

3. De los Desequilibrios a la Cohesión Territorial: El Caso de la Ciudad de Cartagena

En este último capítulo se hace una caracterización de la zona de estudio y se aplica la propuesta metodológica consolidada en el acápite anterior, llegando a una validación de la misma, a través del establecimiento de niveles de cohesión territorial en la ciudad de Cartagena de Indias. Igualmente, el ejercicio permite reconocer la correspondencia entre elementos del ordenamiento territorial y su aporte a la evaluación de la cohesión territorial, de este modo se llega al establecimiento de marcos de actuación que conduzcan a la reducción de los desequilibrios territoriales, es decir, a la cohesión territorial.

3.1 El Distrito de Cartagena de Indias

Cartagena de Indias es una ciudad costera de origen colonial, ubicada en la región Caribe colombiana, fundada en junio de 1533 por Pedro de Heredia. Con el paso del tiempo se ha posicionado como turística y de gran reconocimiento en Colombia y el resto del mundo por su riqueza arquitectónica y paisajística; una ciudad que la UNESCO ha denominado desde 1985 patrimonio cultural de la humanidad; y a la cual se le ha otorgado el título de Distrito Turístico y Cultural desde 1987, reafirmado por la Constitución política de 1991.

El Distrito cuenta con una extensión de 709,12 km² y una amplia diversidad social entre sus 944.250 habitantes, según proyección para el año 2010, de los que 45.050 se encuentran por fuera de la cabecera municipal, cabe resaltar que el 36% del total de la población es afrodescendiente (DANE, 2005). Dada su condición de puerto ha sido un escenario propicio para la consolidación del sector industrial y comercial, actividades que junto al turismo se constituyen en la base de su dinámica economía.

Cartagena está conformada por 3 localidades: Histórica y del Caribe Norte (LHCN), De la Virgen y Turística (LVT) e Industrial de la Bahía (LIB) (ver Figura 2) y 15 Unidades Comuneras de Gobierno (UCG) (véase Figura 3); también hacen parte del Distrito 15 corregimientos. Como ciudad, Cartagena es la quinta a nivel nacional, por su producto interno bruto PIB y el tamaño de su población (PNUMA *et al.* 2009).

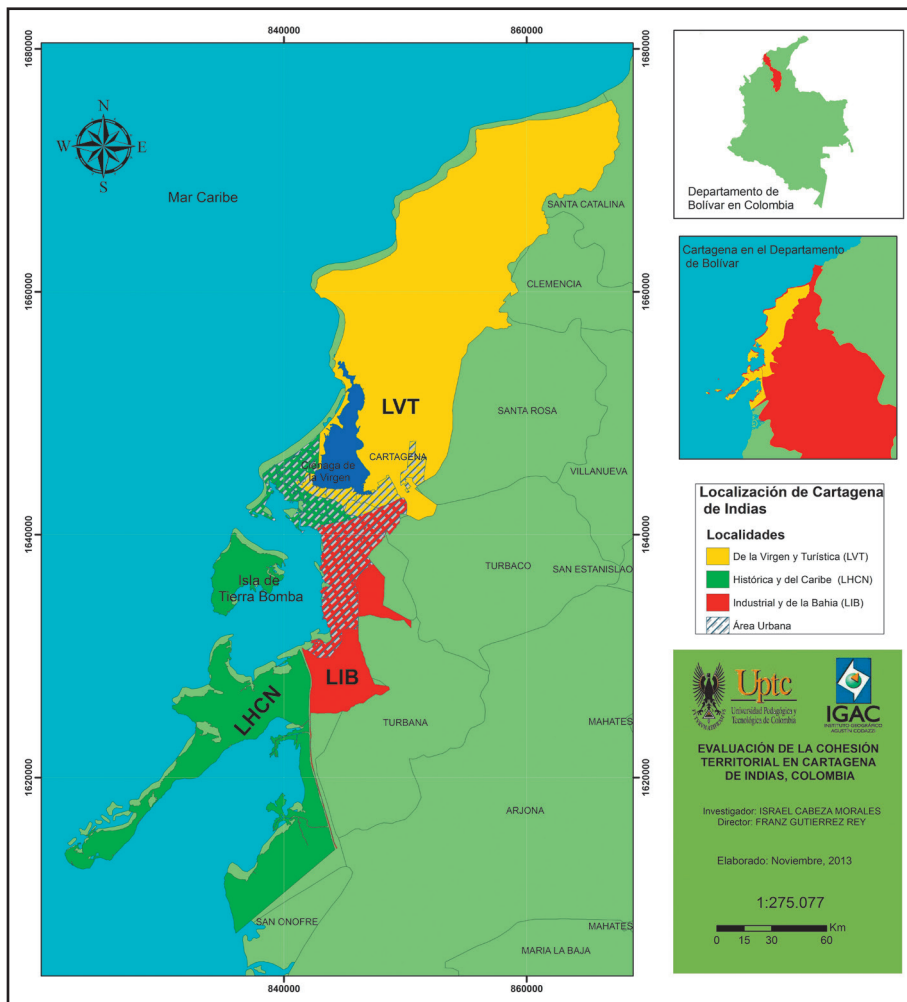


Figura 2. Localización de la ciudad de Cartagena de Indias
Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

A pesar de sus potencialidades en materia económica, así como la proximidad a otros dos Distritos: el Distrito Especial Industrial y Portuario de Barranquilla y el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta, ambos capitales departamentales de la región caribe e igualmente portuarios, Cartagena no ha podido superar la brecha social que empaña su imagen de ciudad próspera. La condición portuaria y el significativo avance en materia de crecimiento económico no han contribuido a la mitigación de las problemáticas ambientales, a los desequilibrios de orden social, así como a las falencias en su gestión administrativa como ente territorial, lo cual se evidencia en el siguiente fragmento del informe del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA):

Se configura así un desorden ambiental en la ocupación del territorio, que las normas sólo regulan parcialmente por dificultades en su aplicación y falta de sanciones ejemplarizantes. En su forma más grave, los impactos podrían afectar la viabilidad de las actividades productivas, tanto en la industria como en el turismo y los servicios. Ejemplo de ello es la gran concentración habitacional con fines turísticos que se lleva a cabo en Bocagrande, basada en gran medida en terrenos rellenados y muy dependientes de un recurso tan limitado como las playas. Éstas están ya saturadas de usuarios en periodos vacacionales y amenazan con tornarse definitivamente insuficientes para soportar la demanda que se está creando para ellas. Muy preocupante resulta también la afectación del cerro tutelar de la ciudad, La Popa, con elevados niveles de deforestación, erosión y riesgos de deslizamiento, en detrimento de la población y del patrimonio natural e histórico de la ciudad (2009, p. 19).

A esta situación se asocian entre otros, el aumento de zonas francas especializadas al sur de la ciudad, sin la respectiva valoración del impacto que pueden llegar a generar las mismas, no solo en la configuración urbana de la ciudad sino en el equilibrio ambiental de zonas tan complejas como los corredores costeros y su adaptación al cambio climático; quizás sean de los aspectos más delicados en materia de sostenibilidad de recursos ambientales para la ciudad, que adquiere mayor dimensión al relacionarse con los problemas de salubridad, espacio público, manejo residuos y el intenso crecimiento demográfico.

