



Agencia Nacional de  
Infraestructura



**CONCESIÓN RUTA DEL CACAO  
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CONSTRUCCIÓN  
CORREDOR VIAL BUCARAMANGA – BARRANCABERMEJA – YONDO**

**CONTRATO DE CONCESIÓN APP 013 DE 2015**

**CAPITULO 5.3.8 TENDENCIAS**

**BOGOTÁ**

**MAYO 2016**

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CONSTRUCCIÓN  
CORREDOR VIAL BUCARAMANGA – BARRANCABERMEJA –YONDO

LISTA DE DISTRIBUCIÓN

DEPENDENCIA	No. DE COPIAS
INTERVENTORÍA	ORIGINAL
CONCESIONARIO	COPIA

ESTADO DE REVISIÓN Y APROBACIÓN

Título Documento		ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CONSTRUCCIÓN CORREDOR VIAL BUCARAMANGA – BARRANCABERMEJA –YONDO		
Documento No.		AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA CÓDIGO CONCESIÓN- CONTRATO -ESPECIALIDAD- VERSIÓN		
A P R O B A C I Ó N	Número de Revisión			
	Responsables por elaboración	NOMBRE		
		FIRMA		
		MAT:		
		FECHA		
	Responsable por revisión y aprobación	NOMBRE		
		FIRMA		
		MAT:		
FECHA				

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

**CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO**

**CONCESIÓN RUTA DEL CACAO  
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CONSTRUCCIÓN  
PROYECTO BUCARAMANGA – BARRANCABERMEJA –YONDO**

**CONTROL DE MODIFICACIÓN DEL DOCUMENTO**

REVISIÓN	FECHA	DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN	OBSERVACIONES

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

**CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO**

**CONCESIÓN RUTA DEL CACAO**

**CAPITULO 5.3.8 TENDENCIAS  
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CONSTRUCCIÓN  
PROYECTO BUCARAMANGA – BARRANCABERMEJA –YONDO**

**TABLA DE CONTENIDO**

	<b>Pág.</b>
5. CARACTERIZACIÓN.....	1
5.3 MEDIO SOCIOECONÓMICO .....	1
5.3.8 Tendencias del desarrollo.....	1

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

**CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO**

**CONCESIÓN RUTA DEL CACAO  
CAPITULO 5.3.8 TENDENCIAS  
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CONSTRUCCIÓN  
PROYECTO BUCARAMANGA – BARRANCABERMEJA –YONDO**

**ÍNDICE DE TABLAS**

	<b>Pág.</b>
Tabla 5–1 Programas de desarrollo desde el enfoque de derechos.....	4
Tabla 5–2 Componentes temáticos según dimensiones del desarrollo .....	6

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

**CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO**

**CONCESIÓN RUTA DEL CACAO  
CAPITULO 5.3.8 TENDENCIAS  
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CONSTRUCCIÓN  
PROYECTO BUCARAMANGA – BARRANCABERMEJA –YONDO**

**ÍNDICE DE FIGURAS**

	<b>Pág.</b>
Figura 5–1 Polígono de tipologías, departamento de Santander.....	8
Figura 5–2 Polígono de tipologías, municipio de Barrancabermeja.....	12

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

**CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO**

**CONCESIÓN RUTA DEL CACAO  
CAPITULO 5.3.8 TENDENCIAS  
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL CONSTRUCCIÓN  
PROYECTO BUCARAMANGA – BARRANCABERMEJA –YONDO**

**ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS**

	<b>Pág.</b>
Fotografía 5–1. Corredor vial Bucaramanga-Barrancabermeja- Yondó BBY.....	10
Fotografía 5–2 orredor vial. Vereda Casa de Barro-Lebrija. Municipio de Betulia. ....	10

## 5. CARACTERIZACIÓN

### 5.3 MEDIO SOCIOECONÓMICO

En el marco del Estudio de Impacto Ambiental el medio socioeconómico comprende los elementos de orden demográfico, espacial, económico, cultural y política de los grupos humanos y su relación con el territorio, así como los proyectos que desde diferentes esferas del sector público y privado, definen las tendencias de desarrollo para los municipios de interés donde se desarrolla el proyecto ruta del Cacao, específicamente en las unidades funcionales donde se presentará la construcción de doble calzada, vía nueva y túneles.

El documento presenta la caracterización del medio social la cual parte de la ejecución de las actividades de Participación y socialización con comunidades y autoridades; en seguida se presenta el desarrollo de los componentes de demografía, espacial, económica, cultural, arqueológica político organizativa de las unidades territoriales mayores que integran el área donde se ubica el proyecto.

#### 5.3.8 Tendencias del desarrollo

A continuación se lleva a cabo una descripción integral socioeconómica del área del estudio del proyecto, Corredor Vial Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó BBY, producto del análisis de la articulación entre los aspectos más significativos de los diferentes componentes sociales que integran este estudio. De manera paralela, este análisis permitirá evidenciar las tendencias que se proyectan en relación a los planes de desarrollo, de ordenamiento territorial y de gestión ambiental existentes en los niveles nacional, departamental y municipal.

En este orden de ideas, hablar de las tendencias del desarrollo significa interpretar la realidad, la dinámica y la proyección futura de los territorios involucrados, desde una óptica multidimensional. La reflexión entonces debe ser generada en torno a los factores sociales identificados desde el comportamiento demográfico, la disponibilidad de los servicios públicos y sociales, las condiciones económicas, las características culturales y los procesos político- organizativos que viven los territorios y que son el resultado de la planificación y la toma de decisiones asumidas por parte de los distintos actores políticos.

