecución se llevó a cabo gracias a los recursos del Área Estratégica de Investigación en Comercio Internacional, liderada por la División de Derecho, Ciencia Política y Relaciones Internacionales y la Escuela de Negocios de la Universidad del Norte. No obstante, en su ejecución participaron además investigadores de otras unidades académicas, en especial del Observatorio de Condiciones Socioeconómicas del Atlántico –OCSA–, adscrito al Departamento de Economía.

Un Norte para Puerto Colombia es el resultado del sincero compromiso de la Universidad del Norte por el desarrollo regional. Reconociendo su ubicación geográfica, en el término de Puerto Colombia, la institución tomó la decisión de ahondar en las dinámicas del municipio en el cual se encuentra emplazada, profundizando en los procesos sociales, económicos y culturales de sus habitantes, así como las particularidades del territorio y, como consecuencia de ello, concebir una hoja de ruta estratégica de largo plazo que lo dinamice como un municipio competitivo, con altos índices de desarrollo sostenible.

Puerto Colombia ha sido un municipio de tradición e historia en el país; a finales del siglo XIX vivió una época de esplendor, cuando el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros construyó, en el emplazamiento que hoy alberga la población, el que llegaría a ser el tercer muelle portuario más largo del mundo.

Sin duda, la historia de Puerto Colombia ha estado marcada por el muelle del cual toma su nombre, ya que fue la entrada y salida de Colombia para el mundo. Cientos de extranjeros llegaron a trabajar en las obras de construcción, así como marineros de todas las nacionalidades, comerciantes, turistas y refugiados, decidieron quedarse, encantados con la belleza del escenario y su capacidad de acogida y mejor porvenir. Sin embargo, a mediados del siglo XX se tomó la decisión de clausurar el muelle, y desde entonces su empuje comenzó a declinar.

Todavía hoy en las bancas de la Plaza Central (centro de reuniones por antonomasia) se recrean las historias de la época dorada del muelle, odas de tiempos en los que se enviaban y recibían todo tipo de mercancías y llegaban barcos repletos de turistas del mundo, colonos y aventureros.

Puerto Colombia ha aguardado la oportunidad de resplandecer nuevamente y el momento actual hace pensar que ha llegado el tiempo de reencontrar el rumbo perdido.



Un Norte para Puerto Colombia ha dedicado los dos últimos años a efectuar diversas acciones y actividades encaminadas a la consecución de información confiable y veraz para recomendar acciones estratégicas orientadas a construir escenarios de futuro para el municipio.

Las propuestas obtenidas del procesamiento y análisis de la información no pretenden ser impuestas como una receta o fórmula definitiva, ni como una visión unilateral de la Universidad de Norte, pues, por una parte, constituyen líneas estratégicas de actuación que el municipio decidirá acoger y/o poner en marcha de forma discrecional; y, por otra, los escenarios alcanzados han sido co-creados con las gentes de Puerto Colombia, quienes han participado de manera activa y permanente, en los distintos escenarios dispuestos para tal efecto. El proyecto ha logrado escuchar y traducir la voz de todos los actores claves de la realidad porteña.

Los resultados no son un punto de llegada; todo lo contrario, son la base estratégica que el municipio puede utilizar como guía para acometer las ejecutorias que permitan encaminar su senda de su desarrollo futuro. Sin duda, el camino que queda por delante es mucho más importante y arduo que este primer peldaño colocado; ahora corresponde que las gentes del municipio apropien, ejecuten y hagan cumplir la ruta concebida.

Tampoco es un punto de llegada para la Universidad del Norte, ya que su intención es acompañar el proceso y seguir trabajando para que las recomendaciones se lleven a cabo; para lo cual está en disposición de colocar toda su capacidad humana, técnica y su experiencia al servicio de este propósito.

Como indicación para facilitar la lectura de los interesados, cabe señalar que este documento ha sido estructurado en cinco secciones, siendo esta introducción la primera de ellas. En la segunda se describe la metodología utilizada para la recolección y análisis de la información; la tercera contiene el diagnóstico sobre la situación actual del municipio de Puerto Colombia, y; en la cuarta se exponen los lineamientos estratégicos propuestos; y en la quinta sección las conclusiones del estudio.



I. METODOLOGÍA

Un Norte para Puerto Colombia utilizó una metodología híbrida entre el diseño de variables e instrumentos para la recolección de fuentes primarias, la realización de grupos focales y el análisis de fuentes secundarias, junto a la estrategia de filtros de priorización y semaforización propuesta en la iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Esta metodología ha sido ampliamente utilizada para varias ciudades de intermedio y gran tamaño en América Latina y Colombia.

El objetivo principal fue recolectar la mayor cantidad de información proveniente de fuentes confiables, con la intención de identificar las principales fortalezas y debilidades en la gestión del desarrollo del municipio y, de esa forma, priorizar las áreas, los temas y los asuntos que deben ser atendidos a partir de una intervención bien planificada, desde la óptica del desarrollo sostenible. Para ello, fueron evaluados 160 indicadores que componen las cuatro dimensiones esenciales del desarrollo urbano sostenible: a) la Dimensión de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático; b) la Dimensión de Sostenibilidad Económica y Social; c) la Dimensión de Sostenibilidad Urbana y d) la Dimensión de Sostenibilidad Fiscal y Gobernabilidad.

Para cumplir a cabalidad con los objetivos del proyecto se clasificó la situación en cada una de las dimensiones mediante un ejercicio de semaforización, señalando con color verde los temas en los que el municipio cuenta con una situación favorable; con amarillo las áreas en las que puede mejorar y con rojo las áreas en las que necesariamente debe mejorar.

Bajo dicho esquema, en la Dimensión de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático el equipo analizó los temas relativos a la disponibilidad de recursos naturales, la gestión de residuos sólidos, la vulnerabilidad ante desastres naturales, la cobertura y calidad de los servicios públicos, así como la calidad del aire y la adaptación y mitigación al cambio climático, entre otros.

En la Dimensión de Sostenibilidad Urbana fueron analizadas las características intraurbanas o atributos urbanos referidos a la vivienda, la calidad de la planificación en los usos del suelo, el índice de espacio público efectivo, disponibilidad de zonas verdes, la infraestructura y la gestión de la movilidad, por mencionar algunos.

En la Dimensión de Sostenibilidad Económica y Social se revisó lo relacionado con la calidad de vida y bienestar de los porteños. Lo anterior viene determinado por las condiciones y oportunidades de desarrollo empresarial dinámico y la provisión de servicios sociales para los habitantes: educación, salud, seguridad, empleo, entre otros.



Por último, en la Dimensión de Sostenibilidad Fiscal y Gobernanza se analizaron los indicadores de buen gobierno y manejo apropiado de las finanzas públicas a partir de temas como la participación ciudadana en la planificación, rendición de cuentas ciudadanas, gestión de cobros y calidad del gasto público.

Este informe ofrece una visión detallada sobre cada una de las variables identificadas, las cuales arrojaron diversos escenarios a partir de sus líneas base, indicadores y situación actual. Este documento prioriza a partir de los valores más altos y señala los temas que requieren una mayor atención.

Luego de realizar el ejercicio de valoración descrito fue posible la elaboración del Plan de Acción Estratégico que se presenta en las siguientes líneas.

II. DIAGNÓSTICO DE LAS CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS DE PUERTO COLOMBIA

Como se señaló en la introducción, en esta sección se presenta un diagnóstico de la realidad del municipio de Puerto Colombia a partir de los resultados encontrados en la recolección y consolidación de la información estadística proveniente de fuentes secundarias nacionales y locales, junto con la información de fuentes primarias obtenidas de la aplicación de diversos instrumentos de recolección de información y la realización de grupos focales, en cada una de las dimensiones del desarrollo propuestas.

2.1 Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático

En la actualidad, el cambio climático es un tema de gran importancia para el desarrollo de las ciudades, y lograr su sostenibilidad de la mano del desarrollo económico es uno de los retos de las políticas públicas. Es por lo anterior que en esta dimensión se detallan los hallazgos encontrados sobre la cobertura, eficiencia y calidad en la prestación de los servicios públicos en Puerto Colombia; además de las medidas implementadas por el municipio para la prestación eficiente de los servicios públicos y la adaptación al cambio climático, el manejo de recursos ecosistémicos, la mitigación del riesgo y la reducción de la vulnerabilidad.

En relación con los servicios públicos, la información analizada da cuenta de que en el municipio la cobertura de los servicios de agua, gas y electricidad es aceptable, aunque algunos asuntos pueden ser mejorados.



En agua potable se observa una mejora notoria en la cobertura del servicio durante la última década, se pasó de un 85,3 % del total de los hogares que contaban con el servicio en 2005 a un cubrimiento del 100 % para 2013, según lo reportado por la Triple A, empresa prestadora del servicio. Sin embargo, los resultados de la Encuesta de Caracterización Socioeconómica y Competitividad Humana (ECSCH) aplicada por el proyecto indican que a 2014 el 3,2 % de los hogares encuestados en la cabecera municipal no cuenta con este servicio, mientras que para el caso del corregimiento de Salgar, un estudio realizado por la División de Ciencias de la Salud de la Universidad del Norte encontró que cerca del 5 % de las viviendas encuestadas no tiene servicio de acueducto. Lo anterior coincide con lo señalado por los participantes en los grupos focales:

Nos interesa el desarrollo, ¡Pero hoy! Hay barrios de Puerto Colombia a los que no les llega el agua. ...Terminar el proyecto de ponerle agua y aseo a todo el municipio pero no arranca todavía, con la Triple A.

En cuanto a la continuidad del servicio, mientras que a 2008 los hogares contaban con el servicio de agua potable 23,4 horas al día, en 2013 esta cifra ascendió a 23,7 horas, y durante el periodo 2005-2013 se presentaron pocas interrupciones, es decir, los hogares en promedio contaron con provisión de agua potable de manera constante 24 horas al día. Estas cifras son consistentes con los resultados obtenidos en la ECSCH, ya que el 93,9 % de los hogares en el casco urbano cuenta con el servicio de acueducto durante las 24 horas, los 7 días de la semana.

Al analizar los indicadores se puede considerar que en Puerto Colombia el servicio de agua es suministrado de manera eficiente. No obstante, son frecuentes las quejas de los usuarios sobre la presión del agua que impide de forma temporal su provisión en algunas zonas del municipio. Esta situación se asocia al incremento de la población, principalmente en la zona de conurbación entre Barranquilla y Puerto Colombia, una externalidad que debe ser tenida en cuenta en el proceso de planificación para incrementar la cobertura del servicio.

Según información de la empresa Triple A, el consumo diario de agua por suscriptor durante el período comprendido entre 2003 y 2010 tuvo una disminución constante, al pasar de 0,8 a 0,66m³; sin embargo, para 2013 se incrementó a 0,79m³ al día por suscriptor.

Estos valores muestran alto consumo del servicio, ya que la Resolución 150 de 2001, de la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico (CRA) estableció como nivel de consumo básico el equivalente a veinte metros cúbicos (20 m³) mensuales por suscriptor, es decir, un promedio de 0,67 m³ diarios, valor inferior al observado en todo el periodo para el municipio de Puerto Colombia.



Debido a esta situación, es necesario diseñar proyectos de educación ciudadana para el uso eficiente de este recurso.

En cuanto a la gestión operativa, la calidad del agua potable en el municipio está catalogada como “sin riesgo”, dado que para 2011 se obtuvo un Índice de Riesgo de la Calidad del Agua para Consumo Humano (IRCA) de 0,8¹.

Es importante anotar que el 96 % de los hogares en el casco urbano, según la ECSCCH, señala que el agua suministrada por la empresa encargada de esta labor es utilizada para el consumo humano; lo cual indica que existe un alto nivel de confianza en el servicio.

Por su parte, para 2009 el indicador de agua no contabilizada² aumentó respecto de 2005, pasando de 54,09 a 61,55 %; aunque para 2013 disminuyó hasta 49,70 % del total de agua tratada.

Este porcentaje se encuentra muy por encima del establecido por la CRA como máximo aceptable (30 %); lo que evidencia una gestión ineficiente de los procesos de conducción, almacenamiento, distribución y/o comercialización por parte de la empresa prestadora del servicio. Es importante anotar que esta situación se constituye en una oportunidad de mejora en relación con este servicio público.

En cuanto al saneamiento y drenaje, la cobertura en el municipio ha aumentado desde 2005, año en que se reportaba en un 63,2 % de los hogares, hasta un 94% a 2013. De acuerdo con la ECSCCH, este porcentaje asciende a 98,2 % en la cabecera municipal, sin embargo, según el estudio realizado por la División de Ciencias de la Salud para el corregimiento de Salgar, solo el 7 % de las viviendas encuestadas cuenta con este servicio. Cabe señalar que en la actualidad la Alcaldía Municipal se encuentra ejecutando obras para incrementar la cobertura de este servicio en dicho corregimiento. De acuerdo con lo proyectado, las obras culminarán antes de finalizar 2015.

En cuanto al tratamiento de las aguas residuales, según las normas establecidas en el país, y de acuerdo con lo reportado por la empresa encargada de esta labor, se observa que en Puerto Colombia el 100 % de las aguas recolectadas son tratadas. Sin embargo, este proceso es realizado a través de dos lagunas de oxidación, una facultativa y otra de maduración. El agua tratada es vertida al Arroyo Grande, el cual descarga por último al mar.

Es por lo anterior, que las quejas respecto al servicio de alcantarillado y depuración son recurrentes en los comentarios de los participantes de los grupos focales. Algunas de las ideas manifestadas son las siguientes:

¹El Índice de Riesgo de Calidad del Agua (IRCA) es regulado por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial mediante Resolución 2115 de 2007, a través de la cual se establece el rango sin riesgo IRCA: 0% - 5%.

² Porcentaje de agua que se pierde del agua tratada que ingresa al sistema de distribución y que el proveedor de agua registra y factura. Este porcentaje comprende pérdidas reales de agua (ej. fugas en las tuberías) y pérdidas de facturación (ej. medidores de agua rotos, falta de medidores de agua y conexiones ilegales).

Digamos Pradomar, es el estrato 4 del municipio y a partir del hotel no hay alcantarillado en un sector. Lo sé porque viví por el Apolo. En épocas de invierno se presentan enfermedades porque se rebosan las letrinas; en esa parte del Apolo hacia adentro llega el turismo del sur de Barranquilla y son caseteros de avanzada edad que no están para actuar, por ejemplo, para poner una acción popular en contra del municipio porque no tienen alcantarillado, o sea, eso se va a quedar así, la gente se acostumbró a vivir así. Esto es del lado de la playa. Los problemas de limpieza no terminan ahí, pues según los participantes, el alcantarillado prácticamente no funciona, lo que afecta negativamente el potencial ambiental y el turístico del municipio. La vía principal que todos tomamos tiene problemas de alcantarillado desde hace más de 20 años. Las aguas servidas terminan en el mar, afectando el potencial turístico del municipio.

Por otro lado, en cuanto a cobertura en el servicio de energía eléctrica, Electricaribe, la empresa prestadora del servicio, reportó que esta se ha mantenido en un porcentaje alto desde 2005 (96,9 %), hasta alcanzar el 100 % de los hogares para 2013. Por su parte, el porcentaje de hogares que contaban con una conexión a la red de suministro de gas para 2005 era de solo el 74,9 %, el cual aumentó significativamente para 2013, año en que el 95,32 % de los hogares ya cuenta con el servicio. En concordancia con estos resultados, la ECSCCH muestra que a 2014 este indicador ascendió al 97,9 % en la cabecera municipal.

Respecto al consumo de energía eléctrica anual por habitante, Electricaribe reportó que en promedio se consumieron 1616 kW/persona/año en 2013. En este componente se debe señalar que la empresa encargada de este labor no realiza seguimiento a las normas de eficiencia energética en vigencia; un aspecto que debe mejorarse por la importancia de la implementación de estrategias y proyectos para optimizar o reducir el consumo energético y contribuir a la sostenibilidad ambiental. Uno de los principales proyectos sostenibles que el municipio puede acometer es precisamente mejorar el alumbrado público a partir del cambio de luminarias a tecnología LED con recarga solar del panel.

En lo relacionado con la gestión de residuos sólidos se observa un 99 % de cobertura para el municipio, porcentaje que se ha mantenido a lo largo del periodo comprendido entre 2006-2013, y una frecuencia de recolección de 3 veces por semana, la cual se ha mantenido constante en el tiempo. Los mismos resultados se obtuvieron en la encuesta aplicada en la cabecera municipal (ECSCCH) y en el estudio realizado por la Universidad del Norte en Salgar. Sin embargo, en el municipio el vertimiento de residuos en lugares inadecuados, principalmente en calles, playa y parques, entre otros, es uno de los principales problemas ambientales identificados por la comunidad. No existen programas



que fomenten la reducción de residuos, ni la gestión integral que implique separación en la fuente, recogida selectiva y aprovechamiento.

Lo anterior fue ratificado por la información cualitativa obtenida de los participantes de los grupos focales, a quienes les preocupa el impacto generado por el mal manejo de los residuos en las calles y playas:

... Otra cosa es la limpieza del municipio como tal. Las calles son un asco, están llenas de basuras, las calles son un desastre. Todo está sucio, que haya un orden en ese caos.

El turista no deja ingresos al municipio, sino al contrario deja gastos; tenemos un uso equivocado de nuestra playa. La gente que viene no tributa al municipio pero sí deja un montón de toneladas de basuras. Se está haciendo mal uso de las playas y del sector turismo. Si hacemos el buen uso vamos a generar trabajo para nuestra gente.

Cabe señalar que esta preocupación se percibe entre los niños del municipio, quienes manifestaron puntualmente:

Mi mamá nunca me trae aquí a la playa de Puerto porque eso está muy sucio, pero sí me lleva a otras playas que son muy bonitas, o sea, ¿por qué aquí no podemos cuidar? Las de allá sí se cuidan pero las de acá no se cuidan. ¿Por qué no podemos cuidar de estas también, para que tengamos playas más limpias que todo el mundo se bañe sin miedo a ninguna enfermedad.

Lo que le falta a Puerto Colombia es que cuiden el mar, no boten basura, y como dijo la niña, hay muchos parques, sí, pero esos parques nadie los arregla y los están dañando todos.

Por último, cabe señalar que el 100 % de los residuos recolectados son dispuestos en el Parque Ambiental Los Pocitos, el cual comenzó a operar en abril de 2009, localizado a 15 kilómetros de Barranquilla, en la vía Juan Mina-Tubará, sobre un área total de 135 hectáreas. En Los Pocitos no se realiza ningún proceso de separación en la fuente o recogida selectiva y, por tanto, no hay reutilización o



reciclado. Sin embargo, la Corporación Autónoma Regional del Atlántico – CRAUTONOMA – en su Plan de Gestión Ambiental Regional del Departamento del Atlántico –PGAR– explica que ha venido impulsando la actualización de los Planes de Gestión Integral de Residuos Sólidos Municipales –PGIRS–, con el fin de reducir los impactos negativos sobre el medio ambiente a través de la aplicación de procesos técnicos de tratamiento y aprovechamiento de los residuos sólidos antes de la fase de disposición final.