Si bien el Distrito de acuerdo con lo amparado en la constitución de 1991 y la Ley 768 de 2002, posee autonomía administrativa y tal designación se hace de acuerdo al reconocimiento de sus potencialidades, direccionadas desde instancias nacionales y no locales, se requiere precisar como lo establece la Ley 388 de 1997 en su artículo 2: “El ordenamiento del territorio se fundamenta en los siguientes principios: 1. La función social y ecológica de la propiedad. 2. La prevalencia del interés general sobre el particular 3. La distribución equitativa de las cargas y los beneficios.”; entendiéndose la relación entre el ordenamiento y la gestión territorial, debe darse primacía al interés común y por tal motivo ninguna acción orientada hacia el crecimiento económico, debe ir en contra vía del bienestar de la comunidad en general, como sucede en el caso de Cartagena.

3.1.1 Paso por la historia

Vale rescatar la importancia de Cartagena durante la época colonial, por su condición de puerto y servir de enclave para el poderío español, además de ser originalmente un sitio ideal para el comercio donde predominaba la población esclava que participó activamente de la gesta del 11 de noviembre de 1811, en la que declara la independencia de la que en ese entonces era una provincia (Elles, 1997). Adicionalmente es a partir de esta época que se configura la riqueza arquitectónica de la ciudad, lo que hoy le otorga un valor patrimonial y la hace atractiva para el turismo y otra clase de actividades.

Desde esos momentos la ciudad empieza a crecer legitimando los asentamientos ubicados por fuera de la ciudad amurallada, pues existían hombres y mujeres libres que debían buscar un lugar para sí, esto sucedía generalmente con la población de escasos recursos; es así como se inicia la estructuración de la ciudad actual a través de la fijación en el subconsciente de la población cartagenera que la ciudad es más que murallas, para denotar que esta trasciende a la ciudad amurallada, que pasa a ser el hoy centro histórico para los cartageneros, y el corralito, que denominan cientos de turistas; marcando así el paso para la instauración de *clusters* de diferente vocación¹⁴ comercial .

¹⁴ Vale aclarar que cuando se hace referencia a vocación, se emplea como sinónimo de orientación, más no como escenario o ámbito ideal para la puesta en marcha de determinadas labores o acciones.

Prueba de ello es que desde finales del siglo XIX, a causa de una crisis de exportaciones durante el último gobierno del cartagenero Rafael Núñez como presidente del país (1887-1888), quien ocupó dicho cargo en tres ocasiones, aparecen las primeras fábricas en Cartagena y en el Estado Soberano de Bolívar, actual Departamento del que Cartagena es capital; fábricas de driles, hilados, laboratorios químicos, la posterior construcción del ferrocarril, el mercado y el matadero público (Elles, 1997).

Es así; como con crisis en los primeros años del siglo XX, la industria naciente se esfuerza por sostenerse y da fruto, cuando en 1957 se consolida Mamonal y la Zona Industrial del Bosque (Meisel & Aguilera, 2005); al igual desde los años sesenta, el patrimonio natural y cultural se ha empleado como base para desarrollar el turismo, posicionando al Distrito como el centro nacional e internacional de turismo, más destacado en Colombia a finales del siglo XX. Este y muchos otros aspectos han hecho de la ciudad un sitio atractivo para muchas personas desde inversionistas hasta familias desplazadas en búsqueda de un mejor futuro.

Lo anterior, no solo por los significativos alcances de la industria, sino del turismo, ya que: “durante la segunda mitad del siglo XX Cartagena se consolidó como el primer centro turístico del país. Tanto en el número de visitantes llegados como en su infraestructura turística la ciudad experimentó un crecimiento extraordinario” (Báez & Calvo, 1999, p. 22); a lo cual se asocia la inauguración del Centro de Convenciones en el año 1982, con lo cual se pretendía convertirla en un polo de desarrollo regional mediante la realización de eventos de amplia convocatoria, cabe mencionar que para ello fue necesario desplazar a gran parte de los cartageneros del común del casco histórico de la ciudad, pues el Centro de Convenciones fue construido en los predios donde se ubicaba la principal plaza de mercado de Cartagena, a lo cual se asocia el crecimiento de la infraestructura hotelera.

De modo adicional a partir de la inauguración del Centro de Convenciones, se da un mayor impulso al Concurso Nacional de Belleza, certamen que en la actualidad se lleva a cabo en el mes de noviembre coincidiendo con las fiestas de la independencia (fiestas insignes de la ciudad); esta situación hace que las manifestaciones identitarias de los habitantes de la ciudad se vean opacadas por un evento de tal envergadura, que atrae a turistas nacionales e internacionales. De esta manera la consolidación de ideas

como la del posicionamiento de la ciudad en el escenario global a través de actividades como el turismo, se encarga de cerrar espacios, que convierte lo público en privado, pues en la ciudad es más importante la comodidad del turista que satisfacción de las necesidades básicas de sus habitantes, debido a la creencia de que esa es la vía hacia el desarrollo; sustentando los grandes problemas de la ciudad, como los vendedores estacionarios o ambulantes que crecen día tras día, el desempleo, la pobreza, entre otros que parecen legitimarse como comunes para algunos focos de la realidad latinoamericana.

El crecimiento poblacional es generador de nuevos barrios, sectores marginales y/o de tolerancia, desde donde se gesta el sueño de otra ciudad, con el impulso de otro estilo de vida, uno capaz de transformar crecimiento y competitividad en oportunidades y equidad, donde desarrollo no se asocie a lo material sino al bienestar, este último entendido como producto de sociedades éticamente y por lo tanto potencialmente fraternas, a pesar de las diferencias entre ellas.

La situación se agudiza al reconocer la estructura del Distrito y la forma como desde su funcionalidad, se consolida el distanciamiento de sus habitantes, particularmente en relación a las zonas que se registran como rurales, pero cuya urbanización acelerada ha generado procesos de exclusión, basta con revisar las polémicas entorno a la tenencia de la tierra en el corregimiento de la Boquilla (Buitrago, 2006), en donde por sobrevivir, los pobladores se ve la necesidad de apropiarse de zonas aledañas, a las que un día fueron de su propiedad, o por el contrario a las afueras, en las periferias. Lo anterior se traduce en una territorialidad polarizada en la ciudad, fragmentación en sectores, barrios y localidades, la carencia de articulación entre estas estructuras, hace que la ciudad se convierta en algo que muchos niegan y que obliga a todos los que en ella se encuentran a negarse la idea de considerarse agentes de la misma.

Recientemente desde lo social, pueden apreciarse algunos avances en el acompañamiento a las directrices políticas implementadas en el Distrito¹⁵,

¹⁵ Se hace referencia a programas impulsados desde el sector privado, como “Cómo Vamos”, implantado en las principales ciudades del país con la pretensión generar mayor eficiencia en la administración pública brindar información calificada a los ciudadanos. (www.cartagenacomovamos.org).

pero lastimosamente los resultados no son alentadores, ya que en la actualidad la ciudad sobresale en su entorno regional y en el nacional por su elevados índices de desigualdad social (Proyecto Cartagena Cómo Vamos, 2006), lo cual es sostenido por la pobreza y la miseria que contrastan con su condición de ser uno de los 13 centros subregionales de primer orden el país (IGAC, 2008).

3.1.2 Perspectivas de futuro: Cartagena necesita cohesión territorial

Cartagena de Indias, después de entrada en la segunda mitad del siglo XX, se ha visto afectada por proyectar una imagen de sí, que escapa a su plena realidad, que para el sostenimiento de dicha imagen se reduce espacialmente en el ideario del mercado, enajenando gran parte de su población, afectando la articulación interna, generando el desconocimiento de sí misma como un solo ente territorial, olvidando a su gente bajo el eufemismo de que toca esperar y apuntarle a que la ciudad solucione sus problemas a partir de la potencialización de sus fortalezas aunque haya que seguir pasando por encima de la gente de escasos recursos; de esos llenos de ilusiones, esperanzas y retos, esos que desconocen ser víctimas quizás, no solo de una mala gestión administrativa, sino del sistema económico, que les obliga a desconocer su ciudad, sus derechos y en parte a desconocerse a sí mismos como agentes de construcción territorial, de sociedad y de ciudad.