Así pues, en correspondencia al objeto de este componente, el abordaje de este análisis se construirá con base a la propuesta metodológica de tipologías departamentales y municipales formuladas por el Departamento Nacional de Planeación, la cual permite identificar las carencias y necesidades reales de los entornos territoriales, identificando sus particularidades y potenciales humanos. Según el DNP, este ejercicio se constituye en el insumo necesario para identificar procesos de focalización y diferenciación de las políticas públicas nacionales que aplican a los territorios y permite de este modo, emprender acciones para el desarrollo regional, desde la consideración de los entornos (Departamento Nacional de Planeación, 2016).

- **Tendencias desde la perspectiva nacional**

De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”, se trazan las seis estrategias transversales de orden nacional que se plantean como las acciones que aportarán al cumplimiento del plan de gobierno, con el ánimo de alcanzar los tres pilares que lo fundamentan; estos son: La paz, la equidad y la educación. En razón a esto, el plan propone una estructura territorial que desarrolle en las regiones los pilares nacionales y las estrategias transversales de política que se implementarán durante el cuatrienio con la perspectiva de consolidación a futuro (Departamento Nacional de Planeación, 2016).

Es así como se hace importante identificar las estrategias y acciones de desarrollo que se han pensado implementar desde el ejecutivo y demás actores políticos y que a la vez redundaran en las dinámicas propias de las entidades territoriales y su incidencia en la estructura poblacional. Estas estrategias transversales son las siguientes:

- Competitividad e infraestructura estratégicas
- Movilidad social
- Transformación del campo
- Seguridad, justicia y democracia para la construcción de paz
- Buen gobierno
- Crecimiento verde

En razón a este enfoque territorial, el Plan de Desarrollo enfatiza en el reconocimiento de las características de cada región, departamento, subregión y municipio a fin de establecer referentes para la definición de metas a partir de esfuerzos diferenciados en cada zona del país (Departamento Nacional de Planeación, 2014) y así focalizar y particularizar las actuaciones públicas nacionales y hacerlas consecuentes con la diversidad regional (Dirección de Desarrollo Territorial Sostenible - DNP, 2008). Para el objetivo del presente estudio, se abordarán los aspectos más relevantes, concernientes al departamento de Santander.

Para el departamento de Santander, el Plan Nacional de Desarrollo propone un enfoque enmarcado en la potenciación de la conectividad, el cierre de brechas y la integración regional con el fin de integrar la región mejorando su productividad y la reduciendo sus índices de pobreza. Teniendo en cuenta que existe una relación directa entre la conectividad a las ciudades y los corredores principales que determinan los índices de desarrollo territorial, se proponen tres grandes objetivos. (I) Descongestionar y articular la red primaria de transporte, desconcentrando los centros logísticos; (II) Potenciar los servicios ambientales de la franja oriental, la innovación en los sectores competitivos de la franja central y el emprendimiento cooperado de pequeños productores en toda la región y como último objetivo, (III) Reducir el aislamiento y las brechas socioeconómicas de las franjas oriental y occidental de la región. Es así como en correspondencia a estos propósitos, se formulan las siguientes acciones metodológicas desde el PND:

Para potenciar la red primaria de transporte, se plantea la recuperación de la navegabilidad a través del río Magdalena, la cual estará a cargo de CORMAGDALENA. Adicionalmente, la ANI deberá adelantar acciones para el mejoramiento de las conexiones entre los centros productivos o de consumo como son los municipios de Puerto Salgar, Barrancabermeja y Gamarra, mediante la rehabilitación y mejoramiento de los corredores viales que brindan acceso a estos puertos. En esta misma medida, el Gobierno Nacional buscará, potenciar la intermodalidad en el acceso de las zonas productivas carboníferas (Cundinamarca, Santander y Boyacá a los puertos del litoral Atlántico), para lo cual se propone la construcción de una línea férrea que conecte los centros productivos con el sistema ferroviario central; o la rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura vial desde los mismos centros productivos y hasta los puertos del río Magdalena y a su vez de éstos, con los puertos del Caribe.

La conectividad se impulsará mediante la conexión de la red primaria de la región con los Llanos, el Magdalena y la región Caribe a través de corredores transversales y se dará prioridad a los tramos que proveen conectividad dentro de la misma región – Tibú-La Mata, Barrancabermeja-Bucaramanga, Puerto Araújo-Barbosa-Tunja y Puerto Boyacá-Chiquinquirá-Tunja–, a través de iniciativas públicas y privadas de APP.

En relación a la estrategia de movilidad social, el Plan Nacional de Desarrollo define determina que su propósito es mejorar los accesos a las principales ciudades e implementar sistemas integrados de transporte regional (SITR) en las principales aglomeraciones del Sistema de Ciudades –Bogotá, Tunja, Sogamoso, Duitama, Bucaramanga, Cúcuta–, que permita contar con accesos eficientes del flujo de carga y pasajeros por vía terrestre.

Para dar cumplimiento al segundo propósito de incentivar los servicios ambientales, procesos de innovación y emprendimiento de pequeños productores se proponen cuatro acciones: la primera, la de establecer condiciones de sostenibilidad a los servicios ecosistémicos estratégicos de la región: oferta hídrica y promoción del uso eficiente del suelo. La segunda, consiste en incentivar el encadenamiento y asociatividad empresarial. La tercera, busca incentivar la innovación, el desarrollo tecnológico y las competencias laborales de sectores estratégicos como el de la energía, fortaleciendo la innovación y generando un clúster alrededor del sector de energía e hidrocarburos; y la cuarta, la de promover la vinculación laboral de la población en sectores altamente productivos.