Respecto al tema de la gestión de residuos sólidos urbanos en Puerto Colombia existe una enorme posibilidad de mejora de la sostenibilidad ambiental, social, económica, urbanística y cultural. El municipio tiene un alto potencial para ser piloto de un programa de gestión integral que establezca la separación en la fuente, recogida selectiva y la ubicación de plantas de aprovechamiento con fines económicos y de empleabilidad. Mientras ello ocurre es necesario aumentar a frecuencia diaria el recorrido tradicional de recolección.

Con respecto a la vulnerabilidad ante desastres naturales, de acuerdo con la Ley 1523 de 2012 se estableció el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se crearon los Consejos Municipales para la Gestión del Riesgo de Desastres. Todo ello busca optimizar el desempeño de las diferentes entidades públicas, privadas y comunitarias en la ejecución de acciones de gestión del riesgo. Actualmente, de acuerdo con el Plan Departamental de Gestión del Riesgo del Atlántico, en Puerto Colombia se está trabajando en la formulación e implementación del Plan Municipal de Gestión del Riesgo, por lo que aún no existen mapas de riesgos, planes de contingencia para la atención de desastres naturales, sistemas de alerta temprana, ni instrumentos de planificación para la gestión de riesgos de desastres.

De acuerdo a la información del Registro Único de Damnificados por la ola invernal de 2010-2011, en Puerto Colombia hay cerca de 3949 personas registradas que fueron potencialmente afectadas y cerca de 1226 que se consideran potencialmente damnificadas, lo cual ha representado un reto para el municipio frente a la atención especial que deben recibir (ayudas, subsidios y acompañamiento) para su proceso de recuperación.

El municipio actualmente no tiene identificada o cuantificada las infraestructuras y viviendas que se encuentran en situación de riesgo, ya sea por la construcción inadecuada o por su ubicación en áreas de riesgo no mitigable. Pero en la ECSCHE se reporta que el 8,9 % de los hogares encuestados consideran que su vivienda se encuentra en riesgo de inundaciones, 4,1 % en riesgo de avalanchas o derrumbes, 3,5 % en riesgo de desbordamientos o crecientes y 2,6 % de fallas geológicas. Los resultados también muestran un porcentaje significativo de población que desconoce los riesgo que está expuesto, ante cualquier tipo de desastre natural,



por la ubicación de su vivienda (21,8 %); y el 59,6 % de los encuestados no percibe riesgo alguno. Esta problemática es también reconocida por los participantes de los grupos focales, quienes señalaron:

Esa problemática se ve mucho, por ejemplo, en el barrio Vista al Mar, que se asentaron en una zona de alto riesgo y la Alcaldía se los permitió. El mayor problema que tienen ellos es el de la tierra. Es el barrio del lado del muelle, subiendo hacia la loma. Quedan paralizados y no tienen ayuda. Le pusieron un guía para que intervenga porque se están peleando entre ellos por los derrumbes entre sus territorios. Tienen luz porque ellos mismos la van poniendo.

La calidad del aire es un tema que no ha sido estudiado en el municipio, sin embargo, la CRAUTONOMA se encuentra desarrollando el diseño de un Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire para el departamento del Atlántico³, donde se incluyó al municipio de Puerto Colombia debido a la presencia de actividad en canteras, movimientos de tierra como consecuencia del vertiginoso desarrollo urbanístico de los últimos años, así como hornos crematorios, para los que es necesario regular y estimar su efecto.

Teniendo en cuenta lo anterior, a mediano-largo plazo la autoridad ambiental espera contar con mediciones de la calidad del aire y con el establecimiento de normas y estrategias para mitigar las emisiones.

En relación con los niveles de ruido en el municipio, los habitantes señalaron en la ECSCCH y en los grupos focales que este es el principal problema ambiental de su entorno. Manifestaron que Puerto Colombia tiene altos decibeles de sonoridad, por lo que reclaman limitar de acuerdo con los mapas de ruido el nivel sonoro aceptable para cada zona. A pesar de lo anterior, ni la autoridad ambiental competente ni el municipio, tienen mediciones sonoras, ni mapas de generación y nivel de ruido. Este es un asunto que sin duda debe ser atendido de manera prioritaria, pues constituye un reclamo sentido de los ciudadanos.

Por último, en lo que respecta a la Dimensión de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático se establece que en Puerto Colombia no se han definido, reglamentado o puesto en práctica medidas de mitigación de gases efecto invernadero —GEI—, debido a la inexistencia de inventario de gases y planes de mitigación con objeto de reducción de GEI y sistemas de medición y monitoreo de emisiones de GEI. No obstante, se observa una preocupación de los habitantes y empresarios del municipio con respecto a las condiciones medioambientales de su entorno, de acuerdo con los resultados obtenidos de la ECSCCH.

³Información obtenida del Plan de Gestión Ambiental Regional del Departamento del Atlántico, 2012-2022.



Se observa que los principales problemas ambientales percibidos por los habitantes del municipio, como ya se mencionó son el ruido, la proliferación de residuos en general y la playa-mar sucia y descuidada, en su respectivo orden de importancia. A pesar de que el 89,5 % de esta misma población señala que Puerto Colombia posee un medio ambiente agradable para vivir. Y en el caso de los empresarios, el 38 % considera que el medio ambiente en el municipio es agradable para realizar su actividad económica.

En este sentido, manifiestan que las principales causas de dichos problemas son la falta de educación de los habitantes del municipio (44,7 %), falta de hábitos saludables o conciencia ciudadana (39,5 %) y falta de aplicación de la ley (39 %). Para mitigar esto, los encuestados expresaron que realizan actividades para mejorar las condiciones medioambientales en el municipio. Estas son principalmente ahorrar agua (87,1 %), mantener su entorno limpio evitando botar basura en calles (86,7 %) y ahorrando electricidad disminuyendo su consumo (82,3 %) en el caso de los ciudadanos, mientras que los empresarios realizan labores de reciclaje de residuos (83 %) y ahorro de energía (84 %) **(Ver Tabla 1)**.

Tabla 1. Actividades realizadas con el propósito de mejorar la calidad del medio ambiente

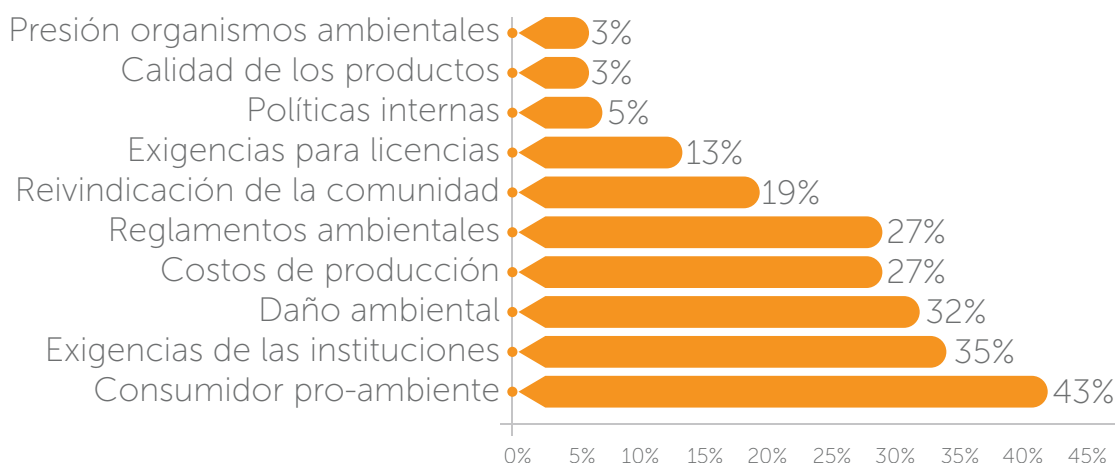
Actividades realizadas por la población	%	Actividades realizadas por los empresarios	%
Mantiene limpio su entorno: no botando basura a la calle	87%	Realiza campañas pro-ambiente	83%
Evita la quema de basura o montes	61%	Evita las emisiones al agua, aire, ruido, etc.	52%
Reutiliza o recicla	29%	Reduce y recicla los residuos	84%
Reduce el consumo de bolsas plásticas	53%	Realiza ahorro de energía	83%
Reduce el volumen de los aparatos de sonido/TV	72%		
Ahorra agua: no lavando carros o motos usando manguera	87%		
Ahorra electricidad disminuyendo consumo	82%		

Fuentes: Encuesta de Caracterización Socioeconómica y Competitividad Humana en el municipio de Puerto Colombia, 2014 y Encuesta de Caracterización Socioeconómica y Competitividad Humana del Sector Productivo en el municipio de Puerto Colombia, 2014



Cabe señalar que para el caso específico de los empresarios las razones principales por las cuales realizan estas acciones (gráfica 1) son: la atención a un consumidor con preocupaciones ambientales (43 %), cumplir las exigencias de las instituciones financieras o de fomento (35 %) y su preocupación por la prevención del daño ambiental (32 %). Se observa que el 41,33 % de las empresas toman decisiones teniendo en cuenta los posibles impactos medioambientales al desarrollar su actividad, resultado coherente con los anteriormente presentados.

Gráfica 1. Razones para realizar acciones para reducir el impacto medioambiental por parte de los empresarios



Fuente: Encuesta de Caracterización Socioeconómica y Competitividad Humana del Sector Productivo en el municipio de Puerto Colombia, 2014.

Por último, el 11,33 % de los empresarios encuestados manifestó que participa en la discusión de los problemas ambientales y en la búsqueda de soluciones amigables con el ambiente junto a otras empresas o la comunidad.

Por otra parte, y mencionado por los participantes de los grupos focales, el medio ambiente es considerado como un potencial asociado a otros potenciales (turístico e histórico), así como a problemáticas que consideran clave superar. En el presente, el potencial ambiental se refiere más a la preocupación de los habitantes por el cuidado del medio ambiente, de las playas, y el daño que puedan causar las minas (canteras) presentes en el municipio.

Para la mejora del potencial ambiental es necesaria la regulación del PBOT, elemento ligado también al potencial histórico; considerando que la estructuración del PBOT se relaciona tanto con el cuidado del medio ambiente



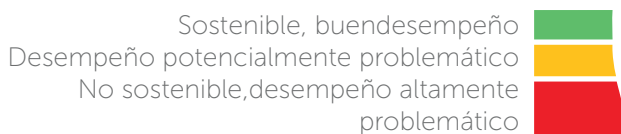
como con la preservación del patrimonio histórico arquitectónico del municipio.

En los grupos focales se corrobora que entre los principales factores que afectan al medio ambiente están los habitantes y visitantes, los cuales no tienen una buena cultura de cuidado de las playas y zonas del municipio. Adicional a esto, los participantes identificaron otras causas del deterioro al medio ambiente: la minería, la construcción de un Superpuerto y la contaminación en todas sus formas.

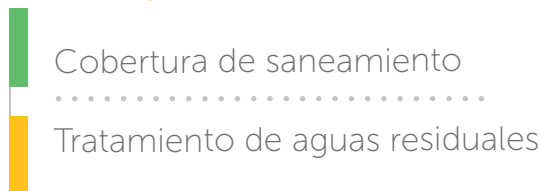
En resumen, la tabla 2 presenta los resultados de la semaforización realizada a partir del análisis de la situación actual en Puerto Colombia, de acuerdo con la información recogida de fuentes secundarias, en relación con el "benchmark" o valores de referencia definidos previamente en la metodología. La metodología define las categorías de los valores de referencia de la siguiente manera: "verde" (sostenible, buen desempeño), "amarillo" (desempeño potencialmente problemático) o "rojo" (no sostenible, desempeño altamente problemático). Los indicadores están agrupados por subtemas y temas de interés.

Tabla 2.

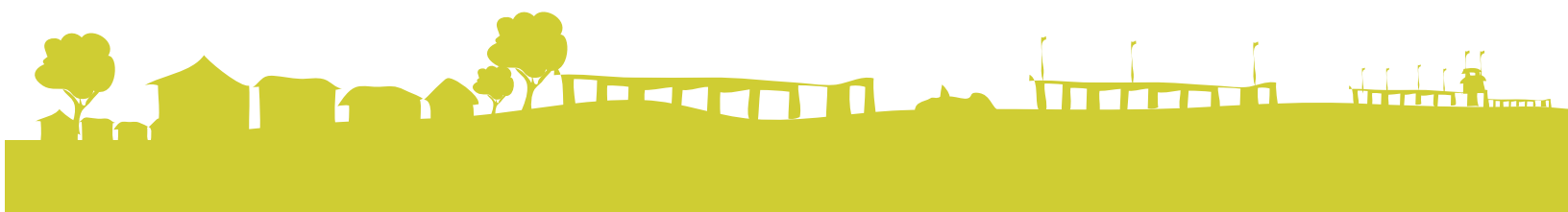
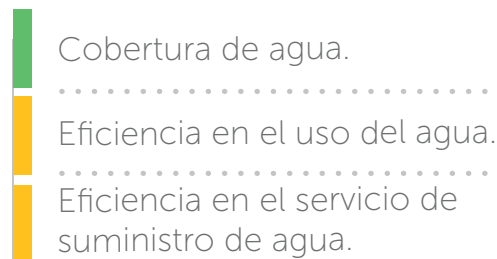
Semaforización de la Dimensión de Sostenibilidad y Cambio Climático.






Saneamiento y drenaje







Agua





Sostenible, buen desempeño 
 Desempeño potencialmente problemático 
 No sostenible, desempeño altamente problemático 



Gestión de residuos sólidos

-  Cobertura de recolección de residuos sólidos.
-  Eficiencia en el servicio de aseo.
-  Eliminación final adecuada de residuos sólidos.
-  Tratamiento de residuos sólidos.

Energía

-  Cobertura energética.
-  Eficiencia energética.



Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático

-  Capacidad de adaptación al cambio climático y eventos naturales extremos.
-  Sensibilidad a desastres naturales.



Ruido

-  Control del ruido

Mitigación del cambio climático

-  Sistemas de medición de emisiones de GEI
-  Planes y objetivos de mitigación.

Calidad del aire

-  Control de la calidad del aire
-  Concentración de contaminantes en el aire

Fuente: Cálculo del Autor.



2.2 Sostenibilidad Urbana

El desarrollo urbano consiste en la forma como se planifican y organizan las ciudades de manera que se generen condiciones de vida y de entorno favorables para el progreso de la población, permitiendo una sostenibilidad urbana de largo plazo que provea soluciones de vivienda, inversión y espacios públicos seguros y de calidad. Así, en esta dimensión se describe la planificación del territorio, hábitat humano y movilidad, la importancia que estos temas representan para el municipio de Puerto Colombia y las acciones que se están realizando.

El municipio de Puerto Colombia se encuentra ubicado entre la cuenca hidrográfica de la ciénaga de Mallorquín y la cuenca del mar Caribe, y cuenta con la presencia de ecosistemas que resultan estratégicos porque ayudan a la preservación del equilibrio del medio ambiente. Sin embargo, estos generan ciertas amenazas naturales, respecto a las cuales se puede trabajar para evitar riesgos para la población: erosión, actividad sísmica, inundaciones, remoción e incendios forestales, los cuales deben ser tenidos en cuenta al definir el uso y aprovechamiento del suelo, para lograr una correcta planificación que evite el asentamiento de población en espacios vulnerables.

La población del municipio, de acuerdo con cifras censales del DANE, era de 27 825 personas para 2005, de las cuales el 49 % eran mujeres y el 51 % hombres, y para 2013 se proyectaba con una disminución de la población hasta $\geq 27\ 309$, manteniendo la proporción entre hombres y mujeres de manera constante. Adicionalmente, al analizar los grupos de edad de la población se observa que la proyección a 2013 refleja una disminución de la población menor de 15 años, seguido de un aumento principalmente en la población mayor de 60 años. No obstante, durante los últimos años se ha presentado un alto flujo migratorio de población proveniente del distrito de Barranquilla, que se ha ubicado en la zona de conurbación. De acuerdo con el número de licencias de construcción aprobadas entre 2006 y 2014 por parte de la Secretaría de Planeación, la población estimada en dicha zona asciende a 23 400⁴ personas. No obstante, es importante anotar que al momento de realizar este informe se conoció que el IGAC cuenta con una base de de datos actualizada, en la que se revisó y verificó la construcción de las unidades habitacionales. En dicha base de datos se estima que el número de estas unidades es inferior a las licencias aprobadas, por lo cual el total de los habitantes en esta zona podría ser menos que el estimado anteriormente.

Por otra parte, la situación habitacional en el municipio, de acuerdo con la información del censo efectuado por el DANE, muestra que para 2005 el déficit de vivienda cuantitativo era del 6,47 %, es decir, un total de 397 hogares para dicho periodo. En este aspecto, la ECSCCH permite añadir al análisis que el 6,5% de

⁴ Este dato se obtiene al multiplicar el número de licencias de construcción aprobadas entre 2006 y 2014, cuyo valor asciende a 5.850 unidades habitacionales y el número promedio de personas que habitan una vivienda en el municipio de Puerto Colombia, de acuerdo a los resultados del Censo 2005.

los hogares encuestados comparten su vivienda con otros hogares, ya sean secundarios o allegados.

La clasificación e identificación de las áreas de suelo en Puerto Colombia evidencia el predominio que tiene el uso residencial con más de la mitad de las áreas ocupadas y/o aprovechadas para este fin, seguido por el uso institucional y comercial, dejando una pequeña parte a la utilización para fines industriales, de acuerdo con lo reportado en el Plan Básico de Ordenamiento Territorial –PBOT–, vigencia 2000 - 2012.

El desarrollo urbano va de la mano con la existencia de espacios públicos destinados a la recreación y esparcimiento de los habitantes. En el caso de Puerto Colombia, según lo reportado en el PBOT vigencia 2000-2012, existen cerca de 10 escenarios deportivos, 3 plazas públicas y 14 parques y zonas verdes, respecto a los cuales además de ser pocos para el total de la población estimada, no se cuenta con información sobre su adecuación, extensión o estado de la infraestructura. Sin embargo, la comunidad manifestó que los escenarios se encuentran en mal estado y no satisfacen sus necesidades, por lo cual se convierte en una oportunidad de mejora como una herramienta para afianzar el desarrollo cultural y el sentido de pertenencia de la población hacia el municipio. Al respecto, tanto adultos como niños expresaron:

Hace mucha falta espacios de recreación como parques. Están las playas, pero como hay tanto comercio y sitios de ocio eso afecta el tiempo de los padres para compartir con sus familias. Hace falta acomodar espacios para que las familias puedan compartir.