Una ciudad que pide ayuda, la Cartagena que confunde desarrollo material con progreso; la que cree que con turismo e industria (POT, 2001), visto solo a través de la inversión del capital puede progresar y superar problemas de: vivienda, desempleo, crecimiento económico, servicios públicos, educación, salud; perturbada con la violencia, los desequilibrios sociales que se manifiestan en una ciudad fragmentada por la desarticulación de sus actividades económicas, tanto en la distribución espacial de las mismas, su articulación en la economía de la ciudad, y su relación con la alteración del imaginario de bienestar en diversos sectores de la ciudad.

Esa ciudad que requiere alternativas que impliquen el reto de reivindicar las subjetividades territoriales, que propicien la comprensión de la relación que debe existir entre aspectos como: las necesidades básicas insatisfechas,

las características socioculturales, las condiciones físico-ambientales, la felicidad, el bienestar, la vida y la necesidad de que sea a partir de ello que se construyan perspectivas de desarrollo en pro de cada una de las comunidades; solo así es posible la materialización de un proyecto de ciudad definido en función del bienestar de sus habitantes.

Es así como a través del análisis y la comprensión de la forma como se manifiestan las lógicas de un proceso de ordenamiento territorial en un espacio determinado, contribuyendo a la inserción de un concepto clave para las nuevas perspectivas del desarrollo como lo es la cohesión territorial, tanto en los espacios académicos y gubernamentales del país, a través de un tratamiento conceptual y metodológico se precisa su pertinencia, condiciones de aplicabilidad y su relación con elementos como la sostenibilidad e integralidad al momento de abordar lo territorial.

La construcción de un conjunto de elementos que logren responder a niveles de cohesión, proporcionaran la posibilidad de contar con un diagnóstico que posibilite el establecimiento de nuevas herramientas conceptuales y metodológicas, así como de retos en cuanto a la gestión de, sobre y para los territorios, de manera que se puedan evaluar diferentes fenómenos que redefinen el orden social económico y cultural, como la adopción y funcionalidad de los planes y esquemas de ordenamiento territorial, logrando articular esto con los fenómenos de apropiación e identidad, segregación, entre otros, que brindan sentido a la comprensión de lo territorial como algo sistémico, de complejidad, base estructural de la cualquier política pública.

De allí que el reto sea apuntar a la evaluación de la cohesión territorial; pues ciudades como Cartagena, donde se consolida la pertenencia de la cohesión territorial como una respuesta a la necesidad de explotar nuevas oportunidades para la afirmación de los intereses de las diversas colectividades territoriales, Mercado, estado y sociedad civil (Ferrão, 1995), a través de cuya integración es posible configurar una nueva política local.

A continuación, se presenta el resultado de los indicadores seleccionados por cada dimensión del sistema territorial (capítulo 2), teniendo como

patrón escalar las Unidades Comuneras de gobierno en la ciudad (ver Figura 3); y a partir de los resultados de cada indicador se ponderaron todos los resultados generando un mapa síntesis de Cohesión territorial, el cual sintetiza niveles de cohesión territorial en cada Unidad Comunal de Gobierno en Cartagena de Indias.

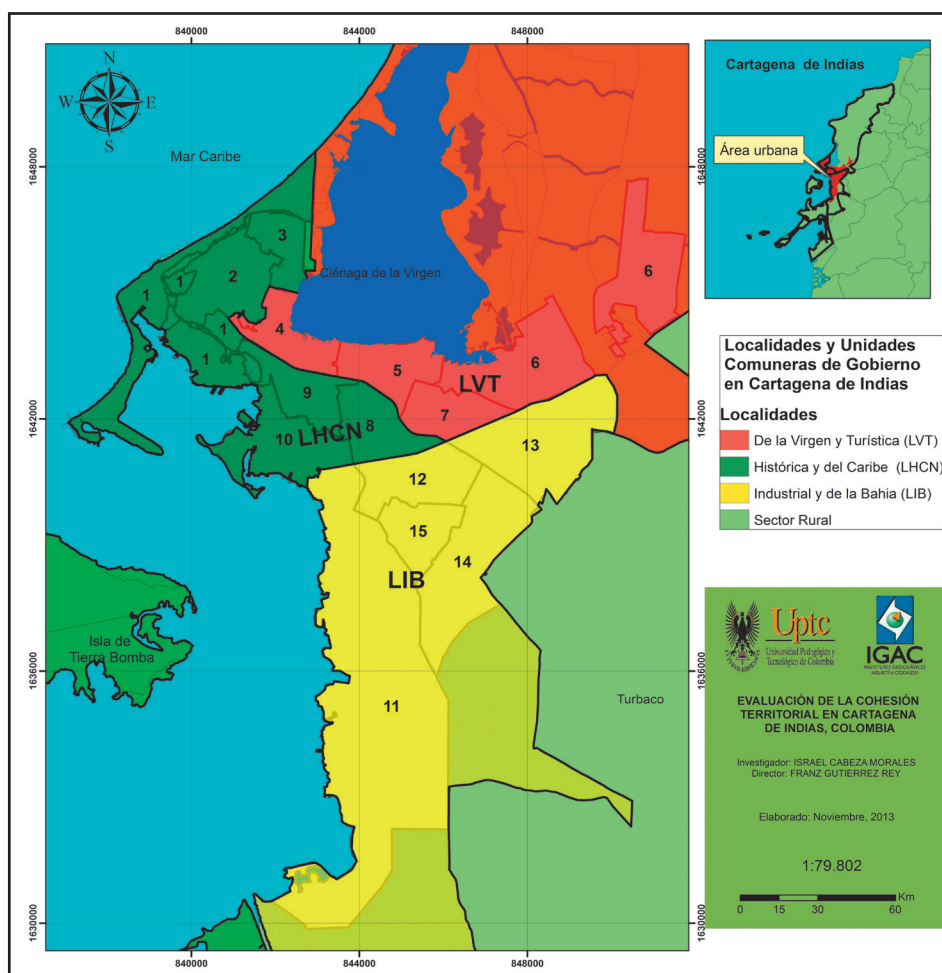


Figura 3. Unidades Comuneras de Gobierno en Cartagena
 Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.2 Dimensión Sociocultural

En esta dimensión se incluyeron los siguientes indicadores: promedio de personas empleadas por hogares, cobertura del servicio de energía eléctrica, cobertura del servicio de alcantarillado, porcentaje de población lectora, porcentaje población con estudios universitarios culminados y porcentaje de población con servicio de salud; el propósito de los indicadores de esta dimensión, es mostrar los niveles de diferenciación de las condiciones de *Equidad* al interior de Cartagena de Indias.

3.2.1 Promedio de personas empleadas por hogares

En la Tabla 10 y en la Figura 4 se espacializan los resultados del indicador, en la cual se destaca que solo la Unidad Comunera 12 presenta los resultados más bajos en este indicador, el 47% de las Unidades Comuneras (8, 7, 6, 3, 13, 14 y 11) manifiestan resultados poco favorables, mientras que las Unidades 2 y 9 son las de mayor promedio de personas empleadas por hogares.

Al analizar la distribución de los resultados, inicialmente los sectores sur y oriental reúnen la mayor parte de los resultados desfavorables, que corresponden a las Localidades: Industrial y de la Bahía (LIB), y de la Virgen y Turística (LVT), lo cual explica la concentración de los mejores resultados en la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN), que se constituye como la principal centralidad de la ciudad, concentrando ventajas comparativas con el resto de la ciudad.