Para alcanzar el tercer objetivo de reducir las brechas internas de la región en un marco de equidad y paz, se proponen tres acciones puntuales: Apoyar a las entidades territoriales en el mejoramiento de la infraestructura vial terciaria para acceder a servicios sociales, favorecer la conexión a centros de acopio y permitir el acceso al turismo; fortalecer la presencia estatal en zonas no conectadas o vulnerables; y reducir las brechas asociadas a las condiciones de equidad y habitabilidad de las zonas rurales vulnerables y periféricas.

En el marco de las tendencias de desarrollo estipuladas a nivel nacional se puede concluir entonces que la estructura territorial propuesta en el Plan Nacional de Desarrollo, se

soporta no sólo en la definición de diagnósticos precisos sobre las diferencias y las potencialidades regionales; sino además en la materialización de diagnósticos que posibiliten la formulación y priorización de políticas públicas, rumbos de acción e inversiones específicas con metas cuantificables, estas últimas definidas conjuntamente con las regiones desde sus actores sociales (Departamento Nacional de Planeación, 2014). Por ende, puede aducirse finalmente que estos ejes y estrategias abarcan las diferentes dimensiones del desarrollo y permiten identificar una visión hacia las tendencias de desarrollo formuladas desde el Gobierno principal y los entes territoriales.

- **Tendencias desde la perspectiva departamental**

De los 68 municipios del país, Santander se destacó en esta medición gracias al progreso de los municipios de Barrancabermeja, Piedecuesta, San Gil, Bucaramanga y Floridablanca como los más desarrollados, con un mayor adelanto económico, aporte en ingresos mensuales y el PIB, así como el desempeño fiscal y finanzas saludables (Santander Competitivo, 2016).

De conformidad con el Plan de Desarrollo Departamental “Santander Nos Une” 2016-2019 se plantea como objetivo principal lograr un Santander sano, educado, culto, competitivo, equitativo, sostenible y feliz (Gobernación de Santander, 2016). En correspondencia a ello, el enfoque del plan del cuatrienio es el de generar un plan de inversiones formulado en razón a la garantía de los derechos y deberes de las personas. Así pues, este plan se formula bajo cuatro pilares:

- Los derechos y deberes sociales
- Los derechos y deberes económicos
- Los derechos y deberes ambientales
- Los derechos y deberes civiles.

En razón a estos pilares, el plan de gobierno para el departamento señala lo siguiente:

La apuesta que hemos hecho en éste plan de desarrollo es el cierre de brechas sociales, económicas, ambientales, culturales, educativas e incluso alimentarias de cara al post conflicto. Este propósito es coherente con el compromiso de crecer con equidad pues sólo en la medida en que éstas brechas sean cerradas se podrá conseguir que la Paz de los escritorios pase a ser una Paz real, palpable y verificable (Gobernación de Santander, 2016).

En relación a dichos objetivos, se especifican a continuación los programas puntuales de inversión que se tienen previstos para el departamento. Ver Tabla 5–1

**Tabla 5–1 Programas de desarrollo desde el enfoque de derechos**

Derechos y Deberes	Programas de Desarrollo
Sociales	Educación Primera Infancia, Infancia, Adolescencia, Adulto Mayor y Fortalecimiento Familiar Equidad de Género y Mujer Diversidad Sexual

Derechos y Deberes	Programas de Desarrollo
	LGBTI Población con Discapacidad Población Vulnerable Habitantes de Calle Cultura Deporte y Recreación Salud Seguridad Alimentaria y Nutricional Agua Potable y Saneamiento Básico Vivienda y Desarrollo Urbano Vivienda Rural
Económicos	Transporte e Infraestructura. Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Ciencia, Tecnología e Innovación Competitividad y Productividad Fomento al Desarrollo y Empleo Fortalecimiento Empresarial e Industrial Turismo Minería e Hidrocarburos Gas y Energía Eléctrica Energía Sostenible y Alternativa para el Desarrollo Cooperación Internacional Desarrollo Regional Desarrollo Agropecuario y Rural
Ambientales	Gestión del Riesgo de Desastres Patrimonio Ambiental para el Desarrollo Cambio Climático Medio Ambiente Ordenamiento Territorial Municipal y Metropolitano Plan de Ordenamiento Departamental.
Civiles	DDHH Inclusión Social, Reintegración y Conciliación Tema de Desarrollo Prevención, Protección, Atención, Asistencia y Reparación de la población víctima de desplazamiento forzado y otros hechos victimizantes. Libertad e Igualdad Religiosa y de Cultos Gestión del Desarrollo Territorial Étnico Población Étnica Afros, ROM e Indígenas Seguridad, Orden Público y Convivencia Ciudadana Desarrollo Comunitario Equipamiento Fortalecimiento Institucional y Gestión Pública Moderna.

Fuente: Plan de Desarrollo Departamental de Santander “Santander Nos Une” 2016-2019.

Teniendo en cuenta los postulados anteriores y la articulación resultante de los aspectos más relevantes examinados desde los distintos componentes socioeconómicos, a continuación se aplica la metodología propuesta desde el inicio de esta dimensión para llevar a cabo el análisis generalizado de los contextos:

De conformidad con la apuesta metodológica para el desarrollo de este componente y formulada especialmente para abordar las tendencias del desarrollo a partir de las tipologías departamentales y municipales propuestas por el Departamento Nacional de Planeación, se identifican a continuación las potencialidades, carencias y necesidades reales de los entornos territoriales, identificando las particularidades de sus características y las necesidades puntuales para alcanzar mayores niveles de desarrollo y competitividad desde el ámbito local y regional (Departamento Nacional de Planeación, 2015). En concordancia con lo anterior, la metodología incluye seis componentes temáticos que caracterizan los entornos de desarrollo, integrando aspectos de relacionados con la calidad de vida, la seguridad, el potencial económico, el medio ambiente, la funcionalidad urbana y capacidad institucional, tal y como se presenta en la **Tabla 5–2**.