Sí los hay (lugares para divertirse), pero están demasiado descuidados (Grupo focal niños).

Creo que debe haber mucho más lugares para que podamos compartir con la familia porque están muy descuidados y hay poquitos (Grupo focal niños).

Por último, actualmente el municipio no cuenta con un plan del uso del suelo, en el que se incluya zonas de protección ambiental y de preservación. De la misma manera, el Plan Básico de Ordenamiento Territorial no ha sido actualizado, por lo que el PBOT aprobado en el año 2000 es el último documento de referencia para estos temas. Resulta preocupante la inexistencia de planes actualizados que establezcan los lineamientos urbanos del municipio, acordes con las directrices establecidas por el Acuerdo Metropolitano, expedido en 2013 y el cambio en la dinámica poblacional anteriormente mencionada.



Este aspecto resulta de gran importancia si se tiene en cuenta que la población identifica el potencial inmobiliario como un aspecto clave para el desarrollo de la competitividad del municipio. De acuerdo con la información arrojada por los grupos focales, este potencial está relacionado con el turismo, pues esperan que la dinámica inmobiliaria incentive el mejoramiento de la infraestructura en el municipio, además de atraer turistas y nuevos pobladores, lo cual posibilita el desarrollo urbanístico de Puerto Colombia.

Sin embargo, para lograr un buen ordenamiento territorial y un aprovechamiento óptimo de los usos del suelo y la distribución de las actividades de la población es necesario tomar en consideración la manera como estas personas se comunican, desplazan y desarrollan a lo largo del espacio, por lo que la existencia de una infraestructura vial y de transporte adecuada que permita la buena movilidad representará, sin duda, beneficios sostenibles en el tiempo.

Puerto Colombia cuenta actualmente con 29 kilómetros de vías, de los cuales 18 kilómetros pertenecen al área urbana y 11 al área rural. De acuerdo con lo reportado por la Secretaría de Tránsito, aproximadamente 12 kilómetros de las vías del municipio están dedicados de forma exclusiva al transporte público y no se tiene información respecto a las vías preferenciales para bicicletas y peatonales.

De acuerdo con el BID, un municipio como Puerto Colombia debería contar como mínimo 40 kilómetros de vía de uso exclusivo para el transporte público. Al analizar estas cifras, se observa que existen retos significativos en términos de movilidad en el municipio.

Sumado a esto, el municipio tiene dos vías arteriales importantes que le facilitan la comunicación con las capitales Barranquilla y Cartagena para la movilidad tanto de la población como de bienes y mercancías, de acuerdo con los datos del expediente municipal de 2013. La velocidad promedio que se reporta en las vías del municipio por parte de la Secretaría de Gobierno del municipio es de 40 kilómetros por hora. De acuerdo con las referencias de la metodología ICES, la velocidad mínima para evitar la congestión vehicular en horas pico es de 30 kilómetros por hora.

Respecto al tema de las vías, y las características de la actual flota de buses de las empresas prestadoras del servicio, resulta importante advertir que la dimensión o el tamaño de estas dificultan el acceso de los buses, lo cual podría estar limitando la cobertura.

El municipio debe pensar en soluciones de transporte público alternativas que se ajusten a las características e infraestructura actual, sin dejar de pensar en soluciones de fondo.



En cuanto a los medios de transporte de preferencia utilizados por la población, los datos de la Secretaría del Gobierno reportan que cerca del 80 % de la población elige el transporte público (incluyendo taxis) como su medio principal de desplazamiento, seguido de solo un 10 % que utiliza un vehículo privado y un 5 % que se desplaza a pie. Estos indicadores se corroboran con la ECSCH en la que el 49,02% de la población afirmó que su medio de transporte de preferencia son los buses, busetas y/o colectivos, junto con el 13,05 % que se moviliza principalmente en taxi, mototaxi o taxi colectivo.

Cuando se les pregunta por si principalmente se desplazan en vehículos privados (moto o carro), el porcentaje fue $\geq 14,24$ % y se resalta que el 13,59% de la población afirmó que se desplaza principalmente a pie o en bicicleta.

Es importante hacer hincapié en la necesidad de analizar la situación de transporte en la zona de conurbación debido que los datos presentados en este documento reportan la situación de la cabecera municipal. Se considera que al incluir la dinámica de movilidad de la zona de conurbación dicho panorama cambiaría significativamente.

En cuanto a la existencia de un sistema de planificación y administración del transporte, el municipio actualmente no está desarrollando ningún proceso al respecto; un tema de gran potencialidad por la ubicación y el tipo de transporte que se utiliza a nivel inter e intramunicipal.

El tema de la insatisfacción con el servicio de transporte público fue mencionado ampliamente por los participantes de los grupos focales:

En cuanto al transporte intermunicipal es la peor flota de buses de la zona. Se reciben amenazas de parte del gremio cuando uno se queja. Nadie hace nada por apretar o presionar a los transportadores. En cuanto a las tarifas, la calidad, el orden y la frecuencia se podría decir que es pésimo. El transporte es malo los fines de semana, y es imposible que suceda aquí donde viene tanta gente.

La segunda es el transporte; para salir de Puerto Colombia es una odisea, uno demora hasta 40 minutos dentro del municipio para llegar a Barranquilla, o sea, son 15 minutos para llegar a Buenavista, pero nosotros demoramos 40 minutos porque ellos van hablando por el celular. Para mí que llegara el Transmetro; sería maravilloso.

Tenemos un problema grave y es que no tenemos vía; debemos tener otra vía de acceso. La vía tres no la han querido habilitar, y con lo que se está construyendo vamos a tener un caos de transporte terrible. Yo pienso que esto es importante. Mejorar las que hay y regular el uso del transporte.



Otro aspecto negativo que incide en este potencial turístico tiene que ver con la ausencia de una Terminal de Transporte, que impide el desarrollo de este potencial.

Tenemos problemas en cuanto a transportes, los buses de Puerto Colombia son un desastre.

En cuanto al parque automotor del municipio, no se cuenta con mediciones oficiales, sin embargo, la ECSCCH indaga por la posesión por parte de los hogares de automóviles, motocicletas y bicicletas. Los resultados evidencian que el 25,7% de los hogares posee bicicleta, el 19,3% motocicleta y solo el 9,2% reportó que tiene un automóvil.

Las tasas de mortalidad y lesionados por accidentes de tránsito han venido en aumento desde 2006 hasta 2013. De acuerdo con lo reportado por el Instituto Nacional de Medicina Legal, la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito pasó de 18 a 22 casos por cada 100 000 habitantes entre 2006 y 2013. Por su parte, la tasa de lesionados reportada para 2006 fue de 65 personas por cada 100 000 habitantes y aumentó hasta 183 casos por cada 100 000 habitantes en 2013.

Es necesario revisar las políticas de prevención de accidentes de tránsito que se estén implementando en el municipio con el fin de lograr una reducción de estas cifras y generar mejor seguridad en la movilidad del municipio. Sin embargo, un factor que debe ser tenido en cuenta es la posible incidencia de la dinámica aportada por las vías nacionales que rodean al municipio en las tasas de mortalidad y lesionados por accidentes de tránsito. En este sentido se amplía la responsabilidad del control y la prevención a las autoridades nacionales y al Área Metropolitana de Barranquilla.

Finalmente, y de acuerdo con la información arrojada por los grupos focales, los participantes manifestaron la necesidad de mejorar la infraestructura vial, mejorar la calidad del espacio público existente, principalmente el estado de las playas, organizar el mercado público, avanzar en la construcción de una terminal de transportes, organizar el transporte público inter- e intramunicipal y crear un sistema o red de ciclorutas articuladas con los sitios con valor patrimonial, histórico y cultural, que serían de gran ayuda para el desarrollo del potencial turístico del municipio.



Otro aspecto que resulta de gran importancia para todo municipio o ciudad es la existencia de población en condición de vulnerabilidad, que no tiene acceso a los servicios básicos de vivienda, educación y empleo formal, puesto que representa un reto en la política pública la atención pertinente y oportuna de esta parte de la población.

En Puerto Colombia, el índice de necesidades básicas insatisfechas para el año 2005 fue del 24,74 % de acuerdo con lo reportado por el DANE. Asimismo, el número de personas que llegan al municipio a causa del desplazamiento, según lo reportado por el Ministerio de Protección Social, ha venido en aumento, y para el periodo 2008 - 2012 esta cifra superó las 100 personas al año.

Entre los indicadores que existen en el país para conocer la situación de pobreza, en el municipio solo se reporta información del Censo 2005 para el Índice de Pobreza Multidimensional el cual fue de 42,34 %, es decir, cerca de la mitad de la población está en condición de pobreza debido a la carencia de los servicios como educación, salud, trabajo, buen nivel de vida, un porcentaje bastante alto que evidencia la necesidad de políticas públicas encaminadas a mejorar la condición de bienestar de la población en general.

No obstante, al analizar el déficit cualitativo de vivienda como una medida de las condiciones de vida de la población encontramos que en 2005 el 24,74 % de las viviendas en el municipio no cumplía con los estándares mínimos de calidad de vida y prestación de servicios para sus moradores. Adicionalmente, la Secretaría de Gobierno reportó que para 2013 el 18% de las viviendas en el municipio estaba ubicada en asentamientos informales.




En conclusión, la **tabla 3** presenta los resultados de la semaforización realizada a partir del análisis de la situación actual en Puerto Colombia en cuanto a la Dimensión de Sostenibilidad Urbana.

Cabe destacar que en esta dimensión existen grandes falencias de información proveniente de fuentes secundarias, por lo que la clasificación de acuerdo con “benchmark” o valores de referencia definidos previamente en la metodología estuvo relacionado con la carencia de datos —que constituye un problema grave teniendo en cuenta el crecimiento acelerado del municipio en los últimos años—, y no necesariamente con el mal desempeño de los indicadores. Los indicadores están agrupados por subtemas y temas de interés e identificados de acuerdo con las categorías de referencia.

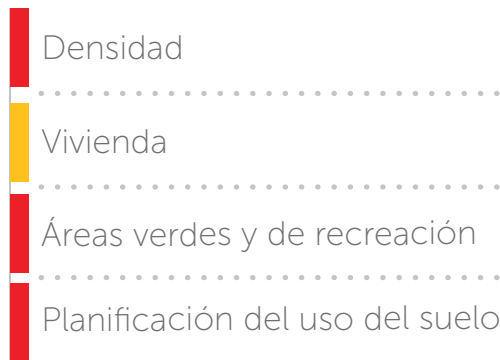


Tabla 3.

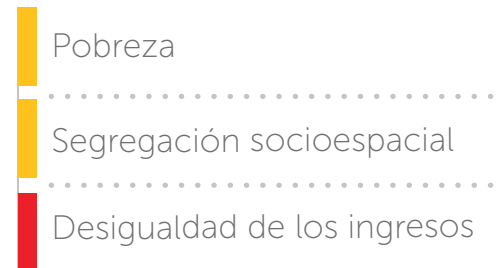
Semaforización de la Dimensión de Sostenibilidad Urbana.

Sostenible, buen desempeño 
 Desempeño potencialmente problemático 
 No sostenible, desempeño altamente problemático 

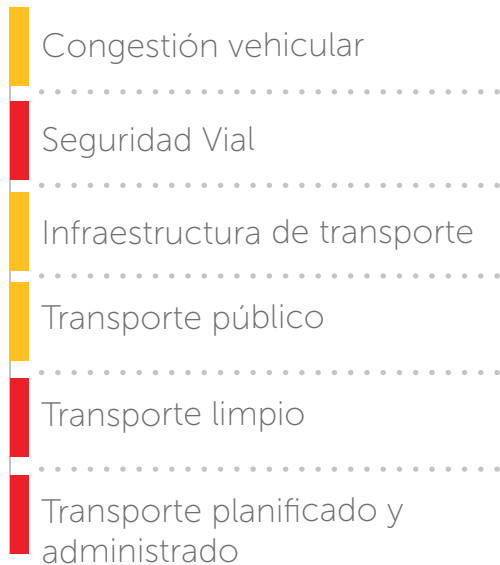
Uso del Suelo/ Ordenamiento del territorio



Inequidad Urbana



Movilidad/ Transporte



Fuente: Cálculo del Autor.



2.3 Sostenibilidad Económica y Social

La sostenibilidad económica y social hace referencia a la existencia de un entorno en el cual una calidad de vida favorable esté asegurada a través de condiciones de educación con igualdad de acceso para todos los habitantes, protección social en salud, y oportunidades de empleo de calidad y de largo plazo. Todo lo anterior con el propósito de crear una dinámica positiva para el desarrollo socioeconómico de la ciudad y la población, y con ello, mayores niveles de bienestar.

En este sentido, se destaca que la economía de Puerto Colombia se encuentra concentrada principalmente en el sector terciario. De acuerdo con cifras de la Cámara de Comercio de Barranquilla en 2005, el 53 y el 39,7 % de las empresas de Puerto Colombia se dedicaban a la prestación de servicios y al comercio, respectivamente, y solo el 6,4 % de estas pertenecían al sector industrial. En 2014, de acuerdo con los resultados de la ECSCCH realizada al sector productivo, esta relación cambió: la mayor parte de las empresas se dedican al comercio (59 %), seguido por el sector servicios (27 %).

La ECSCCH permitió conocer además aspectos importantes de la dinámica actual en el sector empresarial del municipio: el tipo de organización, antigüedad, tamaño, participación en el mercado local, regional, nacional e internacional, principales resultados obtenidos en el último año con respecto a ingresos, costos y margen de ganancias, así como la facilidad de los empresarios para acceder al sistema financiero que facilite la inversión.

De acuerdo con los resultados obtenidos en la ECSCCH, la actividad empresarial en Puerto Colombia se lleva a cabo bajo la figura jurídica de persona natural (55 %), seguido por empresas unipersonales (18 %), sociedades por acciones simplificada (14 %) y sociedades anónimas (14 %). El 3% restante está dividido entre sociedades limitadas y en comandita simple.

Como medida del alcance y competitividad del sector productivo en el municipio, se indagó sobre el tamaño de las empresas y la orientación de su mercado. En cuanto al tamaño de la empresa, se evidencia que el 88 % de las empresas o negocios encuestados son considerados microempresas, el 9 % pequeñas empresas y el restante 4 % se consideran medianas y grandes. Por su parte, el 80 % de las empresas abastecen únicamente el mercado local, mientras que un 11 % de las mismas comercializa y abastece la demanda en el distrito de Barranquilla.

Esta situación evidencia la necesidad de implementar un análisis a profundidad sobre la dinámica económica del municipio con miras a mejorar e impulsarla su alcance hacia fuera, que genere beneficios económicos y sociales para el desarrollo y bienestar de Puerto Colombia.



La antigüedad de estas empresas, como un indicador de la sostenibilidad económica brindada por el municipio, muestra que el 71 % de las empresas encuestadas tiene entre 0 y 5 años de funcionamiento, un 26 % tiene entre 6 y 10 años y solo un 3 % tiene una antigüedad superior a los 10 años; aspecto que podría ser objeto de mejoras por medio de la generación de políticas que incentiven la creación y el mantenimiento de empresas en el municipio como fuentes de generación de empleo y competitividad económica. Al respecto, se sabe que en promedio el número de días para obtener licencia de funcionamiento es de 15, tiempo adecuado que facilita el proceso para los nuevos empresarios.

En lo relacionado con la procedencia del capital de las empresas, el 96 % de los empresarios reportó que estos recursos provienen de fondos privados, y al respecto se observa la poca participación del sector público en la economía a través de programas de financiamiento a la actividad productiva. Aunque el capital proviene principalmente de recursos propios, los empresarios expresan que la dotación de los recursos físicos necesarios para realizar su actividad económica está en buenas condiciones en la mayoría de los casos. Sin embargo, solo el 20 % de las empresas está realizando inversiones para aumentar su infraestructura física y producción promedio.

Otro indicador que nos permite analizar la ECSCCH en términos de competitividad empresarial se relaciona con la evolución de la actividad productiva. En este sentido, se evidencia que más de la mitad de los empresarios afirmó que su situación económica, en términos de ingresos, costos y margen de ganancias, así como el volumen de producción, venta y cantidad de personal, se mantuvo igual respecto al año anterior. A pesar de esto son optimistas en cuanto a las expectativas futuras de su negocio, por lo que más del 50 % de los encuestados espera que los aspectos antes mencionados mejoren en el próximo año.

Por otro lado y de acuerdo con los resultados obtenidos a través de la realización de los grupos focales, la población identifica como factor clave para el desarrollo de la competitividad del municipio el potencial turístico. Es el más importante tanto por la frecuencia con que se menciona, como por las relaciones con otras potencialidades y problemáticas. Es tenido en cuenta por las organizaciones sociales, los jóvenes, las empresas formales y los líderes de opinión en mayor proporción.

El principal reto hace referencia a todos los esfuerzos que se necesitan para mejorar las condiciones de las playas y la infraestructura para desarrollar el turismo.



Relacionado con lo anterior, el potencial deportivo fue identificado como importante. Los participantes ven como ventaja la particularidad de las playas para incentivar la práctica de deportes del mar, como el surf, lo que provocaría la llegada de personas de otros lugares. Consideran que el desarrollo de estos deportes es todavía incipiente, la infraestructura precaria y el potencial enorme. Por lo cual demanda la implementación de infraestructura física y humana que permita el desarrollo de dicha actividad.

Otro potencial identificado en los grupos focales fue el histórico. Los participantes consideran como imperativo rescatar la historia de Puerto Colombia como diferenciador si se quieren desarrollar planes y estrategias para aumentar la competitividad del municipio.

En cuanto a las condiciones de empleo e inserción al mercado laboral, no existe información al respecto para el municipio, si se atiende la información proveniente de las instituciones oficiales a nivel local, departamental y nacional. La serie de datos existente para el Área Metropolitana de Barranquilla –AMB– no permite realizar una aproximación para el municipio debido a las características particulares observadas en el distrito de Barranquilla. A pesar de lo anterior, la ECSCH permitió conocer algunos aspectos relevantes de las condiciones de empleo de las personas que generan los ingresos en los hogares encuestados.

De acuerdo con los resultados de la encuesta, la tasa de global de participación en el mercado laboral por parte de las personas que generan los ingresos es de 86,3% y la tasa de ocupación es de 97,7%. Por su parte, el porcentaje de estas personas en condición de desempleo es del 2,3%.

Las cifras señaladas muestran que la mayoría de las personas generadoras de ingresos en los hogares se encontraba realizando una actividad paga por una hora o más en algún negocio durante la semana previa a la realización de la encuesta. Sin embargo, en el municipio de Puerto Colombia se observa un alto grado de informalidad, tanto en el tipo de empleo de los trabajadores como en los canales de búsqueda utilizados para su consecución.