Tabla 10. Promedio de personas empleadas por hogares.

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5		
4	2, 9	LHCN
3	1, 4, 5, 10, 15	LHCN, LIB, LVT
2	3, 6, 7, 8, 11, 13, 14	LHCN, LIB, LVT
1	12	LIB

Fuente: Elaboración propia.

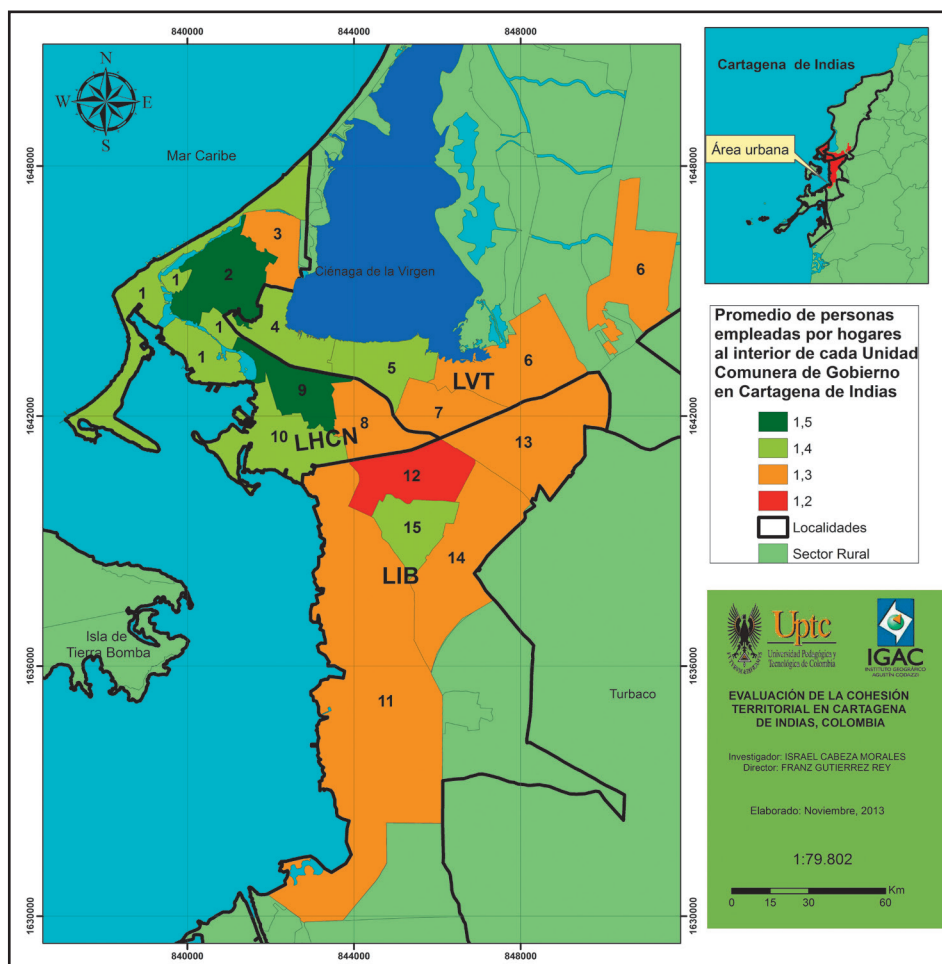


Figura 4. Promedio de personas empleadas por hogares

Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.2.2 Cobertura del servicio de energía eléctrica

La Tabla 11 y la Figura 5, muestra los resultados del indicador cobertura del servicio de energía eléctrica, en el cual se destaca que ninguna de las Unidades Comunas de Gobierno se encuentra por debajo del 94% de cobertura, un 34% de las Unidades cuenta con resultados favorables (1, 7, 8, 10, 12 y 13), mientras los resultados medianamente desfavorables se encuentran en el 26% de las Unidades (4, 5 y 11) y los medianamente favorables corresponden al 33% de las Unidades (2, 3, 9, 14 y 15). El

resultado más desfavorable al corresponder a la Unidad Comunera 6, se soporta en la marginalidad y el carácter reciente de algunos de los barrios que se albergan al interior de la misma. Lo anterior evidencia las disparidades en materia del servicio público de energía eléctrica al interior de las diferentes Unidades Comuneras de Gobierno.

En las Localidades, se manifiesta un desequilibrio entre las tres que conforman la ciudad, mientras que la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) concentra los mejores resultados, la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) solo cuenta con una Unidad Comunera con resultados desfavorables, mientras para el caso de la Localidad de la Virgen y Turística (LVT) solo una de sus Unidades Comuneras cuenta con resultados favorables, lo cual se puede asociar con la existencia de los barrios de invasión que conforman el corredor colindante a la Ciénaga de la Virgen.

Tabla 11. Cobertura del servicio de energía eléctrica.

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5		
4	1, 7, 8, 10, 12, 13	LHCN, LIB, LVT
3	2, 3, 9, 14, 15	LHCN, LIB
2	4, 5, 11	LVT, LIB
1	6	LVT

Fuente: Elaboración propia.

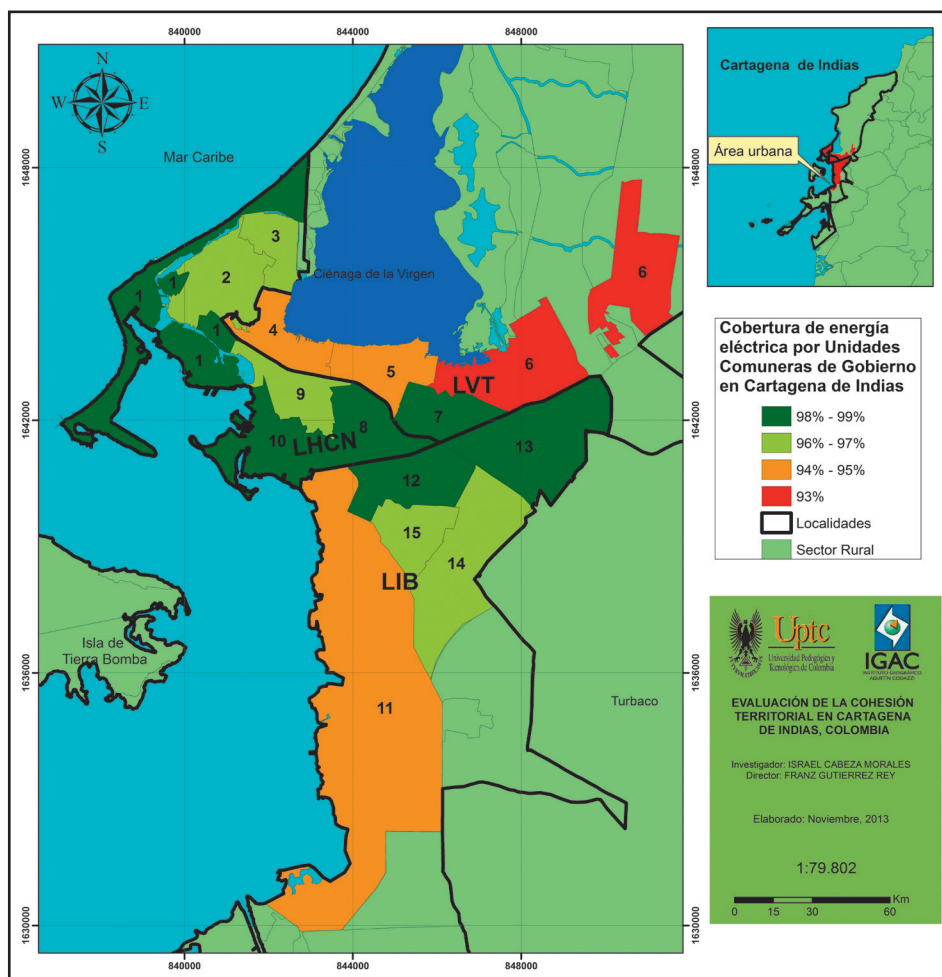


Figura 5. Cobertura del servicio de energía eléctrica

Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.2.3 Cobertura del servicio de alcantarillado

La Tabla 12 y la Figura 6 corresponden a la cobertura del servicio de alcantarillado, para el cual el resultado más desfavorable lo presenta la Unidad Comunal de Gobierno 5, lo cual soporta el hecho de que 5 Unidades (2, 4, 6, 11 y 14) se encuentre con resultados poco favorables y que solo otras 5 Unidades (1, 7, 8, 10 y 12) cuenten con resultados muy favorables; las disparidades en materia de alcantarillado además de manifestar menor cobertura de dicho servicio en zonas próximas a espejos

de agua, muestran que a mayor proximidad al centro de la ciudad, mejores resultados.