A partir esta metodología, se plantea una clasificación de entorno al desarrollo, lo que permite caracterizar las unidades territoriales con base en los seis componentes, donde A y B representan los municipios con un entorno de desarrollo favorable o robusto; C, D y E los municipios con una favorabilidad intermedia en su entorno de desarrollo y F y G los municipios con un entorno de desarrollo incipiente. Dentro de los tres grupos también se

percibe mayor favorabilidad en el entorno de desarrollo en los municipios que tienen una tipología calificada con una letra más cercana a la A en el orden del alfabeto (Departamento Nacional de Planeación, 2015). Ver Tabla 5–2.

**Tabla 5–2 Componentes temáticos según dimensiones del desarrollo**

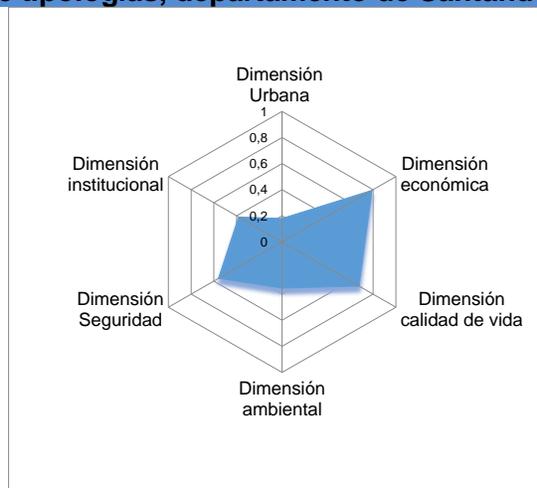
Dimensión del desarrollo	Componente temático	Descripción
Socio-cultural	Urbano regional	Esta dimensión analiza el soporte físico territorial de los asentamientos poblacionales y de las actividades sociales y económicas. Para este componente se tomaron variables que permitieran identificar el rol de las entidades territoriales en el marco del sistema urbano, caracterizando el tamaño de las entidades territoriales, su funcionalidad dentro del sistema de ciudades, la distancia con otros centros poblados, el tamaño de la población en cabecera y fuera de ella, la concentración de la población, y la tendencia en su crecimiento poblacional (Departamento Nacional de Planeación, 2015).
	Condiciones de vida	Este componente propone evaluar las condiciones sociales de la población, identificando las privaciones de los habitantes en diferentes aspectos como la educación, las condiciones de la niñez y juventud, la situación laboral, el acceso a servicios de salud, servicios públicos y las condiciones de vivienda. Para su análisis se utiliza el Índice de Pobreza Multidimensional (IPM) departamental o municipal, reconociendo que éste un indicador que refleja el grado de privación de las personas en el conjunto de dimensiones antes descritas (DNP, 2011).
Económico	Dinámica económica	El componente económico se deriva de la búsqueda común de medios para satisfacer las necesidades de subsistencia (Zorro Sánchez, 2008) y subraya la importancia de la competitividad como requisito fundamental del desarrollo (Reyes Martínez, 2014). Recoge los siguientes elementos: 1) recursos fiscales de los municipios como el Sistema General de Regalías (SGR), el Sistema General de Participaciones (SGP) y recursos propios, para efectos de analizar la capacidad de cada administración territorial de dinamizar su desarrollo a través de la inversión pública; 2) contribución al PIB departamental para medir la capacidad de cada entidad territorial de crear valor agregado; 3) facilidad de acceder a la información por parte de sus habitantes y de la inversión en Ciencia y Tecnología y 4) las disparidades económicas como medida convergencia regional (Departamento Nacional de Planeación, 2015).
Ambiental	Ambiental	Se refiere a las interacciones entre los humanos y los otros seres que forman parte de su entorno (Zorro Sánchez, 2008).

Dimensión del desarrollo	Componente temático	Descripción
		Gira en torno a los conceptos de gestión de la base de recursos y de la calidad ambiental (Reyes Martínez, 2014) y hace una aproximación de los recursos ambientales y la gestión de los mismos por parte de las entidades territoriales (Departamento Nacional de Planeación, 2015). Se utiliza como variable instrumental las hectáreas de bosques, controlando por área de municipios, así como la variable de inversión en el sector ambiental. Esto con la intención de aproximarse a la medición de los activos ambientales con los que cuenta cada municipio (Departamento Nacional de Planeación, 2015)
Político	Institucional	Surge de la necesidad de asegurar las condiciones de convivencia entre todos aquellos que forman parte de la sociedad (Zorro Sánchez, 2008). Este componente se concentra en las capacidades institucionales de las autoridades territoriales, y por ello evalúa la capacidad fiscal de las administraciones mediante el Índice de Desempeño Fiscal y el cumplimiento del componente de Requisitos Legales del Índice de Desempeño Integral Municipal (Departamento Nacional de Planeación, 2015).
	Seguridad	El componente, evidencia la inseguridad e indefensión que experimentan las comunidades, familias e individuos en sus condiciones de vida como consecuencia del impacto provocado por algún tipo de actividades de grupos armados ilegales, así como la capacidad institucional para responder a estas amenazas (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

Fuente: Departamento Nacional de Planeación – Dirección de Desarrollo Territorial Sostenible, 2015; Universidad de los Andes – CIDER, 2008; Reyes Martínez, 2014.

De acuerdo con esta clasificación, el departamento de Santander presenta un entorno intermedio, tal como se muestra en la Figura 5–1

**Figura 5–1 Polígono de tipologías, departamento de Santander**



Fuente: DNP, 2015; Análisis Consultoría Colombiana, 2016

El departamento de Santander además de ser la cuarta economía más fuerte del país, evidencia que ha mejorado la calidad de vida para sus habitantes, con coberturas en salud y servicios públicos superiores al promedio nacional (Cepeda Emiliani, 2010).