La tasa de informalidad en el mercado laboral de Puerto Colombia es del 58,5%; indicador medido en términos de porcentaje de población empleada que no cuenta con contrato para realizar su labor. Es importante anotar que el 33% de las personas que generan los ingresos del hogar en este municipio son trabajadores independientes o por cuenta propia. El 58,5% de las personas que en el momento de la encuesta se encontraban trabajando consiguió su empleo una vez pidió ayuda a un familiar, amigo o colega.



Con respecto a la población desempleada, se observa que el 11,5 % está dispuesto a instalar un negocio. No obstante, ninguna de estas personas realizó algún tipo de actividad para lograrlo. Por su parte, las razones principales por las cuales explican este hecho son: falta de recursos para instalarlo (71,4 %) y no poseer conocimiento para hacerlo (14,3 %).

Los grupos focales arrojaron información adicional sobre las expectativas de los comerciantes para recibir apoyos encaminados al fomento de su actividad económica:

*Pero en sí al comerciante cuando necesita apoyo son fugaces. Es malo darle dinero al empresario, mejor apóyennos en maquinaria y capacitación...
Nada. No hay continuidad, no conozco una acción permanente que haga el seguimiento y ejecución de algún proyecto. La alcaldía por medio del SENA oferta cursos, participaciones, capacitaciones. Pero al empresario como tal no hay apoyo. Se presentan proyectos pero no se desarrollan.
Las capacitaciones que hace el SENA para que la gente aprenda cosas, y a los desplazados para que inicien negocios, pero para los micro y pequeños empresarios no. Ni de la administración y si hace falta.*

En relación con las personas que desean obtener un empleo, se observa que el 60 % de esta población ha buscado en un periodo comprendido entre 1 y 4 semanas; otro 20 % permaneció en la búsqueda entre 12 y 26 semanas y, por último, el 20 % restante ha buscado entre 36 y 56 semanas.

El principal canal de búsqueda de empleo de esta población es solicitar ayuda a familiares, amigos o colegas. Los anteriores resultados permiten concluir que el mercado laboral del municipio de Puerto Colombia, además de caracterizarse por su informalidad, presenta desempleo de larga duración.

La necesidad de generar fuentes de empleo es un tema recurrente en el discurso de los participantes de los grupos focales, quienes analizan los factores que podrían estar afectando la generación de oportunidades de trabajo para los porteños, las fortalezas del municipio y la gestión de las autoridades en esta materia:



Considero que hay que mejorar la acción de generación de empleo. En otros municipios hay comercio, y eso es lo más mínimo. Aquí no existe eso como potencial. Hay que verificar la fuente de empleo del sector turístico. Por cada turista que visita las playas de Puerto Colombia son 5 que dejan de venir porque el tipo se va atracado, robado, se queja de los precios elevados, se va hablando mal de las playas y prefiere irse a otros lugares. El alcalde debe buscar estrategias para generar empleos y empresas y fortalecer la competitividad a la gente emprendedora; por decir algo, aquí tienen a toda esa gente vendedora de pescado, cójanlos, capacítenlos, denles unas neveras, reubíquenlos en lugares específicos, etc. ¡Pero por favor, cosas tan básicas como esas! Vemos en la economía informal que esos mototaxistas si no tuvieran esas motos fuera peor la vaina porque hubiese más desempleados. Hay que mirar el desarrollo que está teniendo el sector de Sabanilla, (...) Puerto Colombia tiene algo bueno que ofrecer y es que somos el norte de Barranquilla.

La falta de generación de empleo. Eso está creando problemas de drogas.

Se está haciendo mal uso de las playas y del sector turismo. Si hacemos el buen uso vamos a generar trabajo para nuestra gente.

En materia de educación, la tasa de alfabetismo entre los adultos a 2005 era de 94,4 % según datos del DANE. De acuerdo con el MEN, las tasas de cobertura educativa de la ciudad han presentado importantes fluctuaciones: mientras que para 2005 las tasas de cobertura bruta para Preescolar, Primaria, Secundaria y Media eran de 187,16; 194,17; 199,45 y 168,59 %, respectivamente, para 2012 estas cifras aumentaron en todos los niveles, menos en Preescolar, siendo de 167,22; 218,23; 249,8 y 186,7 %, respectivamente. De manera similar, para 2012 las tasas de cobertura neta para Preescolar, Primaria, Secundaria y Media fueron, respectivamente 73,2; 174,64; 191,77 y 111,5 %.

Como se ve, los indicadores presentan valores muy por encima del 100 %, lo cual puede ser provocado por la existencia de un gran número de instituciones educativas que se encuentran localizadas en territorio de Puerto Colombia, pero que principalmente abastecen la demanda de educación de niños y jóvenes de Barranquilla. De hecho, el número de instituciones educativas en Educación Primaria, Secundaria y Media radicadas en el municipio pasó de 22 a 29 entre 2004 y 2012. Finalmente, la cobertura en Educación Superior tan solo alcanzó el 20,9 % para 2012, lo cual evidencia una falencia en la promoción de los bachilleres hacia niveles de estudio superiores, por lo cual se constituye en una oportunidad de mejora en el municipio.



Cabe señalar que si bien las tasas de cobertura educativa en los niveles de Secundaria y Media superan el 200 %; los resultados para la cabecera municipal obtenidos de la ECSCCH indican que a 2014 menos del 32 % de la población encuestada cuenta con educación media como máximo nivel educativo.

Se observa que alrededor del 31,4 % de la población encuestada manifestó que había culminado su educación media; 28,1 % posee una educación superior ya sea a nivel técnico, tecnológico o universitario; 18,6 % culminó la primaria; 18,3 % los estudios secundarios y solo el 0,7 % de los encuestados tiene un título de postgrado: especialización, maestría o doctorado. Una cifra significativa en este ámbito es el porcentaje de población que no ha alcanzado ningún nivel educativo, aproximadamente el 3 % de los porteños que hicieron parte de la muestra.

Otro aspecto importante que se observa de acuerdo con los resultados de la ECSCCH es la falta de deseos por parte de la población por incrementar su nivel educativo. Al indagar por la posibilidad de continuar los estudios, ya sea a nivel primario, secundario o universitario, o, en su defecto, obtener algún tipo de capacitación, el 39,5 % de la población no desea tener ningún tipo de capacitación y el 17,7 % de los encuestados desearía realizar una carrera técnica o tecnológica. Esta situación podría ser una respuesta a las pocas oportunidades formales de trabajo que existen en el municipio.

La tasa de extra-edad y las tasas de aprobación, deserción y repitencia constituyen indicadores importantes en materia educativa, debido a que permiten analizar la dinámica que se presenta en el sector, conocer qué tanto rezago educativo hay y cuál es la calidad de la educación y de los estudiantes en el municipio de Puerto Colombia.

En cuanto a la tasa de extra-edad, para el caso de la Primaria el porcentaje se duplicó en el periodo estudiado: de 8,7 % en 2006 pasó a 16,6 % en 2010, de acuerdo con las cifras reportadas por la Gobernación del Atlántico. Situación contraria para el caso de Secundaria y Media, cuyo porcentaje de personas por fuera del rango de edad para estos niveles disminuyó entre 2006 y 2010 para ambos casos: de 28,2 % pasó a 21,7% en el 2010 para la Secundaria, y del 52,3 % al 41,3 % para la Media.

Por su parte, los resultados de deserción, aprobación y repitencia son positivos, pues en el caso de la Primaria, el porcentaje de aprobación fue del 95,6 %, siendo solo el 4,4 % los que desertaron (2,1 %) o deben repetir el curso (2,3 %). Asimismo, los resultados para la Secundaria y Media indicaron que en un 95,3 % de los estudiantes aprobaron y solo un 4,7 % debe repetir el curso (3,1 %) o, en su defecto, desertan (1,6 %).



Esta información resulta útil debido a que la población en edad de estudiar y que participa del sector educativo no se enfrenta a importantes barreras de acceso a la educación, y son muy pocos los que deben repetir cursos o deciden abandonar el sistema por diferentes causas.

Para el tema de calidad de la educación impartida, los resultados de las Pruebas Saber que realiza el Estado periódicamente y la relación estudiantes/docentes son de gran utilidad para evaluar las condiciones y los resultados de los procesos de aprendizaje desarrollados. El porcentaje de estudiantes con un nivel satisfactorio o avanzado en las Pruebas Saber 9 se han mantenido constantes en los 3 años de realización de la prueba. Por ejemplo para el caso del área de lectura, entre el 50 y el 60 % de los estudiantes alcanza los niveles satisfactorio y avanzado, y para el área de matemática, el porcentaje de estudiantes en dichos niveles oscila entre el 41 y el 48 %. En cuanto a las Pruebas Saber 11, el promedio de resultados se ha mantenido estable entre 2011 y 2013. En 2013, el promedio de los puntajes en lenguaje y matemática fue de 48,32 y 47,81 % respectivamente. Lo anterior refleja los rezagos en cuanto a la calidad de la educación brindada en el municipio y la potencialidad que este sector tiene para el desarrollo del municipio. Por último, se observa que la relación estudiante/docente para la Primaria fue de 23 a 1 en 2013, valor inferior al determinado por el Ministerio⁵.

El potencial educativo fue identificado como clave para el desarrollo de la competitividad del municipio. En los grupos focales realizados con organizaciones sociales, jóvenes, empresarios formales y líderes de opinión se reconocen tanto las falencias actuales en materia de educación como los beneficios que reportaría para el municipio en un futuro si se le apuesta de manera decidida. Los participantes consideran que hay que mejorar la educación impartida, hay una necesidad imperiosa de "educar a Puerto Colombia"; opinan que se debe aprovechar la presencia en el municipio de las universidades más importantes de la región.

Consideran que el desinterés de los habitantes, la deserción escolar y el difícil acceso a la educación superior limitan la consolidación de este potencial; al igual que otras situaciones, como los embarazos tempranos y el consumo de sustancias psicoactivas. Cabe destacar que se puede interpretar que este potencial es importante, pero se encuentra aislado de los demás potenciales identificados en el estudio; en otras palabras, no se menciona de manera clara de qué forma la educación ayudaría al fomento del turismo o la protección del medio ambiente, por ejemplo.

De igual manera, en el grupo focal realizado con niños y padres de familia, estos últimos comentaron que la educación que se les brinda a sus hijos e hijas es buena y ha mejorado mucho, sin embargo, consideran que la calidad depende

⁵ Las relaciones técnicas alumno/docente están definidas por el Ministerio de Educación Nacional en el Decreto 3020 del 2002, en el que de la relación alumno/docente para Primaria debe ser de 35:1 para la Zona Urbana y de 25:1 para la Zona Rural.

mucho del sector y que en los sitios más vulnerables la educación no es buena. Comentan que el Estado debería tener una mayor participación en el sector privado y ayudar a la cualificación de los profesores de ambos sectores.

En parte del sector oficial yo veo que últimamente pues están capacitando muy bien al personal docente; también es cuestión de actitud. No todas las personas tenemos la misma disposición, la misma actitud, la misma entrega. Así tengamos una mayor capacitación que nos hagan, que nos den, pues también es cuestión de actitud. En cuanto al sector privado, pienso que muchas veces al sector privado le toca hacer como que con las uñas, solito, aparte, porque muchas veces se relega, como todos se dirige al sector oficial, entonces cómo se dan cuenta que es privado, entonces no se le da las mismas oportunidades para que pueda seguir dentro de una misma línea que permita seguir mejorando el quehacer pedagógico.

En el tema de salud y la prestación de los servicios de salud, la cobertura en aseguramiento total del municipio de Puerto Colombia, es decir, el porcentaje de la población total que se encuentra afiliada al Sistema General de Seguridad Social en Salud, pasó de 49,1 a 69,24 % entre 2003-2013, mientras que de la población apta para pertenecer al régimen subsidiado, los porcentajes de cobertura pasaron del 81,68 al 100 % en el mismo periodo. La ECSCCH indica que en 2014 alrededor del 95 % de la población encuestada en la cabecera urbana del municipio se encuentra afiliada al sistema. De lo anterior, el 63,2 % reportó que es beneficiario y el 36,8 % restante cotizante. El tipo de afiliación para esta población se realiza en mayor proporción a través del régimen contributivo (56,5 %). Por su parte, en el estudio realizado por la División de Ciencias de la Salud de la Universidad del Norte para el corregimiento de Salgar se encuentra que el 72 % del total de viviendas encuestadas estaba afiliada al Sisbén para 2014.

En el tema de políticas llevadas a cabo para la prevención y control de enfermedades, se observa que las coberturas en vacunación para los niños menores de un año o de un año se encuentran por encima del 70 % en todos los tipos. Más específicamente, las coberturas entre 2003 y 2012 se comportaron de la siguiente manera: para el antipolio, la cobertura pasó del 79,6 al 89 %; la vacunación contra la tuberculosis aumentó del 67,6 al 105 %; la cobertura de las vacunas de hepatitis B, influenza tipo B y DTP, pasó del 79,6 % en el primer año hasta el 89 % en el último año de estudio; y por último, la vacuna contra la triple viral en niños de un año, aumentó su cobertura al pasar del 61 al 103 % en el periodo analizado.



Estos indicadores muestran el esfuerzo por parte de las distintas escalas del gobierno hacia la prevención y el control de enfermedades en esta población; aspecto clave para el buen desarrollo de la población infantil en el municipio.

En cuanto al uso en general del sistema de salud, alrededor del 15 % de las personas encuestadas manifestó que algún miembro de su hogar requirió atención médica o estuvo enfermo –sin necesidad de hospitalización– durante los 12 meses previos a la encuesta. Las acciones emprendidas por el encuestado o el miembro del hogar para atender el problema de salud fueron acudir a un médico o especialista a través del sistema de salud. El 24,8 % acudió al personal médico dispuesto en el municipio u otra ciudad utilizando recursos propios; mientras el 30,7 % de la población que se sintió enferma no recibió atención médica; la razón principal de este comportamiento fue que consideraron que su caso era leve.

Cabe señalar que el 88,3 % de las personas que utilizaron el servicio de salud para atender su problema manifestó que estaba satisfecho o muy satisfecho por la atención recibida por la institución o el profesional de salud.

Pese a estos altos niveles de satisfacción con el servicio de salud recibido, lo manifestado por los participantes de los grupos focales muestra un descontento que llama la atención:

... identifico salud, calidad, médicos, no hay urgencias. ... La salud es pésima, cero en calidad.

Me parece que problemas importantes son la Infraestructura de la salud que no hay y el empleo.

No tenemos hospital; somos un pueblo que pensamos en pequeño. No hablan de hospital sino de patronato o puesto de salud. Hay que cambiar el chip. No se habla de municipio sino de pueblo.

El tema de la salud, debemos asumir lo que X dice, necesitamos resolverle a la gente de estratos bajos este tema. Cómo es posible que con tanto dinero no hay una atención adecuada. El municipio necesita ampliar la cobertura y acceso a la salud.

Por otro lado, las tasas de fecundidad y mortalidad del municipio permiten examinar su proceso de transición demográfica, en las cuales se observa que en promedio para 2013 nacieron 22 niños por cada 1000 mujeres en etapa fértil, y de manera específica, la fecundidad en las adolescentes fue de 87 niños por cada mil mujeres en edad adolescente para 2012, de acuerdo con las cifras reportadas por el DANE. Respecto a este tema, el estudio realizado por la División de Ciencias de la Salud de la Universidad del Norte para el corregimiento de Salgar nos muestra



que el 16 % de las mujeres entre 10 y 19 años con vida sexual activa están embarazadas, frente a un 14 % de mujeres entre los 30 y 39 años.

Estos resultados muestran que el municipio aún se encuentra en una etapa de crecimiento demográfico, aunque debe tenerse en cuenta el indicador de nacimientos de adolescentes, ya que esto puede suscitar la necesidad de políticas de salud sexual y reproductiva para los jóvenes del municipio.

Las tasas de mortalidad del municipio en los niños menores de cinco años fueron constantes durante el periodo 2003-2013, de acuerdo con las cifras entregadas por el DANE y la Gobernación del Atlántico, y 2013 fue el año en que se reportó el mayor valor, con 4,49 niños por cada 1 000 habitantes menores de cinco años. Adicionalmente, entre las causas de defunción de esta población se observa que los trastornos respiratorios causan un poco más de una muerte al año por cada 1000 habitantes menores de cinco años, mientras que la desnutrición y la enfermedad diarreica aguda no fueron causantes de muertes en esta población para casi todo el periodo de estudio. Por último, la tasa de mortalidad en menores de un año ha venido disminuyendo en menor medida: de 17,72 niños por cada 1000 nacidos vivos para 2005 pasó a 15,07 niños menores de un año por cada 1000 nacidos vivos en 2012.

Para la tasa de mortalidad general del municipio, se observa que en 2003 ocurrían 3,2 defunciones por cada 1000 habitantes y para 2013 esta tasa alcanzó las 4,76 defunciones por cada 1000 habitantes según información del DANE. En cuanto a la tasa de mortalidad materna, la Gobernación del Atlántico reporta que no se presentaron defunciones en las mujeres por complicaciones durante el embarazo o el parto; resultado importante, pues demuestra que la asistencia a los controles prenatales y la atención institucional al momento del parto se están desarrollando de manera adecuada.

Los anteriores datos se comprueban en la ECSCCH, en la que los habitantes del municipio de Puerto Colombia consideran que se encuentran en buenas condiciones de salud. En particular, el 59,9 % de los encuestados señaló que su estado de salud es bueno y el 30,8 % manifestó que es muy bueno. Al comparar estos resultados con su percepción con respecto a las condiciones de vida y prevalencia de enfermedades crónicas, observamos un comportamiento coherente.

Otro aspecto pertinente en esta dimensión es la conectividad del municipio, en la cual se presentan deficiencias importantes. A pesar de que Puerto Colombia ha experimentado un aumento en el número de suscriptores a internet banda ancha en los últimos años, la cifra sigue siendo baja (en 2013 tan solo 9,22 suscriptores



por cada 100 habitantes), de acuerdo con lo reportado por la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones del Municipio. Adicionalmente, por cada 100 habitantes, 65 tienen computadores en casa y tan solo 8,5 poseen televisión por cable.

Los resultados de la ECSCCH refuerzan la necesidad de mejorar estos indicadores; solo 32,8 y 32,4 % de los encuestados cuentan con servicios de internet o telefonía fija, respectivamente, mientras que para el corregimiento de Salgar, el estudio realizado reportó que solo el 21 % de los encuestados cuenta con este servicio.

Estas cifras plantean la necesidad de que la ciudad impulse la penetración y el uso de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) entre toda la población y no solo en las instituciones educativas como hasta el momento se ha venido desarrollando, con el fin de disminuir los rezagos con respecto a otras ciudades del país.