Lo anterior soporta la diferenciación entre las Localidades, mientras la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) presenta los mejores resultados, la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) cuenta con resultados poco favorables, solo una de sus Unidades Comuneras cuenta con una cobertura igual o superior al 91%, en la Localidad de la Virgen y Turística (LVT) ninguna Unidad Comunera alcanza el 76% de la cobertura, lo cual resulta delicado ya que dicha Localidad colinda con la Ciénaga de la Virgen y posee la Unidad Comunera menor cubierta en servicio de alcantarillado.

Tabla 12. Cobertura del servicio de alcantarillado.

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5		
4	1, 7, 8, 10, 12	LHCN, LIB, LVT
3	3, 9, 13, 15	LHCN, LIB
2	2, 4, 6, 11, 14	LVT, LIB, LHCN
1	5	LVT

Fuente: Elaboración propia.

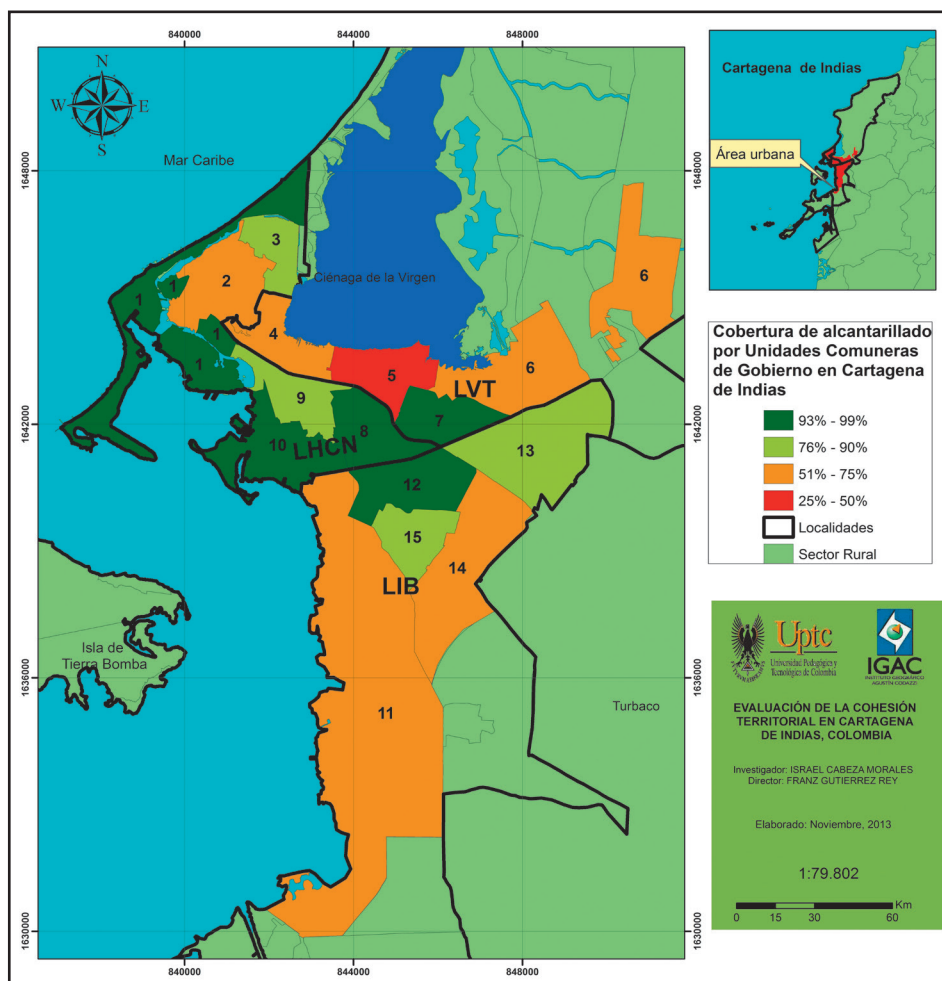


Figura 6. Cobertura del servicio de alcantarillado

Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.2.4 Porcentaje de población lecto-escritora

En la Tabla 13 y la Figura 7 se espacializan los resultados del porcentaje de población lecto-escritora, destacando la concentración de los resultados más bajos, menores al 88%, en las Unidades Comuneradas 4, 5 y 6, que constituyen el 20% del total de Unidades que conforman la ciudad. Por otro lado, los resultados más favorables corresponden a un 33% de la ciudad (Unidades Comuneradas 1, 7, 8, 10 y 12).

Al analizar los resultados por Localidades, la Localidad de la Virgen y Turística (LVT) es aquella donde se encuentran los resultados más bajos, dado que solo una de sus Unidades Comuneras de Gobierno cuenta con resultados favorables, lo cual se explica debido a la marginalidad que predomina al interior de dicha Localidad por su colindancia con la Ciénaga de la Virgen. Por su parte la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) debido a su condición de centralidad conserva los mejores resultados, a lo cual cabe especificar que junto con la LVT la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) solo alberga una de sus Unidades Comuneras con resultados favorable para el indicador; cabe resaltar que más allá de la centralidad de la LHCN, los resultados de la LVT se explican en la marginalidad de la población que reside en su interior.

Tabla 13. Porcentaje de población lecto-escritora.

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5		
4	1, 7, 8, 10, 12	LHCN, LIB, LVT
3	9, 13, 15	LIB, LHCN
2	2, 3, 11, 14	LVT, LIB, LHCN
1	4, 5, 6	LVT

Fuente: Elaboración propia.