En cuanto al componente urbano regional, el Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB), ha capitalizado los flujos migratorios de población, bienes y servicios, y se configura como una red urbano regional jerárquica de aglomeraciones manufactureras concentradas en su área metropolitana y en el complejo industrial petroquímico de Barrancabermeja (Revista Semana, 2015). Sin embargo, esta concentración urbana contrasta con la existencia de municipios aislados, caracterizados por la falta de oportunidades de empleo, insuficiente cobertura de servicios básicos y presencia de conflicto armado.

Los retos a futuro para Santander, serán establecer procesos territoriales que aseguren la sustentabilidad en medio del fenómeno urbano y conseguir el impulso de los centros urbanos y rurales, fortaleciendo los flujos económicos, las dinámicas comerciales y sus escenarios urbanos ideales, en armonía con las proyecciones urbanas metropolitanas y regionales (Cámara de Comercio de Bucaramanga, 2015).

Respecto al componente temático de seguridad del departamento, Santander parece indicar que en sus condiciones de seguridad presenta un panorama preocupante, pues el Magdalena Medio sigue siendo una zona de presencia de actores armados ilegales. Al mismo tiempo, las bandas criminales hacen presencia de manera más ensimismada y se reporta un sin número de amenazas contra defensores de derecho humanos (Vanguardia.com, 2013).

En cuanto al componente ambiental, el departamento no presenta un entorno de desarrollo principalmente por el número de hectáreas de bosque existentes y por la inversión realizada en el sector ambiente. En ese sentido resulta pertinente señalar las iniciativas propuestas desde el Plan de Desarrollo: El Plan de Santander, aborda el tema

de derechos y deberes ambientales incorporando como componente principal la gobernanza del agua, pero su línea estratégica de sostenibilidad ambiental no marca un hito.

Las líneas de acción propuestas en el plan de desarrollo departamental, responden a un eje para el fortalecimiento y competitividad soportado en el desarrollo social, económico, administrativo y financiero. Así pues, Santander, desde sus indicadores económicos, ha construido una base para lanzarse al gran reto de ser el departamento más desarrollado del país de la mano de algunos macroproyectos de impacto regional. Desde el Plan Regional de Competitividad, se plantea una visión a 2032 que permita al departamento ser uno de los más competitivos del país, con elevados niveles de calidad de vida y el más alto ingreso per cápita gracias al dinamismo de su economía alcanzado a través de un sector productivo, innovador en bienes y servicios de alto valor agregado y con un ambiente de negocios que incentive la inversión social y extranjera en un marco de desarrollo integral y equitativo.

El departamento es líder en administrar recursos de los contrato Plan, instrumento creado para afianzar el desarrollo, profundizar la descentralización y elevar la eficiencia del gasto público. En Santander, el Contrato Plan incluye 35 proyectos en los sectores vial, salud, agua, potable, vivienda rural, agroindustria y turismo. Entre los proyectos incluidos en el Contrato Plan para Santander que benefician a los municipios que se estudian dentro del presente EIA se encuentran:

- Vías primarias: el mejoramiento del corredor Bucaramanga con Barrancabermeja y Yondó en Antioquia, que daría un importante salto a la relación entre las dos principales concentraciones urbanas de la región y permitiría nuevas lógicas de negocios y comercio (Cámara de Comercio de Bucaramanga, 2015), adecuación y pavimentación de la vía Transversal del Carare, que beneficiará a los habitantes de los municipios de Barbosa, Vélez, Cimitarra y Puerto Berrio (Antioquia). El mejoramiento del conector estratégico Girón- Zapatoca- Troncal del Magdalena Medio), que presenta un avance físico del 28%, al 2015. Ver Fotografía 5–1 y Fotografía 5–2.

Fotografía 5-1. Corredor vial Bucaramanga-Barrancabermeja-BBY.	Fotografía 5-2 orredor vial. Vereda Casa de Barro-Lebrija. Municipio de Betulia.
	
Fuente: Concesión Ruta del Cacao, 2016.	CFuente: Consultoría Colombiana, 2016.

- Vías secundarias: pavimentación, mejoramiento y mantenimiento del trayecto 3 San Vicente – Albania – Troncal del Magdalena Medio de la vía Girón – Zapatoca – San Vicente – Troncal del Magdalena Medio / La Renta – San Vicente, que conecta el corredor Ecoturístico con la Troncal del Magdalena Medio que comunica a Bucaramanga con Barrancabermeja. Pavimentación, mejoramiento y mantenimiento del trayecto 7 Contratación – Chima – Simacota - Socorro– Páramo del corredor Gambita - Vado Real –Suaita –San José de Suaita - El Tirano – Guadalupe - Contratación –Guacamayo-Santa Helena – La Aragua / Santa Helena – Mirabuenos / Aragua – Islandia – El Carmen – Yarima – TMM) Este tramo está conformado por dos conectores y un tramo que integra el corredor Ecoturístico que incluye al municipio de Simacota.
- Salud: fortalecimiento de la red de prestación de servicios hospitalarios con un avance a 2015 del 51%.
- Agua potable y saneamiento básico: soluciones de agua potable y saneamiento básico para el municipio de Barrancabermeja
- Vivienda rural: construcción de vivienda nueva rural, mediante la aprobación de proyectos en 37 municipios para la construcción de 1.279 viviendas nuevas rurales; se encuentra en ejecución, con un avance del 36%.
- Agroindustria: fortalecimiento de la producción cacaotera: este proyecto beneficia a 24 municipios cacaoteros del departamento entre los que se encuentran: San Vicente de Chucurí, Betulia Cimitarra y Simacota.