En materia de seguridad, de acuerdo con la información reportada por la Secretaría de Gobierno del municipio, el número de hurtos se mantuvo en 14 casos por cada 1000 habitantes en los años que se cuenta con disponibilidad de datos (2004, 2005 y 2013), excepto 2007, año en que se presentó un aumento de 22 casos por cada 1000 habitantes. Para 2013, 4 hurtos por cada 1000 habitantes fueron con violencia o amenaza de violencia, mientras que 2 de cada 1000 hurtos fueron a rapiña. Adicionalmente, la tasa de hurtos a residencias y la tasa de hurtos a motocicletas o automóviles disminuyeron de 2004 a 2013. En el caso de los hurtos a residencias, para 2004 se presentaron 14 casos, mientras que para 2013 solo 4; y para los hurtos a motocicletas o automóviles, la cifra pasó de 7 a 4 casos en el mismo periodo.

En cuanto a homicidios, de acuerdo con el Instituto Nacional de Medicina Legal, la tasa de homicidios ha disminuido de forma notoria desde 2005 hasta 2013, con una cifra que va desde 66 hasta 22 casos de por cada 100 000 habitantes. Contrario a esto, el número de casos de lesiones fatales aumentó desde 2006 al 2013: de 18 casos ocurridos por cada 100 000 habitantes pasó a 22.

Con esto se corrobora la percepción en cuanto a seguridad de los encuestados, pues aunque las cifras han venido disminuyendo respecto a los años anteriores, se debe seguir trabajando por generar mayores niveles de seguridad en las zonas que se consideran aún inseguras en el municipio.

En tanto, la ECSCCH muestra que en 2014 el 87,4% de la población encuestada manifestó que se sintió seguro o muy seguro en Puerto Colombia. Esta cifra es consistente con el bajo porcentaje de población víctima de algún delito en el



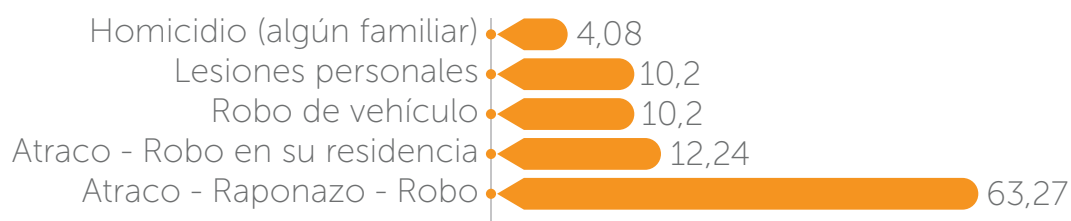
municipio. Aproximadamente el 6 % de los encuestados manifestó que algún miembro de su hogar fue víctima de atraco, robo, lesiones personales, entre otros, durante los 12 meses previos a la encuesta. El delito con mayor incidencia entre las víctimas fue atraco, robo o raponazo (63,3 %) como se muestra en la gráfica 2. Dentro de este tipo de delitos, el robo de celular fue el de mayor prevalencia.

Estos resultados contrastan con la opinión de los participantes de los grupos focales, quienes mencionaron la inseguridad como una problemática relevante en el municipio. La inseguridad está relacionada con el incremento de problemáticas sociales como la drogadicción, el microtráfico, la extorsión, los robos y el vandalismo. Sin embargo, pese a que es un problema presente en el municipio, todavía consideran a Puerto Colombia como un lugar seguro. Asimismo, los niños comentan sobre la violencia que se vive en el municipio como una problemática que los afecta directamente, pues afirman que hay mucho maltrato, tanto a los niños como a los animales.

En el caso de los empresarios, el 97 % afirma que percibe el ambiente de Puerto Colombia como seguro o muy seguro para su empresa o actividad económica. Este resultado coincide con el alto porcentaje de empresarios que afirmó que la probabilidad de ser víctima de un delito en Puerto Colombia es ninguna o poca (88,7 % de los encuestados).

Gráfica 2

Delitos con mayor incidencia en Puerto Colombia



Fuente: Encuesta de Caracterización Socioeconómica y Competitividad Humana en el municipio de Puerto Colombia, 2014



Cabe señalar que el 57,4 % de las víctimas no denunció el delito ante la autoridad competente a pesar de que en su mayoría perciben que podrían volver a sufrirlo (74,1 %). Las razones principales que explican este comportamiento es la desconfianza en las autoridades de seguridad (25,8 %) o considerar que el delito no fue lo suficientemente serio o, en su defecto, que no hubo pérdidas (22,6 %).

Por último, la ECSCCH indica que los lugares en los que la población considera que se presenta mayor inseguridad son: el malecón (74 %), la playa (30,8 %), y el muelle (22,8 %), entre otros. Las razones principales por las cuales consideran inseguros estos lugares son la poca presencia policial (51,7 %), que estos lugares son zonas de consumo y venta de droga (37,1 %) y la alta presencia de pandillas y delincuentes en la zona (32,8 %).

En resumen, la tabla 4 presenta los resultados de la semaforización realizada a partir del análisis de la situación actual en Puerto Colombia en cuanto a la Dimensión de Sostenibilidad Económica y Social, de acuerdo con la información recogida de fuentes secundarias, en relación con el "benchmark" o valores de referencia definidos previamente en la metodología. Los indicadores están agrupados por subtemas y temas de interés e identificados según las categorías de referencia.

Tabla 4.

Semaforización de la Dimensión de Sostenibilidad Económica y Social.



Sostenible, buen desempeño 
 Desempeño potencialmente problemático 
 No sostenible, desempeño altamente problemático 

Competitividad de la economía

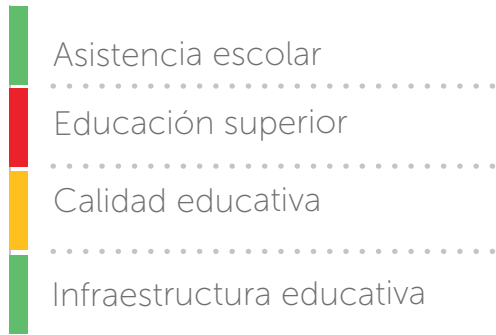


Empleo

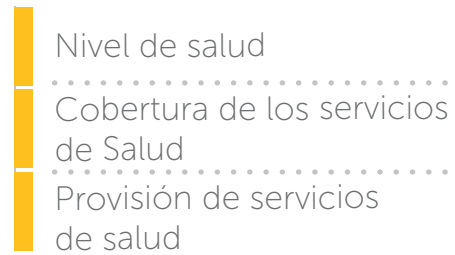


Sostenible, buen desempeño 
 Desempeño potencialmente problemático 
 No sostenible, desempeño altamente problemático 

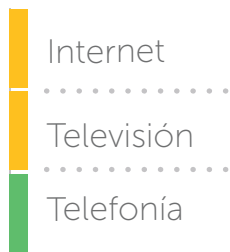
➔ Educación



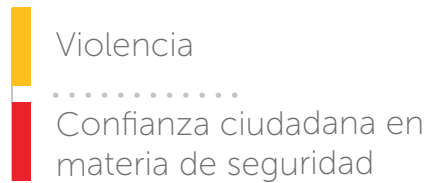
➔ Salud



➔ Conectividad



➔ Seguridad



Fuente: Cálculo del Autor.

2.4 Sostenibilidad Fiscal y Gobernabilidad

La existencia de un buen manejo fiscal en un gobierno, referente a la gestión eficiente de los ingresos, gastos y deuda pública, representa la base para asegurar su sostenibilidad a largo plazo y el cumplimiento de las políticas y proyectos planteados. Adicionalmente, una gestión moderna y transparente, que incentive la participación ciudadana en los procesos del Estado y una rendición de cuentas clara y constante son condiciones favorables de gobernabilidad, que permiten un correcto accionar del Gobierno. Es por esto que a continuación se expondrán los indicadores fiscales y gubernamentales recogidos para el municipio de Puerto Colombia.



En el tema de los ingresos, de acuerdo con lo reportado en la ejecución presupuestal, el municipio ha presentado un aumento de los ingresos propios (provenientes de impuestos, multas, tarifas, entre otros) como porcentaje de sus ingresos totales: aumentando del 45,88 % al 90,49 % en el periodo 2003-2013.

De manera similar, los ingresos tributarios por cada 1000 habitantes pasaron de 146 a 832 millones de pesos corrientes entre 2003 y 2013. No obstante, teniendo en cuenta los resultados de los grupos focales y la opinión de los expertos, es importante actualizar la base catastral del municipio y así garantizar los ingresos por este concepto. En contraste, las transferencias del Gobierno, como porcentaje de los ingresos totales, han venido disminuyendo: de 47,91 % en 2003 pasaron a 23,07 % en 2013.

En cuanto al manejo y gestión del gasto, en la ejecución presupuestal se evidencia que el gasto destinado para inversión respecto al total fue variable durante el periodo 2003-2013: en 2003 fue de 61 % y aumentó casi al 80% entre 2005 a 2010 y finalizó con un 77,34% en 2013. Sin embargo, se identifica una oportunidad de mejora en este aspecto, pues la proporción del gasto total que se espera sea destinado a inversión es del 85 %. Por su parte, al analizar este gasto en inversión en proporción a la población del municipio, se encuentra que desde 2003 ha venido en aumento hasta alcanzar casi 1,4 millones de pesos corrientes para 2013.

Asimismo, los gastos corrientes como porcentaje del gasto total no muestran una dirección clara de aumento o descenso a lo largo del periodo de análisis, estando entre el rango de 20 % a 40%, y para 2013 el 22,66 %, con una tasa promedio de crecimiento anual del gasto corriente para los últimos cinco años de 10,15 %.

Estos indicadores nos muestran la necesidad de revisar el manejo y la calidad del gasto operativo del municipio, puesto que es recomendable que este no supere el 10 % al año y que su tasa promedio de crecimiento anual sea inferior al 2 %.

De la misma manera, los gastos en activos fijos como proporción del gasto total no presentan una tendencia clara durante el periodo, aunque para 2003 este porcentaje fue de 24,4% y para 2013 alcanzó el 55,65 %.

Por otro lado, los gastos de funcionamiento disminuyeron respecto a los ingresos corrientes disminuyeron de manera notoria desde 2003 hasta 2013, representando el 98,77 % para el primer año, en contraste con el 52,1 % evidenciado al final del periodo de análisis.

Para el caso de la deuda pública, se observa que esta fue del 7,5 % del total del ingreso (14,54 % del ingreso corriente) para 2003, sin embargo, se presentó una



disminución considerable para 2007, lo cual permitió que desde 2010 el municipio no tenga deuda pública.

La capacidad de ahorro del municipio se ha mantenido en aumento durante el periodo, y podría considerarse un indicio de la buena gestión y manejo de los recursos públicos, debido a que para 2013 el ahorro superaba el 50% del total de ingresos. Este manejo adecuado de las finanzas se refleja en un indicador de desempeño fiscal satisfactorio, el cual para 2003 estaba en 57,8 % y para 2013 en 84 %, es decir, el gobierno es eficiente en el recaudo de impuestos, manejo del endeudamiento y gestión del gasto.

La Alcaldía reportó que se cuenta con un presupuesto plurianual, en el que se recoge toda la información sobre la ejecución y planificación de ingresos y gastos del municipio, con el fin de evaluar la gestión pública y el cumplimiento de las políticas y proyectos propuestos.

Por otro lado, se observa que el Gobierno adelantó un proceso de planificación y construcción de un presupuesto de manera participativa; evidenciado en el proceso de realización y aprobación del actual Plan de Desarrollo, en los que se programaron y realizaron mesas de trabajo en el casco urbano y cada uno de los corregimientos con el fin de trabajar de la mano de la población en la identificación de las problemáticas del municipio y examinar qué programas o políticas deberían llevarse a cabo para mejorar la calidad de vida en el municipio. Adicionalmente, para 2013 según lo reportado por el gobierno municipal, se realizaron dos sesiones públicas de rendición de cuentas.

Por último, se cuenta con sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión de la municipalidad y las adquisiciones y contrataciones que realiza, lo cual demuestra el compromiso por parte de la Alcaldía de involucrar a los habitantes en los procesos que se llevan a cabo.

Los anteriores mecanismos de divulgación, organización y exposición de la información son evidencia de los resultados obtenidos en el Índice de Gobierno Abierto por parte del municipio, que para 2013 alcanzó una calificación de 70,4 %; resultado similar a los obtenidos por las principales capitales del país, como son Medellín, Barranquilla y Bogotá.

No obstante estos resultados, los habitantes del municipio poseen bajos niveles de satisfacción con respecto a la información entregada por la Alcaldía sobre su gestión administrativa, según se infiere de los resultados de la ECSC. Los resultados de las acciones realizadas por las diferentes instituciones y autoridades para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Puerto Colombia muestran que solo el 40,3 % de las personas encuestadas se encuentran satisfechas con la



información sobre los programas y proyectos realizados por la Alcaldía del municipio, mientras que solo el 4 % de los empresarios afirmó que conoce si la Alcaldía realiza actividades o proyectos para incentivar su actividad económica. En tanto, el 31,5 % de dicha población percibe que dicha institución se encuentra realizando acciones para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Este porcentaje se reduce significativamente cuando se hace referencia al Área Metropolitana (3,9 %), Policía (14,1 %), Concejo Municipal (0,9 %), juntas de acción comunal (3 %) y las autoridades de control (1,1 %).

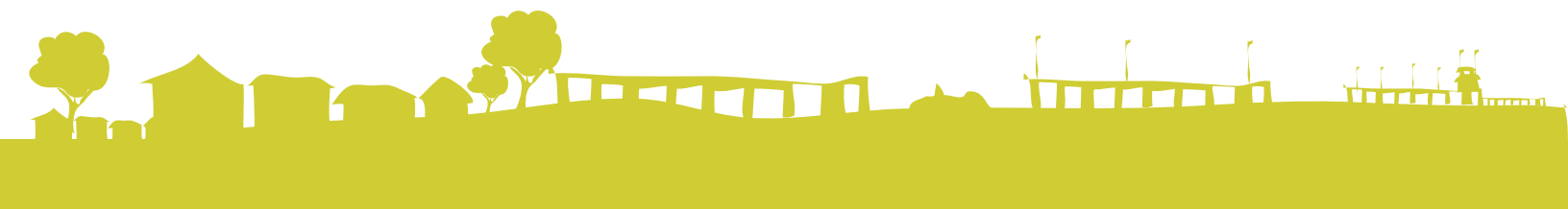
Con los empresarios se indagó si conocían cuáles instituciones estaban realizando acciones para facilitar su actividad económica; a lo que el 46 % de los encuestados consideró la Policía como la principal institución, seguida de las empresas de servicios públicos (31 %) y el Concejo del municipio (23 %).

Por otro lado, un aspecto que se evidenció a través de los grupos focales es la identificación del conformismo como una característica negativa en las gentes de Puerto Colombia. Aunque resulta difícil de interpretar, pues se trata de una apreciación subjetiva de los asistentes, es un elemento importante por lo reiterativo, y por la forma en que se asocia con las problemáticas y potencialidades identificadas. Este aspecto está estrechamente relacionado con la identidad y al modo de ser porteño. Por ello consideran necesario empoderar a los porteños, para así evitar problemáticas como la desmotivación para estudiar, la manipulación política, la resistencia al cambio y nuevas ideas al desarrollo que pueden frenarlo.

En cuanto a la gestión de los gobiernos, el Índice de Transparencia resulta ser el más pertinente para analizar la evolución en el tiempo de la ejecución de los gobiernos, pero en el informe realizado por Transparencia por Colombia para los municipios solo se reporta información de Barranquilla y Soledad para el departamento del Atlántico.

Sin embargo, una de las problemáticas más relevantes identificadas por los participantes en los grupos focales hace alusión a que, en su opinión, la baja transparencia afecta negativamente el desarrollo de los proyectos sociales o de infraestructura, el desempeño de la gestión pública y la calidad de vida del municipio.

Estos indicadores son congruentes con el hecho que aproximadamente el 60 % de los encuestados se encontraba muy insatisfechos o insatisfechos con la información entregada a la ciudadanía por parte de la Alcaldía municipal sobre los programas y proyectos desarrollados hasta el momento de la encuesta.



Asimismo, se observa un bajo nivel de confianza en las instituciones y autoridades presentes en Puerto Colombia, como se evidencia en las gráficas 3 y 4.

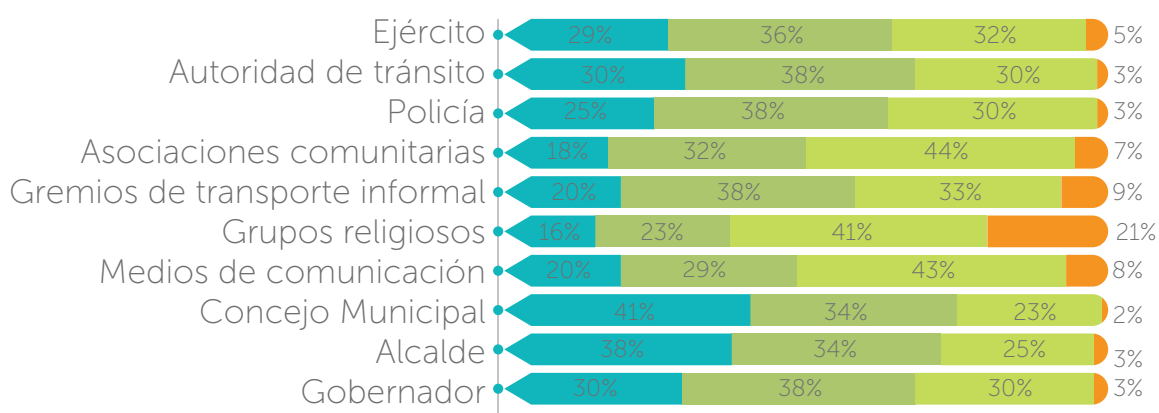
Se les preguntó a los habitantes y empresarios del municipio qué tanta confianza les inspiraba algunas instituciones territoriales. En el caso de la población, el Concejo Municipal, la Autoridad del Tránsito, la Policía, el Alcalde y el Gobernador generan una alta desconfianza. Por su parte, los empresarios tienen un nivel de desconfianza generalizado, puesto que todas las instituciones valoradas resultaron con una mala calificación.

Estos resultados son un aspecto preocupante debido a la institucionalidad que representan estas entidades para el desarrollo exitoso del municipio.

Relacionado con el anterior aspecto, los participantes de los grupos focales trasladan la responsabilidad de las playas, la ausencia de parámetros urbanísticos y la falta de planeación mínima para un armónico desarrollo a la deficiente gestión de la Alcaldía. Al tiempo que reconocen la responsabilidad de la Alcaldía sobre estos aspectos negativos también manifiestan que la Administración realiza actividades en beneficio de la población, y también es vista como un referente laboral.

Gráfica 3

Nivel de confianza inspirados por autoridades en Puerto Colombia.