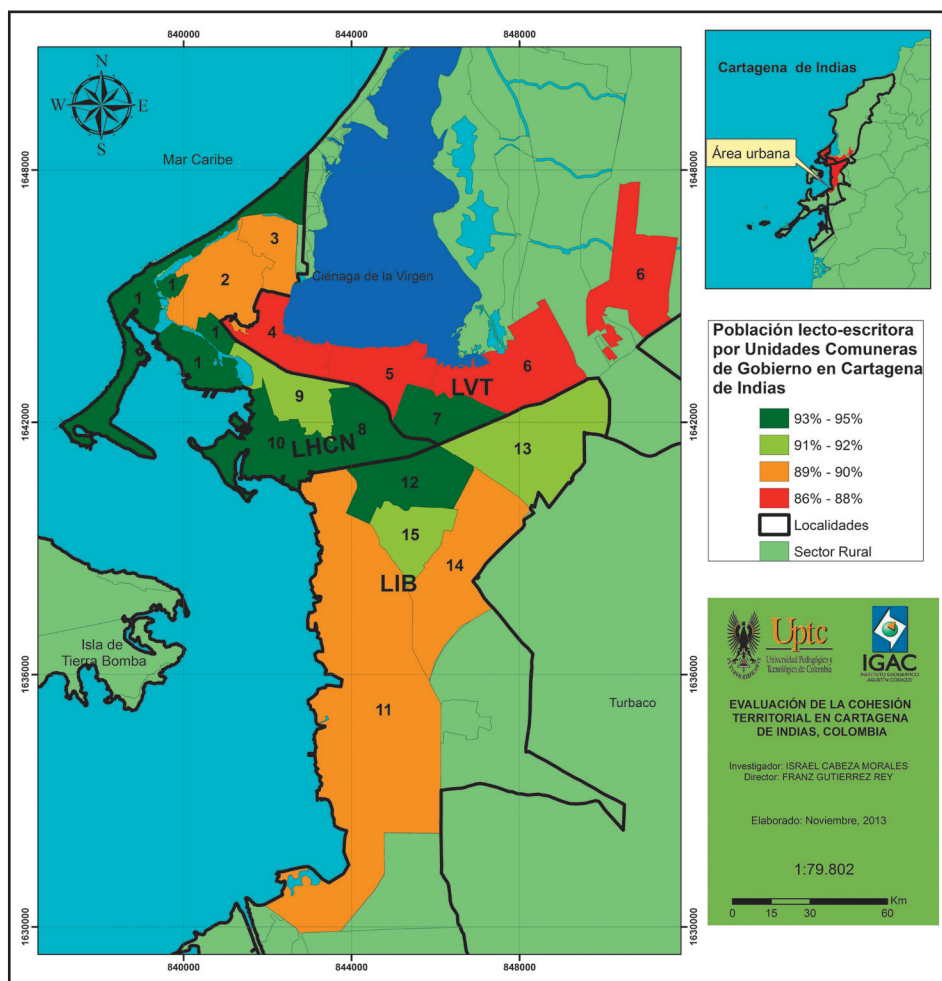


Figura 7. Porcentaje de población lecto-escritora

Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.2.5 Porcentaje de población con estudios universitarios culminados

En la Tabla 14 y la Figura 8 se muestran los resultados del indicador, con el cual se propende por identificar la distribución de la población con mayor cualificación al interior de la ciudad. Los resultados muestran que solo la Unidad Comuna de Gobierno 1 cuenta con más del 50% de su población con formación universitaria, mientras el 27% de las Unidades Comunas cuenta con menos del 18% de su población con este nivel de formación.

Entre Localidades, si bien existe una diferenciación de resultados al interior de la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN), así como de la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB), cabe resaltar que solo la Localidad de la Virgen y Turística (LVT) junto con la LIB presentan resultados bajos, siendo de menores disparidades los resultados de las Unidades Comuneras de la LIB; la contratación de resultados de indicadores anteriores con el actual, ratifica las limitantes de la LVT y sus Unidades Comuneras para insertarse en igualdad de condiciones a las dinámicas de la ciudad.

Tabla 14. Porcentaje de población con estudios universitarios culminados.

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5		
4	1	LHCN
3	7, 8, 10, 12, 13	LIB, LHCN, LVT
2	2, 3, 9, 14, 15	LHCN, LIB
1	4, 5, 6, 11	LVT, LIB

Fuente: Elaboración propia.

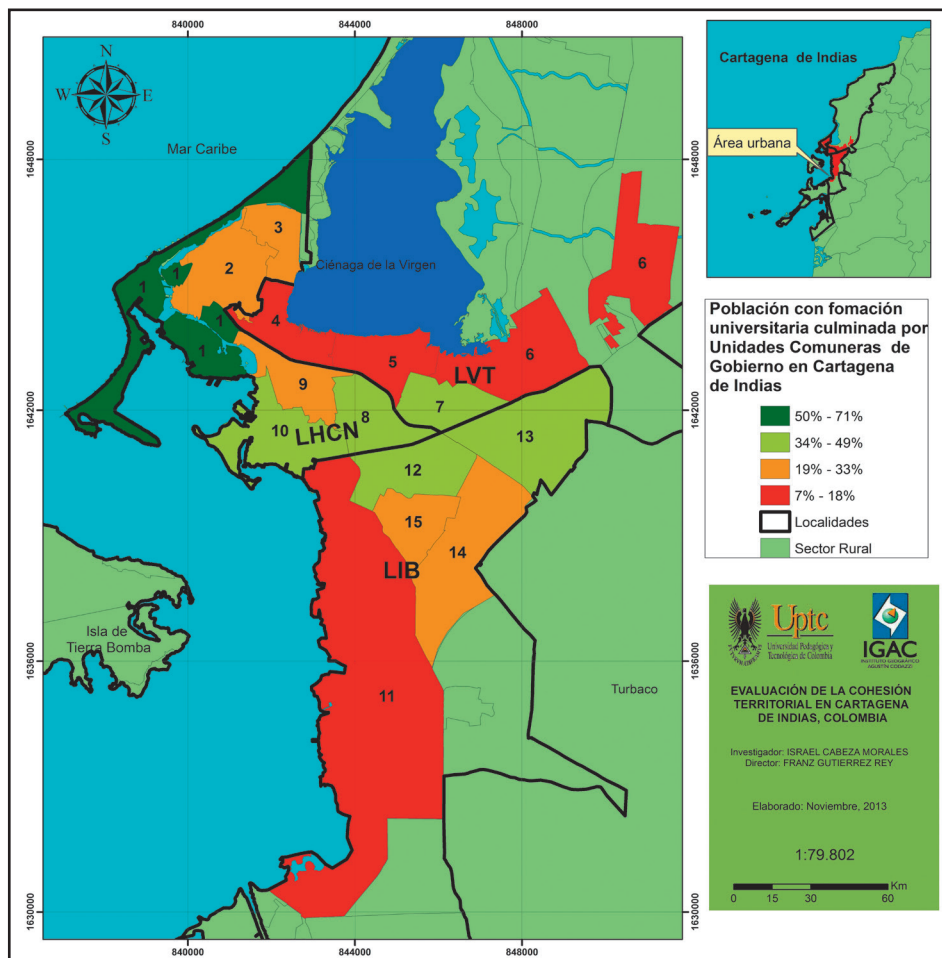


Figura 8. Porcentaje de población con estudios universitarios culminados

Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.2.6 Porcentaje de población con servicio de salud

La Figura 9 corresponde al porcentaje de población servicio de salud, los resultados muestran como única área donde reside la población con menor cobertura a la Unidad Comunerera de Gobierno 11, cabe mencionar que el 40% de las Unidades Comunereras (3, 4, 5, 10, 12 y 13) cuenta con resultados favorables, mientras el otro 46% (1, 6, 7, 8, 9, 14 y 15) presentan resultados medianamente favorables (véase Tabla 15).

Los resultados favorables, se encuentran distribuidos en las tres Localidades de la ciudad, todas las Localidades cuentan con dos Unidades Comuneras con resultados favorables, el único resultado negativo se encuentra en la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) y entre las otras dos Localidades la única con resultados desfavorables es la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN). El hecho de que la LHCN no presente los mejores resultados es algo que merece ser analizado, dados los diversos problemas que circundan al servicio de salud en Colombia.

Tabla 15. Porcentaje de población con servicio de salud.

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5		
4	3, 4, 5, 10 12, 13	LHCN, LIB, LVT
3	1, 6, 7, 8, 9, 14, 15	LHCN, LIB, LVT
2	2	LHCN
1	11	LIB

Fuente: Elaboración propia.