- **Tendencias desde las perspectivas municipales**

En este apartado, se presenta la clasificación por tipologías sobre entornos de desarrollo de los municipios del área de estudio. De acuerdo con esta clasificación se observa que Barrancabermeja es el municipio que sobresale en un entorno de desarrollo robusto dada la importancia de la industria petrolera, la cual se constituye en un importante eje laboral, de generación de ingresos e inversión social. A continuación le siguen los municipios

clasificados dentro de un entorno de desarrollo intermedio, que incluye a los municipios de San Vicente de Chucurí, Betulia, Girón y Lebrija.

- **Municipios del área de influencia con entorno de desarrollo robusto**

### **Barrancabermeja**

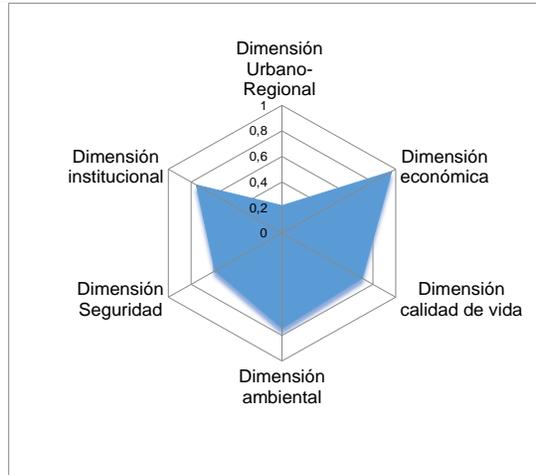
Según información reportada en el portal territorial de gobierno, la definición para los municipios con desarrollo robusto es la siguiente:

Son aquellos con alta participación en la economía nacional y que concentran gran parte de la población urbana del país. Adicionalmente tienen una alta conectividad con otras regiones y con el exterior lo que les permite operar como polos de desarrollo. Su calidad de vida registra mediciones que están generalmente por encima de los promedios nacionales mientras que la situación de inseguridad está influenciada principalmente por acciones relacionadas con delincuencia común (Departamento Nacional de Planeación, 2016).

Barrancabermeja es la sexta economía más importante del país (a partir de su aporte al PIB nacional), lo que la visibiliza como el eje del desarrollo petrolero (Portafolio, 2015), en donde coinciden los tres negocios de esta industria (exploración, producción, transporte y refinación). Adicionalmente, la ciudad se perfila como centro logístico multimodal de Colombia gracias a su posición geoestratégica. Estas características de la dinámica económica del municipio, se reflejan en el entorno de desarrollo presentado en el polígono de tipologías

Por ser entonces Barrancabermeja, el único municipio del área de influencia con entorno de desarrollo robusto, se resalta a continuación mediante figura de polígono su tipología. Ver Figura 5–2

**Figura 5–2 Polígono de tipologías, municipio de Barrancabermeja**



Fuente: DNP, 2015; Análisis Consultoría Colombiana, 2016

Del total de los municipios del área de influencia, Barrancabermeja presenta el indicador más alto en cuanto al componente urbano regional (aun así es el componente en el que presenta la calificación más baja). Esta situación se explica principalmente por concentrar el 45% del total de la población de las unidades territoriales menores y porque además, su población es mayoritariamente urbana. Su desarrollo urbano comparativamente reciente (abril de 1922) (Otero Prada D. F., 2015) se originó y jalonó por la extracción y refinación del petróleo (Portafolio, 2015). Barrancabermeja es una ciudad intermedia, centro de servicios y referente para la región del Magdalena Medio, es el único puerto firme con canal estable sobre el río Magdalena y con calado profundo hasta el mar, además de que cuenta con un aeropuerto de gran capacidad y, gracias al tren del Carare, es también un nodo ferroviario importante. Todo ello se suma a su posición central en las vías terrestres que unen el sur y el centro del país con el Caribe y Venezuela con los Santanderes, Antioquia y el Pacífico que determinan la conveniencia de un desarrollo territorial basado en una red de centros urbanos ligada a una red de plataformas logísticas (Revista Semana, 2015).

La construcción de la doble calzada Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó, la construcción de la Gran Vía Yuma y su conexión con la Ruta del Sol y la obra del Puerto Multimodal más importante del país, con el que se reactivarán la navegación y comercio por el río Magdalena, son solo algunos de los proyectos que actualmente se desarrollan en Barrancabermeja y que muestran su posición estratégica y potencial como nuevo centro estratégico y logístico del País (Portafolio, 2015). Por otro lado Findeter, consolida el proyecto Diamante Caribe, que conectará las regiones con vocación logística e industrial de la región Caribe con Bucaramanga y Barrancabermeja. De este proyecto se desprenden iniciativas como Magdalena Plus, que busca activar una plataforma logística urbana y de servicios.

Adicionalmente se encuentra en ejecución el proyecto para mejorar la navegabilidad del río Magdalena que comprende obras de encauzamiento, un sistema de navegación satelital y actividades de mantenimiento. También resalta el puerto internacional de Barrancabermeja, proyecto desarrollado por la Multinacional Impala de Colombia, para lo cual se espera invertir más de 900 millones de dólares en un moderno sistema integrado de transporte multimodal que conectará, a lo largo de esta vía y con el terminal portuario, operaciones terrestres y fluviales. Todo esto mejorará significativamente la capacidad de movilización de mercancías importadas hacia los centros de consumo y la competitividad exportadora de petróleo y carbón (Revista Semana, 2015).