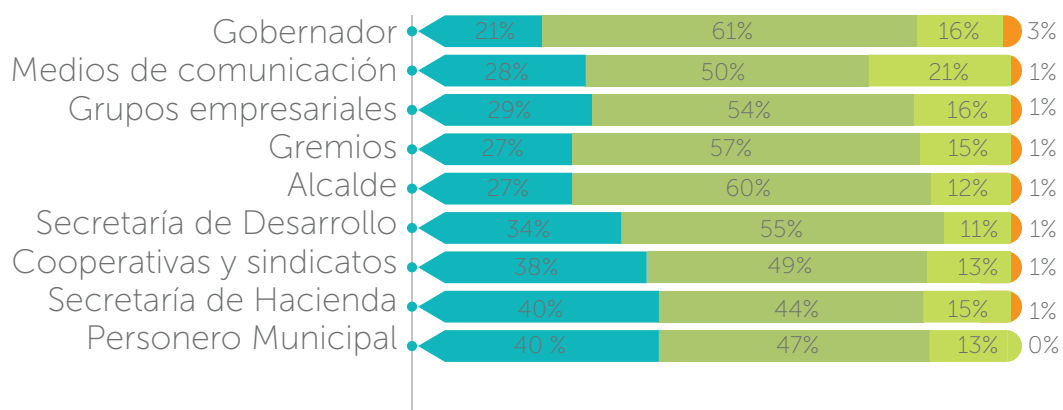


Fuente: Encuesta de Caracterización Socioeconómica y Competitividad Humana en el municipio de Puerto Colombia, 2014



Gráfica 4

Nivel de confianza inspirados por autoridades en Puerto Colombia.






Fuente: Encuesta de Caracterización Socioeconómica y Competitividad Humana del Sector Productivo en el municipio de Puerto Colombia, 2014

En resumen, la tabla 5 presenta los resultados de la semaforización realizada a partir del análisis de la situación actual en Puerto Colombia en cuanto a la Dimensión de Sostenibilidad Económica y Social, de acuerdo con la información recogida de fuentes secundarias, en relación con el "benchmark" o valores de referencia definidos previamente en la metodología. Los indicadores están agrupados por subtemas y temas de interés e identificados de según las categorías de referencia.





Tabla 5.



Semaforización de la Dimensión de Sostenibilidad Fiscal y Gobernabilidad.

Sostenible, buen desempeño 
 Desempeño potencialmente problemático 
 No sostenible, desempeño altamente problemático 

Gestión pública participativa

-  Participación ciudadana en la planificación de la gestión pública del gobierno
-
-  Rendición de cuentas a la ciudadanía



Gestión pública moderna

-  Procesos modernos de gestión pública del presupuesto municipal
-
-  Sistemas modernos de gestión pública del gobierno municipal

Transparencia

-  Transparencia y auditoría de la gestión pública del gobierno

Impuestos y autonomía financiera

-  Ingresos e impuestos municipales
-
-  Gestión de cobros

Gestión del gasto

-  Calidad del gasto público
-
-  Inversión pública municipal

Deuda

-  Sostenibilidad de la deuda municipal

Fuente: Cálculo del Autor.



III. LINEAMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE COMPETITIVIDAD DE PUERTO COLOMBIA

En esta sección se presentan las líneas de acción y actividades estratégicas para convertir a Puerto Colombia en un municipio competitivo a partir de sus potencialidades socioeconómicas, culturales y territoriales. Estos lineamientos fueron determinados a partir de los resultados obtenidos del análisis de la información primaria, secundaria y los filtros con expertos, miembros de la comunidad y consultores.

En un primer momento se realizó la triangulación de la información primaria y secundaria, a partir de la cual se generó una semaforización de acuerdo con valores de referencia establecidos previamente por la metodología ICES; luego se realizaron los siguientes filtros: i) opinión pública; ii) impacto económico; iii) cambio climático y riesgos de desastres, y iv) multisectorial, con el fin de contar con la opinión y validación de expertos, de la autoridad civil y de la comunidad en los temas analizados.

El objetivo en cada uno de los filtros fue obtener una puntuación individual de 1 a 5 para cada uno de los temas analizados, realizar una ponderación y obtener la lista de áreas priorizadas para la posterior intervención en el municipio. A continuación se presenta la tabla 6, en la que se resumen todos los temas considerados en el presente análisis y la ponderación que le fue otorgada a cada tema, de acuerdo con los resultados de cada uno de los filtros. Esta ponderación se muestra en una escala de "1" a "5", siendo "1" el tema con menor prioridad para realizar una intervención y "5" el tema con prioridad máxima.

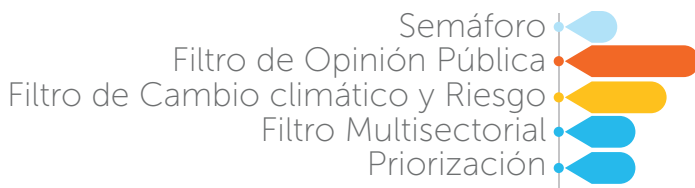


Tabla 6.

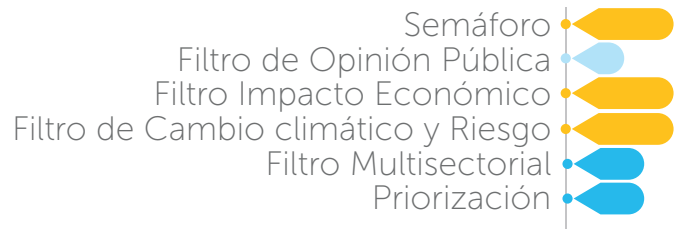
Semaforización de las Dimensiones para la Desarrollo Urbano Sostenible de Puerto Colombia



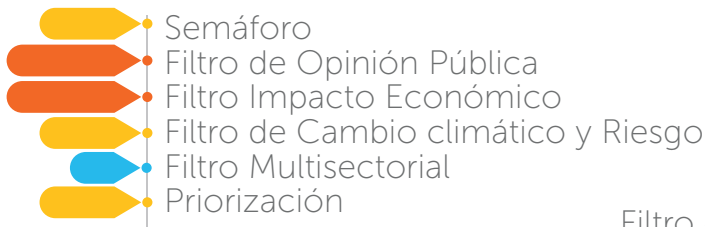
Cobertura de Agua



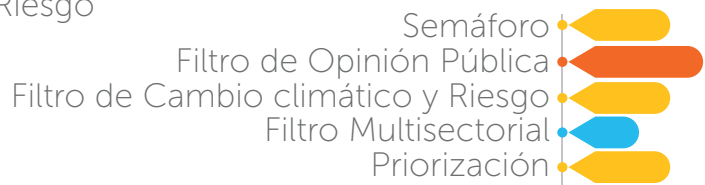
Eficiencia en el uso del agua



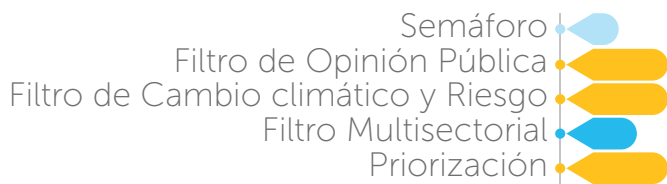
Eficiencia en el servicio de suministro de agua



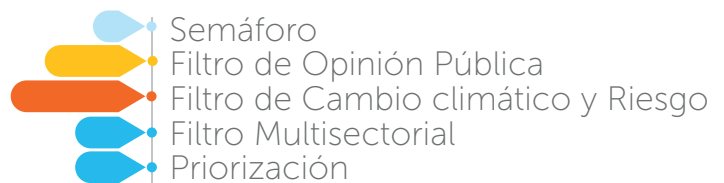
Cobertura de saneamiento



Tratamiento de aguas residuales



Cobertura de recolección de residuos sólidos

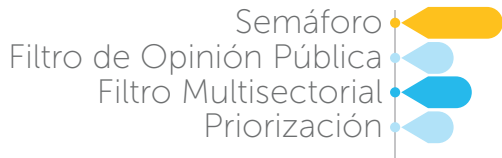


Fuente: Cálculo del Autor.

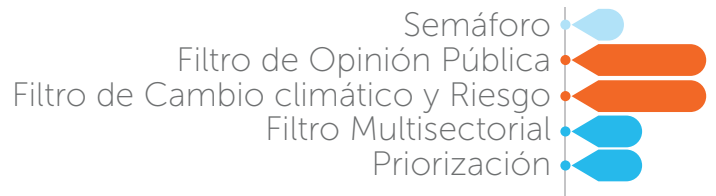




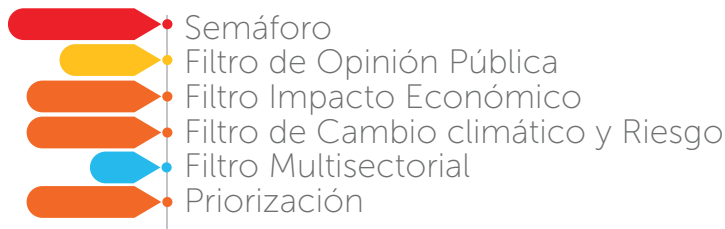
↻ Eficiencia en el servicio de aseo



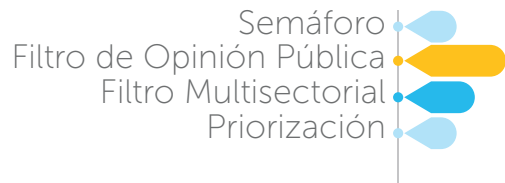
↻ Eliminación final adecuada de residuos sólidos



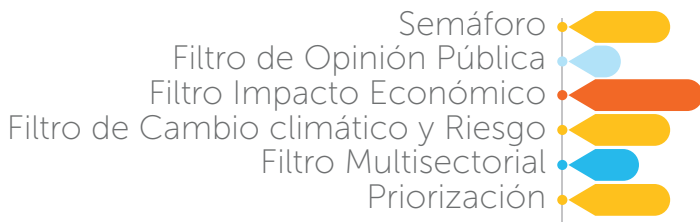
↻ Tratamiento de residuos sólidos



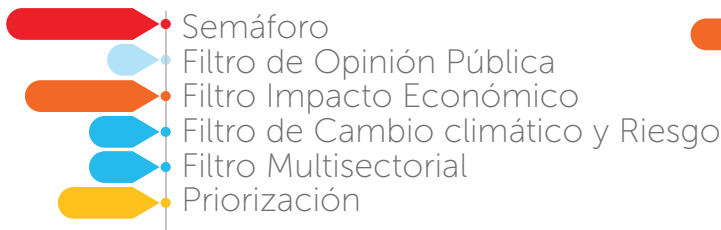
↻ Cobertura energética



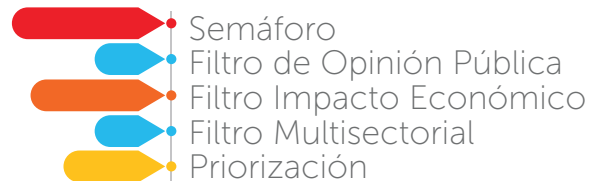
↻ Eficiencia energética



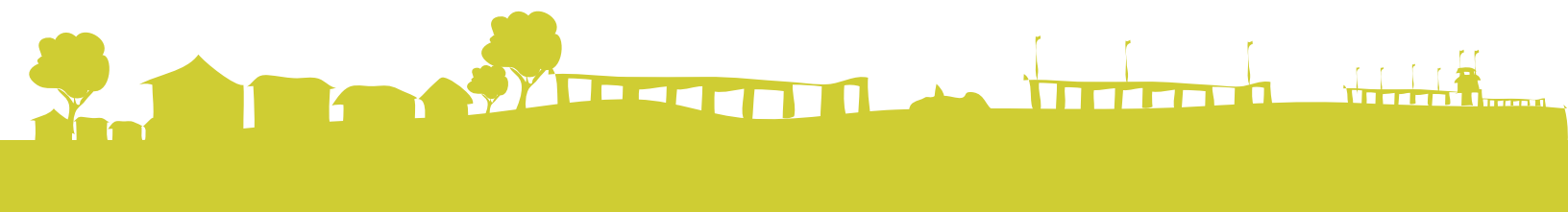
↻ Concentración de contaminantes en el aire



↻ Control de la calidad del aire

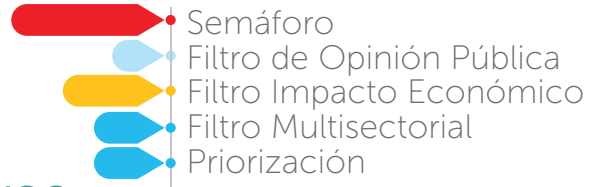


Fuente: Cálculo del Autor.

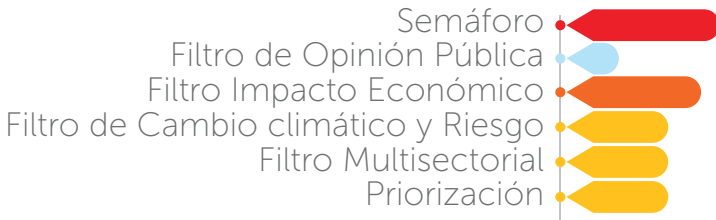




Sistemas de medición de emisiones de GEI



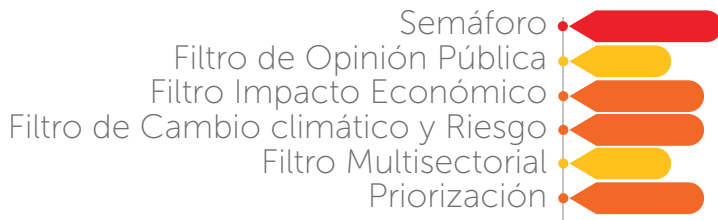
Planes y objetivos de mitigación



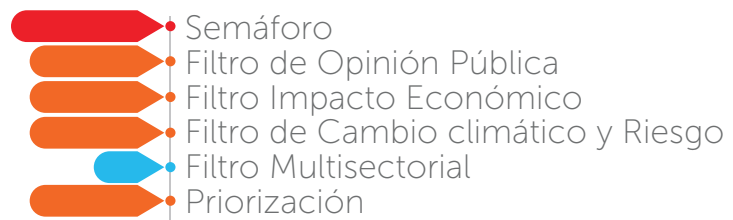
Control del ruido



Capacidad de adaptación al cambio climático y eventos naturales extremos



Sensibilidad a desastres naturales



Fuente: Cálculo del Autor.



Tomando como base los resultados presentados en la tabla se construyeron los lineamientos estratégicos que han sido determinados en cada uno de los temas que aparecen priorizados con puntuación de “4” y “5” junto con actividades y/o proyectos que pueden facilitar el cumplimiento de esa acción priorizada. Adicionalmente se consideró pertinente realizar unas recomendaciones estratégicas sobre los temas que obtuvieron una ponderación de “3”, debido a que este plan de acción busca la sostenibilidad y el desarrollo del municipio a largo plazo, por lo que es necesario generar intervenciones en los tres horizontes del tiempo: corto, mediano y largo plazo.

3.1 Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático

Los resultados obtenidos en el diagnóstico e implementación de filtros de esta dimensión permiten determinar que en la actualidad los habitantes de Puerto Colombia acceden a uno de los principales determinantes de óptimas condiciones de calidad de vida: los servicios públicos. Sin embargo, se evidencia la necesidad de implementar medidas prioritarias en el tratamiento adecuado de los residuos sólidos, el tratamiento de las aguas servidas y la eficiencia energética.

Por su parte, en la mejora de la calidad ambiental aparece con claridad el manejo de los residuos (basuras) y la necesidad de su reducción y aprovechamiento, así como el manejo de la contaminación acústica o ruido excesivo.

Por último, en materia de vulnerabilidad ante desastres naturales en el contexto del cambio climático todo está por hacerse, pero destacan en particular la erosión costera y las amenazas de remoción en masa en ciertas zonas del municipio.

De acuerdo con la empresa de servicios públicos, para 2013 el municipio contaba con una cobertura del 99 % en la recolección de los residuos sólidos urbanos; información que se corrobora con la encuesta aplicada en la cabecera municipal (ECSCH) y el estudio realizado por la Universidad del Norte en Salgar. No obstante, existe una problemática asociada al vertimiento de los residuos en lugares inadecuados, principalmente en calles, playas y parques, la cual es resaltada por los participantes de los grupos focales, quienes afirmaron que la empresa encargada no presta un buen servicio y que no existen programas de concientización a la comunidad y a los visitantes que eviten esta situación.

Los diferentes expertos consultados en los filtros aplicados identificaron como una alta prioridad la necesidad de contar con un sistema para el tratamiento de los residuos sólidos y de programas de capacitación sobre separación en la fuente y recolección selectiva de los residuos en el hogar.



La situación anterior sugiere la formulación e implementación de un sistema integral de gestión de residuos sólidos urbanos en Puerto Colombia como elemento estratégico de la planificación del desarrollo del municipio. En el marco de este sistema es necesario considerar las siguientes actividades en las dos estrategias consideradas, la primera de formulación y la segunda de ejecución:

a. Formulación:

- Establecer medidas de separación en la fuente, en términos normativos y educativos.
- Realizar los estudios requeridos para determinar las rutas de recolección, centros de acopio y recuperación de residuos sólidos.
- Definir un programa de educación ciudadana para manejo y disposición de residuos sólidos.
- Diseñar un programa de aprovechamiento de residuos orgánicos e inorgánicos.

b. Ejecución:

- Ejecutar el marco normativo y regulatorio del modelo de gestión de los residuos sólidos en el municipio.
- Construir y/o ubicar las rutas de recolección, centros de acopio y recuperación en el municipio.
- Implementar un programa de educación ciudadana para manejo y disposición de residuos sólidos.
- Implementar un programa de aprovechamiento de residuos sólidos orgánicos e inorgánicos.

En lo relacionado a los temas de vulnerabilidad ante desastres naturales en el contexto del cambio climático, aún no existen mapas de riesgos, planes de contingencia para la atención de desastres naturales, sistemas de alerta temprana, ni instrumentos de planificación para la gestión de riesgos de desastres.

Según lo reportado en el Plan Departamental de Gestión del Riesgo del Atlántico, en la actualidad se está trabajando en la formulación e implementación del Plan Municipal de Gestión del Riesgo en el Consejo Municipal para la Gestión del Riesgo de Desastres del municipio de Puerto Colombia. Por otra parte, en el municipio no se han identificado cuáles son las construcciones que se encuentran en situación de riesgo, ya sea por estar construidas de manera inadecuada o porque se encuentran localizadas en zonas inapropiadas.