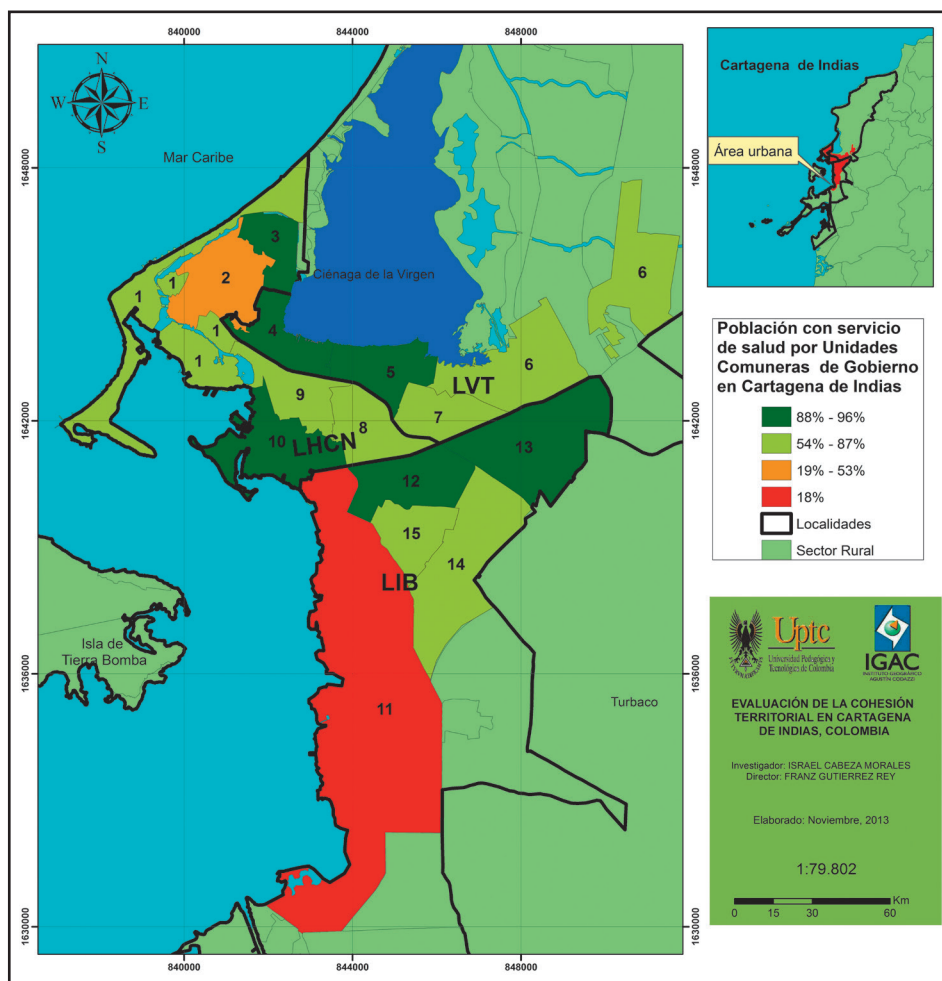


Figura 9. Porcentaje de población con servicio de salud

Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.2.7 Síntesis

A través de la revisión de los resultados de los 6 indicadores seleccionados para esta dimensión, cuyo propósito en función de la cohesión territorial apunta a la búsqueda de niveles de *equidad*, al aplicar el análisis multifactorial (numeral 2.4), se evidencia que pese a las diferenciaciones al interior de los resultados de cada indicador, son significativas las disparidades entre Unidades Comuner para temas como la formación

universitaria y la población lecto-escritora, lo que denotaría a la educación como uno de los principales generados de desequilibrio en la ciudad. Además de lo relacionado con la educación, los indicadores de empleo y servicio público son los de mayor diferenciación espacial en la ciudad. Puntualmente, los resultados coinciden en mostrar como zonas críticas las Unidades Comunerar correspondientes a la Localidad de la Virgen y Turística (LVT) (véase Tabla 16 y Figura 10).

Tabla 16. Síntesis dimensión sociocultural

Unidades Comunerar de Gobierno	Indicadores*						Total
	++**	++	++	++	++	++	
	a.	b.	c.	d.	e.	f.	
1	3	4	4	4	4	3	2304
10	3	4	4	4	3	4	2304
7	2	4	4	4	3	3	1152
8	2	4	4	4	3	3	1152
13	2	4	3	3	3	4	864
12	1	4	4	4	3	4	768
9	4	3	3	3	2	3	648
15	3	3	3	3	2	3	486
3	2	3	3	2	2	4	288
2	4	3	2	2	2	2	192
14	2	3	2	2	2	3	144
4	3	2	2	1	1	4	48
5	3	2	1	1	1	4	24
11	2	2	2	2	1	1	16
6	2	1	2	1	1	3	12

* Indicadores: a. Promedio de personas empleadas por hogares; b. Cobertura del servicio de energía eléctrica; c. Cobertura del servicio de alcantarillado; d. Porcentaje de población lecto-escritora; e. Porcentaje de población con estudios universitarios culminados; f. Porcentaje de población con servicio de salud.

**Tratamiento de la variable, ejemplo a mayor (+) número de mujeres cabeza de hogar, menos (-) factible la existencia de cohesión territorial.

Fuente: Elaboración propia a partir de Gutiérrez-Rey (2001; 2008; 2014) y SINCHI (2009).

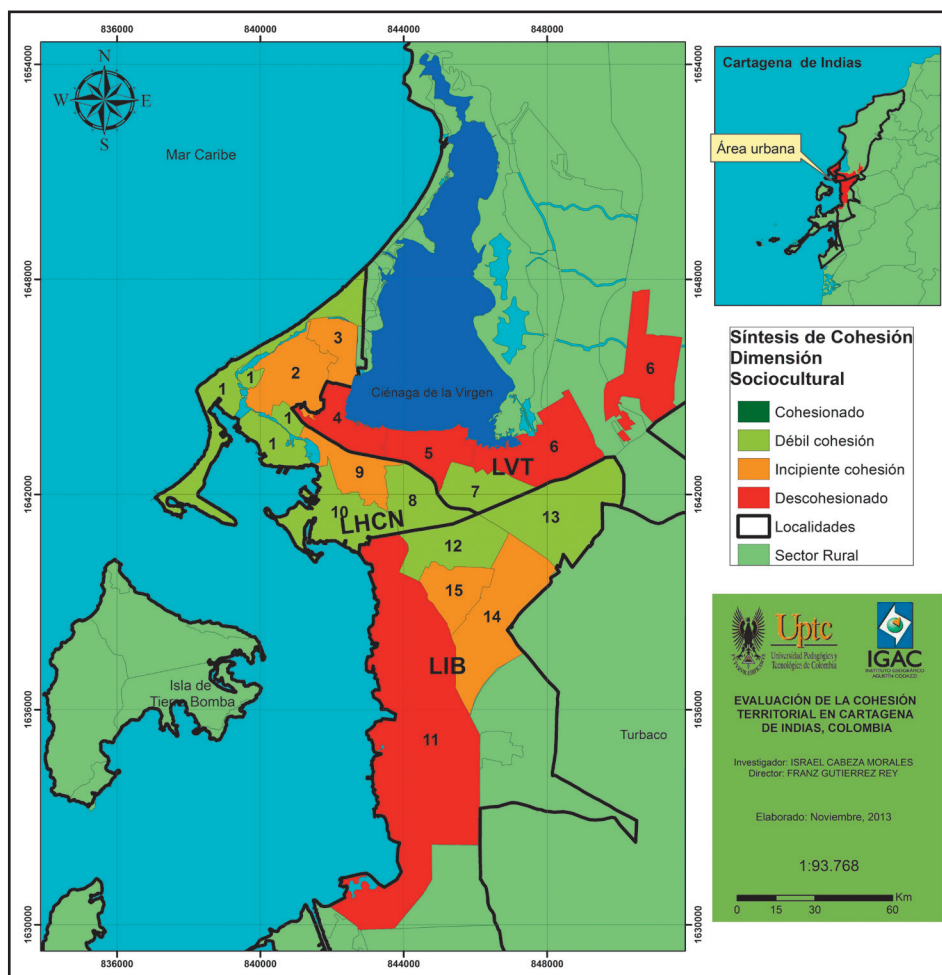


Figura 10. Síntesis dimensión sociocultural por Unidades Comuneranas de Gobierno

Base cartográfica: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

Información: Elaboración propia a partir de Secretaría de Planeación Distrital.