En los últimos años, Barrancabermeja ha avanzado frente a temas sociales, por ejemplo de los 13 municipios del All registra uno de los menores índices de NBI, no obstante, las cifras presentan inequidades que enfrenta la ciudad. El plan de desarrollo 2012-2015 Barrancabermeja Ciudad Futuro, destacó su apuesta por la inclusión social; dicho enfoque sigue siendo uno de los componente estratégicos en el nuevo plan de desarrollo 2016-2019 Barranca es posible donde *“el ser humano es el eje de la acción del gobierno, construyendo un municipio más justo y equitativo, donde el desarrollo y el crecimiento confluyan en la búsqueda del bienestar y el progreso de los individuos”*. Estos enfoques, que tiene como eje principal el ser humano no son producto del azar, sino que resultan de

las grandes paradojas sociales, las luchas sindicales, las conquistas obreras, la violencia y las migraciones características del municipio a lo largo de su historia.

Entre los proyectos sociales aprobados en el municipio con recursos de regalías se encuentra el mejoramiento de la infraestructura educativa, entre la que se destaca la construcción de obras complementarias y el edificio de aulas en el instituto universitario de la paz (UNIPAZ); la construcción de espacios recreativos como la cancha polideportiva y juegos infantiles de la institución educativa Normal Cristo Rey y la dotación de implementos y equipos deportivos para el programa de escuelas de formación deportiva en la disciplina de atletismo. Así mismo, se destacan las obras de construcción y operación de la PTAR San Silvestre y la dotación de equipo para la operación y mejoramiento de los sistemas de alcantarillado.

Pese a los avances respecto a la calidad de vida, se evidencia también que sus grandes déficits se presentan en temas de seguridad. Barrancabermeja, hace parte del Magdalena Medio, región que históricamente ha sido víctima del conflicto armado que se libra entre grupos al margen de la ley y la fuerza pública. En el municipio han confluído situaciones que han conllevado a que sus habitantes sean víctimas de una gran cantidad de delitos como homicidios (64 en el año 2015), hurtos comunes (1.007 en el año 2015), violencia intrafamiliar y de género, trata de blancas, amenazas, secuestros, extorsiones (84 en el año 2015), delitos contra el pudor sexual (171 en el año 2015) entre otros (Alcaldía Municipal de Barrancabermeja, 2016) ; razón por la cual desde el plan de desarrollo 2016-2019, se busca construir una política de seguridad integral que tenga como centro al ser humano y que proteja y garantice los derechos fundamentales.

Por último, respecto a la dimensión ambiental, el nuevo plan de desarrollo propone una línea estratégica para la protección del medio ambiente a través de proyectos de reforestación, reducción del volumen de residuos sólidos y disminuir la vulnerabilidad de las comunidades ubicadas en zonas de alto riesgo.

- **Municipios del área de influencia con entorno de desarrollo intermedio**
  - **San Vicente de Chucurí, Girón y Lebrija**

Dentro de esta categoría se encuentran cuatro de los cinco municipios del área de influencia, lo que significa que son ciudades intermedias con relevancia en la economía departamental, principalmente municipios que históricamente han operado como centralidad regional. Su calidad de vida presenta mediciones modestas concentrando el grupo de municipios que generan brechas en indicadores sociales. La institucionalidad local requiere esfuerzos principalmente en la capacidad de atracción de inversiones y de generación de recursos propios (Departamento Nacional de Planeación, 2015a).

Es importante señalar que según la metodología, se percibe mayor favorabilidad en el entorno de desarrollo de los municipios que tienen una tipología calificada con una letra más cercana a la A en el orden del alfabeto. En ese sentido, a pesar de estar dentro de un

mismo entorno de desarrollo, el municipio de San Vicente de Chucurí se encuentra clasificado con una tipología C, es decir que presenta un entorno de desarrollo favorable. Por tanto, teniendo en cuenta esta subdivisión, se mencionan a continuación los aspectos más relevantes en cuanto a las tendencias del desarrollo de estos municipios.

A partir de los resultados obtenidos con el ejercicio de clasificación del Portal Santander Competitivo, se identifican éstos como municipios clasificados dentro de una misma tipología, tienen componentes dentro de su entorno de desarrollo que los diferencian y que permiten comprender dinámicas particulares dentro de cada municipio.

Es importante señalar que el mayor déficit de San Vicente de Chucurí se relaciona con el componente urbano-regional. Estos municipios, con excepción de Girón, se caracterizan por concentrar su población en la zona rural (San Vicente 60.51%, Betulia 78.11%, Lebrija 51.22%), dinámica que ha venido revirtiéndose con el paso de los años. Esta tendencia al crecimiento urbano, tiene varias connotaciones asociadas con cambios culturales, económicos y sociales y que ponen en evidencia la necesidad de ampliar la cobertura de servicios públicos y sociales, mejorar las garantías para el sector agropecuario, pavimentar las vías y dotar de equipamiento para mejorar las condiciones de vida, en especial, de la población rural.

A partir de estas características municipales, se identifican algunos proyectos a nivel municipal que apuntan a mejorar estas condiciones.

- **San Vicente de Chucurí.**

En materia de infraestructura vial, se observa que este municipio en las vías de acceso presenta dificultades para el desplazamiento de personas y productos hacia otros municipios y hacia las conexiones con las troncales nacionales, teniendo notoria afectación en el desarrollo socioeconómico de los municipios. Así mismo, las vías terciarias presentan un mantenimiento bastante precario, por lo que se hace necesario mejorar las condiciones de transitabilidad y de movilidad. Pese a que el sostenimiento y ampliación de la infraestructura vial tiene altos costos para estos municipios, se identifican en San Vicente de Chucurí proyectos para la adquisición de maquinaria para el mantenimiento y mejoramiento de vías terciarias, mediante la construcción de cunetas y empedrados en placa huellas.