Sin embargo, en la ECSCCH se encontró que el 9 % de los hogares encuestados considera que su vivienda se encuentra en riesgo de inundaciones, el 4 % en riesgo de avalanchas o derrumbes y el 3,5 % en riesgo de desbordamientos. Esta información fue corroborada por varios de los expertos consultados, quienes asignaron una prioridad alta a la existencia de zonas en el municipio vulnerables ante desastres naturales. Asimismo, los participantes de los grupos focales comentaron que existían asentamientos dentro de Puerto Colombia localizados en zonas de riesgo para los cuales el gobierno no había realizado una gestión de reubicación o de adecuación de sus viviendas.

En respuesta a dicha situación, la principal acción que se debe emprender en el corto plazo es: diseñar e implementar un sistema integral de gestión del riesgo que incorpore entre sus otros aspectos las siguientes estrategias:

a. Formulación:

- Elaborar los diagnósticos y mapas detallados de vulnerabilidad y riesgo, en particular de mitigación y adaptación al cambio climático.
- Actualizar el inventario de viviendas, hogares e infraestructura en situación de riesgos.
- Actualizar la normatividad local sobre amenazas y riesgos, en particular de mitigación y adaptación al cambio climático.
- Elaborar los instrumentos de gestión del riesgo.
- Diseñar un programa de educación y organización de las comunidades para el conocimiento y la gestión del riesgo.
- Diseñar un sistema de información para la gestión de riesgos y atención de emergencias, en particular de mitigación y adaptación al cambio climático.

b. Ejecución:

- Implementar la normatividad local sobre amenazas y riesgos, en particular de mitigación y adaptación al cambio climático.
- Utilizar tecnologías de punta aplicadas a la gestión del riesgo.
- Capacitar a los funcionarios responsables de la gestión de riesgo.
- Ejecutar el programa de educación y organización de las comunidades para el conocimiento y la gestión del riesgo.
- Implementar el sistema de información para la gestión de riesgos y atención de emergencias, en particular de mitigación y adaptación al cambio climático.

Cabe señalar que además de las acciones anteriormente mencionadas se identificaron otras intervenciones a mediano plazo en los temas relacionados



con la gestión operativa del agua, saneamiento y drenaje, eficiencia energética, planes y objetivos de mitigación, calidad del aire y control del ruido. Con ello se podrá garantizar el desarrollo sostenido del municipio y óptimas condiciones de vida para la población. Por lo anterior se recomiendan las siguientes acciones y actividades:

a. Mejorar la prestación del servicio de agua en el Municipio:

- Definir las directrices para la realización de mantenimientos preventivos y correctivos a las redes de suministro de agua.
- Elaborar estudios de la infraestructura hidráulica del municipio.
- Establecer medidas que garanticen la prestación del servicio de agua para todos sus habitantes 24 horas del día.

b. Ampliar la capacidad de saneamiento y drenaje en el municipio:

- Instalar la red pública de alcantarillado en las zonas donde esta es inexistente.
- Evaluar la situación actual del sistema actual de alcantarillado, en particular puntos de descarga e intercepción de aguas residuales en cuerpos de agua.
- Revisar y actualizar el plan de tratamiento de aguas residuales.

c. Mejorar los niveles de eficiencia energética en el municipio:

- Implementar programas de educación ambiental para el uso adecuado de energía eléctrica.
- Instalar la red de alumbrado público inteligente y renovable en el municipio

d. Garantizar los niveles óptimos de ruido:

- Implementación programas de educación ciudadana para manejo del ruido.
- Ejecución de la normatividad monitoreo y cumplimiento de normas sobre contaminación acústica establecidas a nivel nacional.

e. Monitorear y controlar la calidad del aire y la emisión de contaminantes, a través del diseño e implementación de un sistema de medición de la calidad y las emisiones de contaminantes al aire.



3.2 Sostenibilidad Urbana

En lo relacionado con la sostenibilidad urbana, durante la última década Puerto Colombia ha experimentado un crecimiento poblacional y urbano segregado, explicado por el flujo migratorio hacia el corredor universitario. Los hallazgos señalan que dicho crecimiento supone grandes retos en materia de planificación del territorio; por lo cual se requiere una intervención inmediata en los temas de uso del suelo y ordenamiento territorial, así como en movilidad/transporte.

En este sentido, la línea base nos permite evidenciar que en Puerto Colombia hay predominio del uso del suelo para la actividad residencial, con más de la mitad de las áreas ocupadas y/o aprovechadas para este fin, y se deja una menor proporción de espacio para el desarrollo de las actividades de generación de ingresos, tales como la actividad comercial e industrial. De la misma forma, para que haya un desarrollo urbano territorial adecuado es necesaria la existencia de áreas verdes y espacios públicos de recreación; que para el caso de Puerto Colombia son escasos respecto al total de población y en su mayoría se encuentran mal acondicionados o dotados y su infraestructura deteriorada.

En relación con la planeación física, social y económica del municipio, el último Plan Básico de Ordenamiento Territorial —PBOT— fue expedido en el año 2000 y terminó su período de largo plazo en 2012, lo que constituye una falencia para el desarrollo sostenible del municipio; tal como lo identificaron los expertos consultados y los participantes en los grupos focales, quienes consideran el ordenamiento territorial como un aspecto clave para el desarrollo de la competitividad del municipio.

Respecto a la situación señalada es importante formular e implementar el Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Puerto Colombia, teniendo en cuenta las siguientes estrategias:

a. Formulación:

- Crear el expediente urbano municipal.
- Formular la propuesta de acuerdo, acompañada de sus respectivos documentos técnicos de soporte.
- Realizar las consultas institucionales (metropolitana/ambiental) y ciudadanas para la presentación y aprobación del PBOT.
- Formular el Plan Maestro de Espacio Público de Puerto Colombia.
- Formular el Plan Maestro de Zonas Verdes.
- Formular el Plan Maestro de Parques, Plazas y Plazoletas.
- Promover la recuperación y restauración de las zonas centrales y emblemáticas de Puerto Colombia.



b. Ejecución:

- Implementar el expediente urbano municipal.
- Ejecutar los instrumentos normativos, de gestión y urbanísticos incorporados en el PBOT de Puerto Colombia.
- Implementar el Plan Maestro de Espacio Público de Puerto Colombia.
- Implementar el Plan Maestro de Zonas Verdes.
- Implementar el Plan Maestro de Parques, Plazas y Plazoletas.
- Construir la Red de Parques del Municipio de Puerto Colombia: "PPP: Puerto pa' l parque".
- Ejecutar obras para la recuperación y restauración de las zonas centrales y emblemáticas del municipio.

En el tema de movilidad, el municipio cuenta en su mayoría con vías pequeñas, las cuales ya son insuficientes para el flujo vehicular que transita en la actualidad y no existen vías con exclusividad para el servicio de transporte público o para un sistema de ciclorrutas. Sumado a esto, se encuentra la problemática de servicio de buses urbanos que opera en el municipio, debido a que no se cuenta con un sistema de planificación o administración del transporte, lo cual ocasiona una falta de control sobre los buses que transitan, los lugares destinados como terminales de pasajeros, las tarifas y el servicio, entre otros aspectos.

La situación fue considerada como importante por el grupo de expertos consultado y fue ampliamente mencionada por los participantes a los grupos focales, quienes afirmaron que la flota de buses no se encuentra en condiciones para prestar un buen servicio, sumado a los costos, la frecuencia y la calidad, que según comentaron son deficientes en ambas empresas de transporte. Mención aparte merece la situación de que en la mayoría de ocasiones el transporte habilitado del municipio no logra cubrir la demanda que se genera por motivos turísticos durante los fines de semana.

Al indagar por los medios de transporte de mayor utilización por la población porteña, se encuentra que cerca del 80 % emplea el servicio de transporte urbano, por lo que es necesaria una solución pronta y definitiva a la problemática que afecta a tantas personas, y el diseño de soluciones alternas, como la construcción de un sistema de ciclorrutas, y un terminal de transportes que facilite la movilidad de la población dentro del municipio; soluciones que fueron mencionadas durante la realización de los grupos focales.

Los frentes de acción que se proponen para las intervenciones a corto plazo están encaminadas en dos lineamientos:



1. Elaborar e implementar un sistema estratégico de movilidad, cuyas actividades se presentan a continuación, de acuerdo con las estrategias establecidas.

a. Formulación:

- Diseñar un plan maestro de movilidad para el municipio de Puerto Colombia.
- Formular el Plan Vial para las nuevas zonas de desarrollo del municipio donde se identifiquen sentidos, direcciones, tiempos, señalización, entre otros aspectos.
- Realizar diseños para el mejoramiento de las entradas al municipio de Puerto Colombia (bulevar de ingreso, zonas verdes, empalme con vías).
- Diseñar una red de ciclorrutas que comunique todos los puntos del municipio.

b. Ejecución:

- Implementar el Plan Vial para las nuevas zonas de desarrollo del municipio donde se identifiquen sentidos, direcciones, tiempos, señalización, entre otros aspectos.
- Realizar las obras de mejoramiento de las entradas al municipio de Puerto Colombia (bulevar de ingreso, zonas verdes, empalme con vías).
- Repavimentar y ampliar las vías principales del municipio de Puerto Colombia (calle 2, calle 13, carrera 10 y demás vías de importancia).
- Construir una red de ciclorrutas que comunique todos los puntos del municipio.
- Construir la terminal de transportes intermunicipal de Puerto Colombia.
- Construir (mejorar) de las nevadas de las dos empresas de transporte de pasajeros de Puerto Colombia.

2. Mejorar el transporte público del municipio de Puerto Colombia a partir de las siguientes actividades:

a. Formulación:

- Diseñar un plan maestro del transporte público en el municipio, para integrarse con los sistemas de transportes intermunicipales y del área metropolitana.
- Realizar un estudio de la factibilidad del parque automotor del municipio.
- Realizar estudios de factibilidad para la integración del Transmetro en el municipio de Puerto Colombia.
- Definir los lineamientos del uso exclusivo de ciertas vías o carriles para el transporte público y privado.
- Diseñar un plan de mejoramiento del servicio y la atención al cliente por parte de las empresas prestadoras del servicio de transporte.
- Diseñar planes de respuesta a la población flotante del municipio por motivos



turísticos, sobre todo durante los fines de semana.

b. Ejecución:

- Ejecutar la actualización del parque automotor del municipio de acuerdo con los resultados del estudio.
- Implementar los lineamientos definidos para la movilidad del transporte urbano en el municipio.
- Ejecutar un plan de mejoramiento del servicio y la atención al cliente por parte de las empresas prestadoras del servicio de transporte.

Es importante anotar que en esta dimensión se ha identificado la necesidad de implementar acciones de mediano plazo encaminadas a reducir el déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda en el municipio de Puerto Colombia; para ello se podrían ejecutar las siguientes actividades:

- Construir soluciones habitacionales con subsidios a la vivienda para garantizar el acceso igualitario.
- Implementar planes de mejoramiento integral de barrios, de acuerdo con las condiciones y características de los mismos.
- Formular un plan que contenga los nuevos desarrollos urbanísticos e integre las soluciones a los habitantes de las zonas de riesgo.

3.3 Sostenibilidad Económica y Social

En términos de sostenibilidad económica y social, al analizar la información secundaria y la percepción de los expertos y la ciudadanía podemos evidenciar un avance significativo en lo relacionado con cobertura de Educación Básica y Media, y la afiliación al Sistema General de Seguridad Social de Salud —SGSSS—; sin embargo, son varios los retos que se deben superar en esta dimensión en términos de competitividad, empleo, informalidad, cobertura en educación superior, calidad de la educación básica y media, y percepción de inseguridad.

En temas de competitividad, el municipio tiene una tarea pendiente. Actualmente la economía local se encuentra concentrada principalmente en el sector terciario, con un 59 % de las empresas dedicadas al sector comercial y 27 % restante dedicadas al sector servicios. Sin embargo, en su mayoría estas actividades son realizadas por microempresas, las cuales solo abastecen el mercado local y en su mayoría son empresas nuevas, lo que dificulta el afianzamiento de la economía en el municipio y de sus procesos de desarrollo productivo y competitivo.

En contraste con la situación actual, los participantes a los grupos focales



identificaron como un factor clave para el desarrollo de la competitividad del municipio el potencial turístico, relacionado principalmente con el valor histórico que representa y el potencial deportivo que podría desarrollarse dadas las características del territorio. Sin embargo, en la actualidad Puerto Colombia no cuenta con una estrategia de competitividad que fomente las ventajas comparativas en cuanto a la riqueza histórica, cultural y patrimonial que lo caracteriza. Debido a esto, se deben desarrollar sectores claves que fomenten la competitividad, como es el caso de los sectores turístico, comercial y de servicios, con el fin de generar acciones que impulsen a Puerto Colombia para convertirse en un municipio competitivo a nivel nacional e internacional.

Dicha problemática sugiere la necesidad de formular e implementar un Plan Estratégico de Competitividad Económica para el municipio de Puerto Colombia, constituido por tres estrategias:

a. Definición de la marca ciudad de Puerto Colombia:

- Definir la identidad económica de Puerto Colombia.
- Diseñar y difundir la marca ciudad de Puerto Colombia de acuerdo con su identidad económica.
- Diseñar e implementar la agenda y el directorio cultural y deportivo del municipio.
- Construir un museo de acuerdo a la identificación del sector.
- Recuperar el muelle de Puerto Colombia.
- Recuperar y modernizar el malecón de la playa del municipio.
- Construir el parque lineal del Lago del Cisne.

b. Construir un ambiente empresarial competitivo:

- Formular e implementar el plan para el fomento del sector definido como identidad económica del municipio.
- Realizar un estudio de factibilidad para el establecimiento de un centro tecnológico de investigaciones marinas.
- Realizar un estudio de factibilidad para el establecimiento de la Cámara de Comercio en el municipio.
- Realizar un estudio de factibilidad para el establecimiento de industrias de desarrollo de software y aplicaciones tecnológicas aprovechando la cercanía al cable submarino.
- Capacitar en buenas prácticas de servicios a los pequeños y medianos empresarios del sector definido como la identidad económica del municipio.
- Formalizar las actividades económicas que se desarrollan en el municipio.
- Implementar un plan de incentivos económicos para el desarrollo de líneas de



negocios en el municipio.

c. Construir capacidades personales entre los habitantes del municipio:

- Implementar un programa de formación para la construcción y/o fortalecimiento desde el conocimiento de las capacidades y valores personas.
- Implementar una cátedra ciudadana sobre la identidad cultural porteña, para lograr con ello la construcción sólida de un sentido de pertenencia sobre el potencial turístico, histórico, artístico y deportivo.
- Realizar un estudio para determinar la necesidad de nuevos escenarios deportivos.
- Diseñar y construir nuevos escenarios deportivos de acuerdo con la necesidad de los mismos.
- Organizar las escuelas y clubes deportivos.
- Terminar el estadio municipal.
- Recuperar y modernizar el coliseo municipal.

En lo relacionado con las condiciones de empleo e inserción al mercado laboral, en la actualidad no se dispone de este tipo información de acuerdo con las instituciones oficiales a nivel local, departamental y nacional. Los datos existentes del Área Metropolitana de Barranquilla —AMB— no permiten realizar una aproximación para Puerto Colombia debido a las características particulares observadas en el distrito de Barranquilla. No obstante, de acuerdo con la ECSCCH se observa un alto grado de informalidad, tanto en el tipo de empleo como en los canales de búsqueda para su consecución. El 58,5 % de las personas encuestadas que generan los ingresos de su hogar no cuentan con algún contrato para realizar su labor; el 33 % de esta misma población manifestó que es trabajador independiente o por cuenta propia, y más del 58 % consiguió su empleo una vez pidió ayuda a un familiar, amigo o colega.

Esta situación de alta informalidad y pocas oportunidades laborales fue mencionada reiterativamente entre los participantes a los grupos focales y considerada de alta prioridad por los expertos consultados en los temas económicos. Se comenta sobre la necesidad de desarrollar los sectores de comercio y turismo con estrategias de empleabilidad, las cuales permitan fortalecer la competitividad a través de capacitaciones a la población en el oficio que vaya a desempeñar y programas de formalización y organización de la actividad con el propósito de asegurar la sostenibilidad y el desarrollo exitoso de estas actividades.

En respuesta dicha situación se sugiere formular e implementar un Plan Estratégico de empleabilidad para el municipio de Puerto Colombia, teniendo en cuenta la implementación de las estrategias y actividades descritas a



continuación:

a. Formulación:

- Establecer un plan de caracterización y monitoreo de las condiciones del mercado laboral del municipio de Puerto Colombia.
- Establecer una política pública encaminada a determinar una cuota mínima de participación de población local en los proyectos de desarrollo para el municipio.
- Diseñar un plan de formalización de empleos.

b. Ejecución:

- Establecer un centro de empleo y oportunidades en el municipio.
- Implementar la política pública encaminada a determinar una cuota mínima de participación de población local en los proyectos de desarrollo para el municipio.
- Implementar el plan estratégico de formalización de empleos.

En materia de educación, Puerto Colombia cuenta con indicadores de cobertura satisfactorios para la educación básica y media. Sin embargo, para el caso de la educación superior, en 2012 la tasa de cobertura tan solo alcanzó el 20,9 %; situación particular debido a la presencia de un buen número de instituciones de educación superior ubicadas en la zona de la conurbación con Barranquilla. Esta información se corrobora con lo reportado por los encuestados, quienes afirmaron que solo el 28,1 % posee un título de educación superior. Un aspecto que resulta preocupante es que al preguntar por la posibilidad de continuar los estudios, el 39,5 % de la población afirmó que no se encuentra interesada.

Sin embargo, en la discusión de los grupos focales el potencial educativo fue identificado como clave para el desarrollo de la competitividad del municipio si se le apuesta de manera decidida aprovechando la ventaja de tener un gran número de universidades localizadas dentro del territorio. De igual manera, los expertos coincidieron con la importancia de mejorar la capacitación de la población en educación superior como una estrategia de gran impacto para el desarrollo integral del municipio.

En este sentido, se ha identificado intervenciones de mejoras que conduzcan a aumentar los índices de acceso a la educación superior de los jóvenes porteños, por medio de la implementación de las siguientes estrategias y actividades:

a. Formulación:

- Diseñar un programa de incentivos empresariales para la capacitación en educación técnico, tecnológico y universitaria entre la población de Puerto Colombia.



- Establecer un portafolio de formación según la identidad económica del municipio.
- Establecer modelos piloto de pruebas PISA y SABER en colegios públicos del municipio y establecer una Red de buenas prácticas y experiencias.
- Formar a los jóvenes del municipio en áreas de acuerdo con la identidad económica del municipio.

b. Ejecución:

- Formar a los jóvenes del municipio en áreas de acuerdo con la identidad económica del municipio.