En cuanto al componente económico, se observa que el municipio de San Vicente de Chucurí presenta un entorno de desarrollo ligeramente favorable, este municipio basa su economía especialmente en el desarrollo del sector agropecuario, destacándose principalmente el cultivo de cacao y en menor proporción en la de café. Adicionalmente, el municipio puede explotar su potencialidad turística con la presencia de la Hidroeléctrica Sogamoso, la cual genera una atracción de población visitante al municipio, haciendo de éste un corredor turístico importante.

Respecto a factores institucionales, San Vicente es un municipio con mayor capacidad de

ahorro, menor gasto corriente, mayor inversión y donde las rentas propias pesan de manera importante en los recursos totales (Departamento Nacional de Planeación, 2013).

En materia de seguridad, el municipio presenta esto como resultado del número de homicidios y del hurto tanto a establecimientos comerciales, personas y residencias registrados. Cabe señalar que si bien estos municipios no están exentos del conflicto armado como consecuencia del accionar de los grupos armados, en ninguno de ellos se registran cultivos ilícitos, usados comúnmente como fuente de financiamiento (Departamento Nacional de Planeación, 2015b).

Respecto al componente ambiental. El plan de desarrollo incluyó dentro de sus líneas estratégicas, la protección de los recursos naturales a través de la adquisición de hectáreas para la conservación de bosques, de la realización de actividades para el control y vigilancia y de programas de protección y de conservación de las microcuencas.

#### ▪ **Girón**

El plan de desarrollo de este municipio dentro de su propuesta para la vigencia 2016-2019, plantea un total de cinco componentes orientados hacia la modernización de la gestión pública y el buen gobierno, la promoción del tejido económico y social, la infraestructura para el desarrollo y la prosperidad y la seguridad y convivencia ciudadana. Estos componentes a su vez comportan 10 líneas estratégicas con sus respectivos programas y proyectos. En razón a las temáticas que resultan relevantes para las tendencias de desarrollo, se puntualizan a continuación las siguientes.

Respecto de la infraestructura vial, este municipio experimenta dificultades asociadas al volumen de tráfico que soporta su red vial, especialmente porque al hacer parte del Área Metropolitana, los volúmenes de vehículos se incrementan. En su plan de desarrollo, indica que este factor será abordado mediante un programa que mejore el estado de las vías urbanas del municipio para garantizar a la población una movilidad rápida, eficiente y segura y que además de intervenir su malla vial actual con obras de pavimentación y rehabilitación, buscará gestionar la construcción de la conexión vial del sur de Bucaramanga con el anillo vial Girón-Floridablanca (Girón, 2016).

En materia de seguridad y protección ciudadana la actual administración indica que enfocará sus acciones en construir el plan de seguridad y convivencia para el municipio de manera participativa, fortalecerá los frentes de seguridad, y establecerá acciones para contrarrestar los delitos con ayuda de la comunidad y apoyando la autoridades responsables de mantener el orden y la tranquilidad del municipio (Girón, 2016).

En el frente de desarrollo económico, Girón es un municipio donde predominan las actividades agrícolas, pecuarias y de desarrollo turístico. A este último por ejemplo corresponden el 54% de las empresas establecidas en el municipio. Así mismo tienen una importante participación en el sector industrial asociado al Área Metropolitana, con un 19% de empresas dedicadas a la industria manufacturera. En esta materia, el actual plan de desarrollo se propone fortalecer a los productores rurales a través del acceso al crédito

y la implementación de proyectos productivos, mejorar la infraestructura vial rural y facilitar su entrada a mercados locales, regionales e internacionales.

Por su parte el componente de gestión ambiental y ordenamiento del territorio, el municipio de Girón desarrollará dos líneas estratégicas a saber: la sustentabilidad ambiental y de protección de los recursos naturales y la de un territorio ordenado y apropiado con desarrollo sostenible. En el primer caso busca actuar sobre los componentes de residuos sólidos, flora fauna y suelo, medio ambiente y actividad económica y cultura ciudadana para la adaptación y el cambio climático. Se busca mejorar las condiciones de la base ambiental del municipio y abordar al sector industrial con el fin de mejorar la gestión ambiental disminuyendo así, el impacto ambiental que se ocasiona.

- **Municipio del área de influencia con entorno de desarrollo intermedio-medio**

- **Betulia**

Mediante el mismo ejercicio, con relación a los municipios tipología D, con entorno de desarrollo intermedio, se observa que el componente que presenta menor puntaje, al igual que en todos los municipios del área de estudio, es el relacionado con la dinámica urbano-regional

El municipio de Betulia concentra más de la mitad de su población en la zona rural. Con el ánimo de mejorar la conectividad de este municipio, con recursos de regalías se contempla la financiación del proyecto de habilitación de circuitos viales subregionales, estando aprobado el proyecto de construcción de placa huellas vehiculares en la vereda La Putana.

En cuanto al componente económico son características las actividades económicas características en la producción agrícola, pecuaria, pesca y explotación de madera. Por otro lado, debido a que Betulia hace parte de la región del Magdalena Medio; allí sobresalen por las actividades mineras, destacándose en alguna medida, la extracción de petróleo y la extracción de material de río; así como el desarrollo de las actividades ganaderas, que son también un importante renglón en la economía local. Este municipio pertenece al Magdalena Medio y una obra de vital importancia es la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena.

La situación de la calidad de vida de los pobladores en esta categoría, resalta porque superan el 38,4% de personas en hogares con NBI. Los proyectos aprobados por regalías en los municipios ponen en evidencia que más que ser proyectos estratégicos, revelan las carencias básicas que es preciso ir subsanando para mejorar las condiciones de vida de la población pero que no trascienden el orden municipal, destacándose principalmente la construcción de vivienda nueva, la dotación y mejoramiento de instituciones educativas y los mejoramientos de los acueductos municipales.