Los datos recogidos con respecto a los problemas de seguridad muestran un municipio con índices de criminalidad y victimización bajos, en donde el nivel de hurtos a personas, residencias y vehículos, así como los homicidios y lesiones no fatales, han venido disminuyendo en los últimos años. De igual forma, la población y los empresarios consideran que Puerto Colombia es un lugar seguro para vivir y desarrollar actividades económicas, sin embargo, reconocen que lugares como el malecón, la playa y el muelle son percibidos como bastante inseguros.

A pesar de esto, la percepción de seguridad en general ha venido disminuyendo, debido a la aparición y/o incremento de ciertas problemáticas sociales como la drogadicción, el microtráfico, la extorsión, los robos y el vandalismo, generando situaciones que pueden llevar al incremento de los índices de violencia en el municipio por lo que es necesario tomar medidas preventivas que mejoren la percepción y corrijan los sucesos aislados antes que se vuelva un tema de mayor dimensión y más difícil de solucionar.

Como respuesta a esta problemática, las acciones propuestas deben incrementar los índices de confianza en materia de seguridad ciudadana en el municipio por lo cual se recomiendan las siguientes estrategias y actividades:

a. Formulación:

- Diseñar un índice de percepción de seguridad ciudadana en el municipio de Puerto Colombia.
- Realizar un estudio que determine el pie de fuerza necesario para garantizar la seguridad en el municipio.
- Gestionar un Comité de Convivencia acorde con los lineamientos del Manual de Convivencia Departamental (Ordenanza No. 000018 de 2004), para la prevención y respuesta frente a la comisión de actos delictivos.
- Presentar una propuesta para especializar los cuerpos de policía encaminada a



orientar y/o promover las potencialidades culturales e históricas del municipio.

b. Ejecución:

- Crear casas de justicia en los barrios con la vinculación de todos los agentes concedores de los mecanismos alternos de solución de conflictos (MASC).
- Fortalecer los apoyos jurídicos a las comunidades a partir de la presencia de organizaciones educativas y gremiales.
- Construcción y actualización del índice de percepción de seguridad ciudadana.

A mediano plazo es conveniente la implementación de programas para el aprovechamiento del tiempo libre de los jóvenes con el fin de evitar su vinculación grupos de la delincuencia. Además, un programa de capacitación para el empoderamiento de las mujeres y conocimiento de sus derechos y oportunidades de crecimiento personal; la finalidad de este es reducir las altas tasas de violencia intrafamiliar.

En lo referente a la cobertura de los servicios de salud, se observa que en el municipio la mayor parte de la población se encuentra afiliada a alguno de los dos regímenes de salud (contributivo o subsidiado). Sin embargo, la atención infantil en los programas de promoción y prevención de enfermedades a través del plan de vacunas presenta deficiencias, por lo que se debe trabajar en el mejoramiento de la infraestructura y las condiciones del servicio para garantizar una mejora en las condiciones de salud de la población.

Adicional a esto, en la actualidad la información oficial sobre las condiciones de la infraestructura hospitalaria en el municipio, en términos del número de médicos generales y especialistas, las camas e implementos disponibles para la atención, se encuentra desactualizada, siendo esto un elemento fundamental para poder garantizar una buena calidad de vida a los habitantes. Esta problemática se evidencia en lo comentado por los participantes a los grupos focales, quienes expresaron su inconformidad con la calidad en la prestación de los servicios de salud y la atención a urgencias, principalmente por las falencias en temas de infraestructura y dotación del puesto de salud del Puerto Colombia.

Los lineamientos que se deben desarrollar para mejorar la situación antes descrita, están orientados a fortalecer la provisión de los servicios de salud en el municipio. Por ello, como estrategia de formulación se propone realizar un estudio para determinar la necesidad de mejorar la infraestructura hospitalaria del municipio; en tanto, se recomienda como estrategia de ejecución mejorar los indicadores de infraestructura hospitalaria de acuerdo con los resultados de los estudios previamente realizados, en términos de: número de camas de hospital,



médicos generales, médicos especialistas.

3.4 Sostenibilidad Fiscal y Gobernabilidad

En la dimensión fiscal y de gobernabilidad, los indicadores analizados indican logros significativos en las finanzas públicas del municipio. Entre 2003 y 2013, los ingresos propios —provenientes de impuestos, multas, tarifas, entre otros—, como porcentaje de sus ingresos totales, se duplicaron. La capacidad de ahorro del municipio y los ingresos tributarios mostraron un incremento sostenido en dicho periodo; mientras que la deuda pública como porcentaje de los ingresos disminuyó considerablemente hasta llegar a 0 % en 2010. El Índice de Gobierno Abierto del municipio en 2013 alcanzó una calificación de 70,4 %; mientras que el índice de desempeño fiscal para 2013 fue de 83,99 %.

No obstante, se destaca la necesidad de establecer estrategias para garantizar la estabilidad y sostenibilidad fiscal del municipio.

Por un lado, es importante mejorar la calidad del gasto público en términos de eficacia y eficiencia. En la actualidad, los gastos de funcionamiento representan el 52,1 % de los ingresos corrientes. En tanto, la percepción de los niveles de corrupción por parte de los habitantes del municipio es alta según los resultados de la ECSCCH: el 84,6 % de la población encuestada percibe que en el municipio existen altos niveles de corrupción y poca transparencia en las actividades realizadas por la Administración pública.

Respecto a esta situación se recomienda formular e Implementar un Sistema de Gestión del Gasto orientado a los resultados presupuestales; lineamiento que supone el desarrollo de las siguientes actividades:

- Diseñar una estrategia de control y evaluación periódica por parte de la ciudadanía de los resultados de la gestión del gasto en el municipio.
- Implementar un sistema de información para el seguimiento por parte de la Alcaldía de la ejecución física, financiera y presupuestal de los proyectos adjudicados.
- Implementar un mecanismo de georeferenciación de las inversiones ejecutadas por la Alcaldía.

Cabe anotar que además de debe mejorar los sistemas de comunicación e información y fortalecer los mecanismos de participación de la sociedad civil en la administración del municipio. Además, la construcción de los indicadores de transparencia e implementación de un sistema de auditorías internas y la actualización de la base catastral del municipio.



CONCLUSIONES

Como se indicó en la introducción de este documento, la Universidad del Norte está emplazada en el municipio de Puerto Colombia, siendo consciente de la responsabilidad social que le cabe en relación con su entorno. Pero se señaló además que hay el convencimiento de que es el momento para que el municipio recobre los bríos que lo caracterizaron, aprovechando las ventajas comparativas y competitivas que le dan su ubicación geográfica privilegiada, el talante de sus gentes y el trabajo solidario de múltiples actores e instituciones que quieren verle como referente en el panorama regional, nacional e internacional.

Este documento presentó de manera detallada el fruto de dos años de trabajo, desde la selección de la primera variable de análisis hasta la presentación del Plan de Acción Estratégico para el municipio. Cada una de las etapas sorteadas en el proyecto fue una experiencia altamente reconfortante y vívida. Consideramos, sin duda, que el cometido pretendido y las expectativas generadas al formular esta propuesta se cumplieron a cabalidad.

Sin embargo, es necesario señalar que el trabajo apenas comienza, pues lo que viene a futuro representa un reto aún mayor, pues implica convertir todas las ideas y sueños compartidos, en acciones y ejecutorias tangibles que le cambien la cara al municipio, de una vez y para siempre.

El documento final de esta investigación-intervención consiguió obtener un diagnóstico detallado sobre la realidad del municipio y construir escenarios prospectivos viables en las cuatro dimensiones constitutivas del desarrollo urbano sostenible: i) Sostenibilidad ambiental y cambio climático, ii) Sostenibilidad urbana, iii) Sostenibilidad económica y social, y iv) Sostenibilidad fiscal y gobernabilidad.

A pesar de que a lo largo de las páginas que conforman este documento se ha ahondado en la situación del municipio, no está de más, a manera de cierre, enfatizar en los hallazgos más importantes, recalcando la necesidad de apropiar y aprehender esta hoja de ruta.

En relación con los servicios públicos se encontró un buen desempeño, lo cual es evidencia de la gestión de las empresas prestadoras, a excepción del saneamiento y drenaje, que se presenta como potencialmente problemático, de manera principal en el corregimiento de Salgar, donde es casi nula la cobertura en este servicio, lo que representa una oportunidad de mejora que debería contemplarse para el municipio. Sin embargo, la calidad en la prestación del servicio se enfrenta a una problemática latente, la rápida urbanización y la consolidación de la conurbación Barranquilla-Puerto Colombia, lo cual podría generar ineficiencias



por la poca capacidad de las redes de servicio público para suplir la creciente demanda.

En temas medioambientales, lo que se resalta es la carencia en términos generales de mediciones o monitoreo de los problemas asociados a la calidad del aire, los niveles de ruido y la emisión de GEI, entre otros. Esto plantea la necesidad de desarrollar planes y estrategias de control de los impactos ambientales ocasionados en el municipio, debido a la importancia para su desarrollo sostenible y la incidencia sobre las condiciones de vida de sus pobladores. Igualmente, la gestión del riesgo asociado a desastres naturales es un tema pendiente en el municipio, principalmente por la inexistencia de mapas de riesgo, sistemas de alerta temprana, planes de contingencia y de políticas encaminadas a la mitigación de la vulnerabilidad de la población localizada en los territorios más afectados.

En lo relacionado con las temáticas de la dimensión de sostenibilidad económica y social, se observa un predominio de los negocios dedicados al comercio al por menor en el municipio, así como un gran número de microempresas de menos de cinco años de creación; siendo este un mercado en formación con grandes potencialidades para ser desarrolladas a través de proyectos de fomento a la industria o a la creación y consolidación de negocios y empresas. Por otro lado, los indicadores de violencia indican que esta puede adquirir mayor relevancia si no se toman medidas preventivas, principalmente en los casos de violencia intrafamiliar, aunque en términos generales los habitantes perciben que el municipio cuenta con un ambiente seguro para vivir.

Para el caso de las variables socioeconómicas, se observa en su mayoría resultados que si bien no son de atención inmediata, sí requieren ser intervenidos con el fin de prevenir que empeoren. Esto principalmente en el tema de salud, en los que la cobertura, la provisión y el nivel de salud de los habitantes del municipio deben ser analizados a profundidad para determinar las falencias latentes que puedan ser corregidas en el mediano plazo. Asimismo, a pesar de los esfuerzos que se han venido realizando en el tema de conectividad y acceso al internet para toda la población, los indicadores evidencian que aún hay trabajo por hacer en este aspecto.

La asistencia y la infraestructura en educación son los indicadores que presentan un mejor desempeño; contrario a los referentes a la calidad de la educación impartida, la cual debería ser examinada para emprender las mejoras pertinentes que produzcan mejores resultados en las pruebas de estado. Por último, es alarmante el deficiente desempeño de los indicadores en educación superior, puesto que en el municipio se encuentran las sedes de varias universidades; siendo esta una oportunidad de mejora para la articulación entre los colegios y las



universidades o centros de capacitación, y así lograr que los jóvenes se capaciten y tengan mejores oportunidades de desarrollo profesional y personal.

Con respecto a la dimensión de sostenibilidad fiscal y gobernabilidad, los indicadores de la gestión pública moderna, es decir, los mecanismos de planificación y ejecución de las labores del gobierno muestran un buen desempeño por parte de la Administración pública, dejando ver que la Alcaldía procura la actualización de sus procesos y sistemas de seguimiento disponibles para toda la comunidad.

Por su parte, la gestión pública participativa (las actividades de difusión y participación ciudadana en los procesos municipales), la transparencia en la gestión del gobierno (mecanismos de revisión de los procesos y ejecuciones de la Administración pública), el manejo de los impuestos, la gestión de la deuda y el gasto resaltan como temas por mejorar en el mediano plazo en el municipio, para lograr la mejor ejecución y cumplimiento por parte del gobierno y así poder emprender políticas y programas de largo plazo que generen beneficios a la población en general.

Por último, para la dimensión de sostenibilidad urbana no se cuentan con datos precisos para conocer la densidad de la población asentada en el municipio, ni el número de áreas verdes y de recreación de manera precisa; en gran parte por la desactualización del plan de ordenamiento territorial del municipio, el cual se constituye en la guía principal para tener un crecimiento ordenado y con el mejor aprovechamiento del territorio, en especial con el crecimiento acelerado de las construcciones y la migración de una amplia población desde Barranquilla hacia el municipio.

De manera similar, la planificación del sistema de movilidad y transporte del municipio es un tema pendiente por resolver. Los indicadores nos muestran que es un aspecto sobre el que se debe trabajar, en especial en los temas de transporte amigable con el medio ambiente y seguridad vial, sin dejar de lado los potenciales problemas que se pueden presentar por la mala infraestructura existente para el transporte público y la congestión vehicular que esto puede causar. Finalmente, en esta dimensión también se abarca el tema de inequidad urbana, en el cual se tienen pocos datos provenientes de fuentes secundarias, sin embargo, la información plantea retos frente a esta problemática, como un área potencial para desarrollar e implementar políticas que beneficien a la población vulnerable. Esta dimensión constituye una potencialidad del municipio, la cual si es correctamente proyectada y ordenada, puede traer grandes beneficios al municipio de manera integral.



No cabe duda de que Puerto Colombia es un municipio con grandes fortalezas en los temas de necesidad básicas de la población, por lo que el paso que se debe seguir es trabajar sobre los aspectos que requieren una atención de mediano y corto plazo, para evaluar y establecer los diferentes escenarios que permitan impulsar el desarrollo y la competitividad a largo plazo.



BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía Municipal de Puerto Colombia (2002). Plan Básico de Ordenamiento Territorial (2002-2012).

Alcaldía Municipal de Puerto Colombia (2012). Plan de Desarrollo Unidos por el Cambio y la Prosperidad (2012-2015).

Banco de la República, Departamento de Investigaciones Económicas (s. f.). Colombia: Reseña de su estructura económica. Disponible en: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/colombia/eco4.htm>

Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y Financiera del Desarrollo Territorial S. A (Findeter) (2013). Planes de Acción Barranquilla, Bucaramanga, Pereira y Manizales en el marco del proyecto de Ciudades Sostenibles y Competitivas. Disponible en: <http://www.iadb.org/es/temas/ciudades-emergentes-y-sostenibles/publicacion-es-ciudades-sostenibles,18715.html>

Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2014). Guía metodológica Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles –ICES– (2ª ed.).

Cámara de Comercio de Barranquilla (2005). Información sobre la dedicación de las empresas por sectores económicos en el Municipio.

Consejo Privado de Competitividad y Universidad del Rosario (2015). Índice departamental de competitividad. Disponible en: <http://www.compite.com.co/site/wp-content/uploads/2014/10/IDC-2014.pdf>

Corporación Autónoma Regional del Atlántico (2012). Plan de Gestión Ambiental Regional (2012-2022).

DANE (2005). Estimación y proyección de población nacional, departamental y municipal total por área 1985-2020; Disponible en: <http://www.dane.gov.co/index.php/poblacion-y-demografia/proyecciones-de-poblacion>

DANE (2005). Estadística de Pobreza y Condiciones de Vida. Disponible en: <http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones>

DANE (2013). Estadísticas de Salud. Disponible en: <http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/salud>



DANE (2013p). Cuentas nacionales departamentales. Disponible en: www.dane.gov.co

DANE (2014). Gran Encuesta Integrada de Hogares. Disponible en: www.dane.gov.co

Empresas prestadoras de servicios públicos (2015). Información sobre indicadores técnicos y coberturas de los servicios públicos.

Gobernación del Atlántico (2015), Anuarios Estadísticos 2006-2013.

Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación (2013). Resultados de las Pruebas Saber 9° y Saber 11° para el Municipio. Disponible en: <http://www.icfes.gov.co/investigacion/acceso-a-bases-de-datos>

Instituto Nacional de Medicina Legal (2013). Datos oficiales sobre la violencia en Colombia (2006-2013). Disponible en: <http://www.medicinalegal.gov.co/forensis1>

Ministerio de Educación Nacional (2013). Estadísticas del Sector Educativo. Recuperado el 17 de Marzo de 2015, de <http://menweb.mineducacion.gov.co/seguimiento/estadisticas/principal.php?consulta=cobertura&nivel=9>

Ministerio de Salud y de la Protección Social (2013). Información sobre la Afiliación al Sistema General de Seguridad Social en Salud (contributivo y subsidiado) y El Registro Único de Población Desplazada. Disponible en: <http://www.minsalud.gov.co/Paginas/default.aspx>

Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (2013). Información sobre la cobertura del servicio de internet en el Municipio. Disponible en: <http://colombiatic.mintic.gov.co/602/w3-channel.html>

Secretarías Municipales de Puerto Colombia (2015). Información estadística del Municipio.

Sistema Único de Información de Servicios Públicos (2013). Información estadística sobre los servicios públicos del Municipio. Disponible en: <http://www.sui.gov.co/SUIAuth/logon.jsp>



CRÉDITOS

AUTORIDADES ACADÉMICAS

Jesús Ferro Bayona

Rector

Alberto Roa Varelo

Vicerrector Académico

Alma Lucía Diazgranados

Vicerrectora Administrativa y Financiera

Raimundo Abello Llanos

Director de Investigaciones

Silvia Gloria De Vivo

Decana de la División de Derecho,
Ciencia Política y Relaciones Internacionales

Octavio Ibarra Consuegra

Decano de la Escuela de Negocios

Alberto Mario de Castro

Decano de la División de Humanidades

Hernando Baquero Latorre

Decano de Ciencias de la Salud



EQUIPO INVESTIGADOR

Carlos Javier Velásquez M.

Director del Proyecto. Director del Centro de Estudio Urbano-Regionales, Urbanum

Rocío Mendoza Manjarrés

Coordinadora de Grupos Focales

Sandra Rodríguez Acosta

Directora del Observatorio de Condiciones Socio Económicas del Atlántico-OCSA

Gleirys Amaya

Investigadora del Observatorio de Condiciones Socio Económicas del Atlántico-OCSA

Laura Gamba

Investigadora del Observatorio de Condiciones Socio Económicas del Atlántico-OCSA

EQUIPO DE APOYO

Lucía Avendaño Gelves

Comunicaciones, Medios y Logística.

Jeffrey Janer Quiñones

Asistente de Logística y contenidos

Morley Molina Stornelli

Asistente de Logística y contenidos



COLABORACIONES

Pedro Montero Linares

Profesor-Investigador
Dpto. Derecho

Laura Briceño Callejas

Directora Unidad de Prácticas y
Servicios a la Comunidad
División Derecho, Ciencia Política y Relaciones Internacionales

Ana Liliana Ríos

Profesora –Investigadora
Departamento de Salud Pública

Luz Caroll González Mancipe

Coordinadora Técnica
Convenio ICBF-UNINORTE
Programa Pisotón

Dann Payares Ayola

Profesor - Investigador
Departamento de Economía

Katherine Diartt Pombo

Profesora - Investigadora
Departamento de Ciencia Política y Gobierno

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

Jorge Alberto Castro S

www.Jacs3d.com