Los desequilibrios en lo sociocultural dan muestra de las limitantes a las que se debe enfrentar la población en su trasegar cotidiano, el hecho de que gran parte de los mejores resultados correspondan a los sectores del norte de la ciudad, ratifican la marginalización de la población al interior de la misma, lo cual afecta cualquier posibilidad de cohesión; ya que las condiciones de *equidad* desde lo sociocultural son las garantes de la disposición y el reconocimiento, por parte de la comunidad, de los mecanismos para vincularse a las dinámicas de su territorio.

La flexibilidad del ejercicio permite analizar la *equidad* como objeto de lo sociocultural desde la perspectiva de la cohesión territorial, dejando abierta la posibilidad de remplazar los indicadores seleccionados por otros que tengan correspondencia con las categorías seleccionadas (empleo, servicios públicos, educación y servicios básicos).

3.3 Dimensión Económico-productiva

En esta dimensión se incluyeron los indicadores: proximidad a vías principales, porcentaje de viviendas en propiedad, promedio de hogares por vivienda, diversidad en la estratificación de viviendas, el propósito de dichos indicadores es analizar condiciones de *mejor estar* en los diferentes sectores de la ciudad a través de dos aspectos determinantes para lo económico-productivo como lo son la conectividad y la distribución de la riqueza.

3.3.1 Proximidad a vías principales

La Tabla 17 y la Figura 11, muestran cómo el área de influencia de 500 metros a cada lado de la red vial principal, así catalogada por la oficina de Planeación Distrital, se encuentra distante de áreas significativas al interior de las Unidades Comuneras de Gobierno 6, 11, 13, 14 y 15. Siendo más conectadas las Unidades 1, 4, 9 y 10; lo cual se explica en su proximidad al centro histórico.

Por Localidades, la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) es la que mejor interconectada está, seguida por la Localidad de la Virgen y Turística (LVT), pese a la poca conectividad que se muestra en la Unidad Comunera 6, y finalmente la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) es la que presenta los resultados más desfavorables, debido al mayor número de área que no son de influencia para algún corredor vial, lo cual puede asociarse con el predominio de actividades industriales en su interior.

Tabla 17. Proximidad a vías principales

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5		
4	1, 8, 9, 10	LHCN
3	3, 4, 5, 15	LVT, LHCN, LIB
2	2, 7, 12	LHCN, LVT, LIB
1	6, 11, 13, 14	LIB, LVT

Fuente: Elaboración propia.

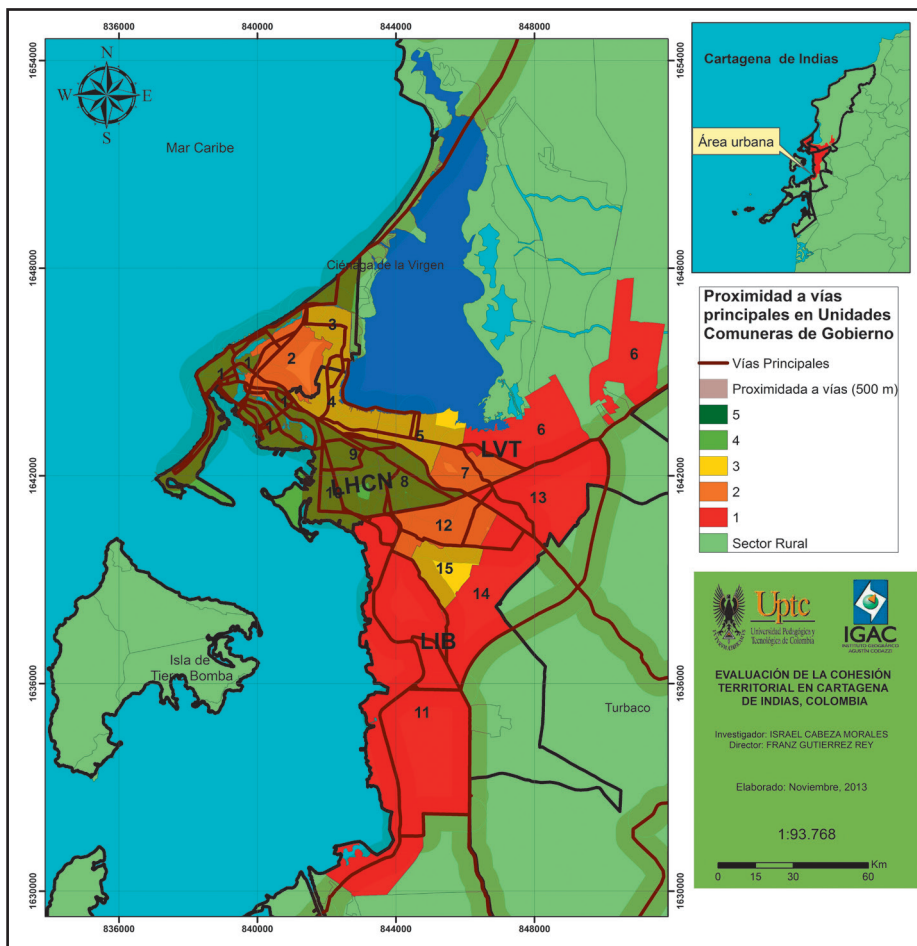


Figura 11. Proximidad a vías

Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.3.2 Porcentaje de vivienda en propiedad

En la Figura 12 y la Tabla 18, se muestran los resultados del indicador, cuyo propósito es consolidar un panorama de la tenencia de vivienda propia en las diferentes Unidades Comuneras de Gobierno en Cartagena; se evidencia que los niveles más bajos de propiedad de la vivienda corresponden a las Unidades Comuneras de Gobierno 4, 5, 6, 7 y 10, lo cual contrasta con la Unidad Comunera 2 al ser la única con resultado favorable, donde más del 20% de la población reside en vivienda propia.

Es de resaltar que mientras el 33% de las Unidades Comuneras de la ciudad presenta los niveles más bajos de población residiendo en viviendas de su propiedad, solo el 6% de las Unidades muestra resultados medianamente aceptables (con porcentajes entre el 20 y 30%). Como se puede constatar en la Figura, los resultados más desfavorables corresponden al total de Unidades de la Localidad de la Virgen y Turística (LVT); mientras la variedad de resultados al interior de las Localidades Histórica y del Caribe Norte (LHCN), así como de la Industrial y de la Bahía (LIB), las muestra como similares, pues aunque la LHCN cuenta con la única Unidad Comunera con nivel favorable también posee una Unidad con el nivel más bajo (Unidad Comunera 10), y la LIB no tiene ninguna Unidad Comunera con el nivel más bajo.

Tabla 18. Porcentaje de vivienda en propiedad.

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5		
4	2	LHCN
3	3, 8, 12, 15	LHCN, LIB
2	1, 9, 11, 13, 14	LHCN, LIB
1	4, 5, 6, 7, 10	LVT, LIB

Fuente: Elaboración propia.

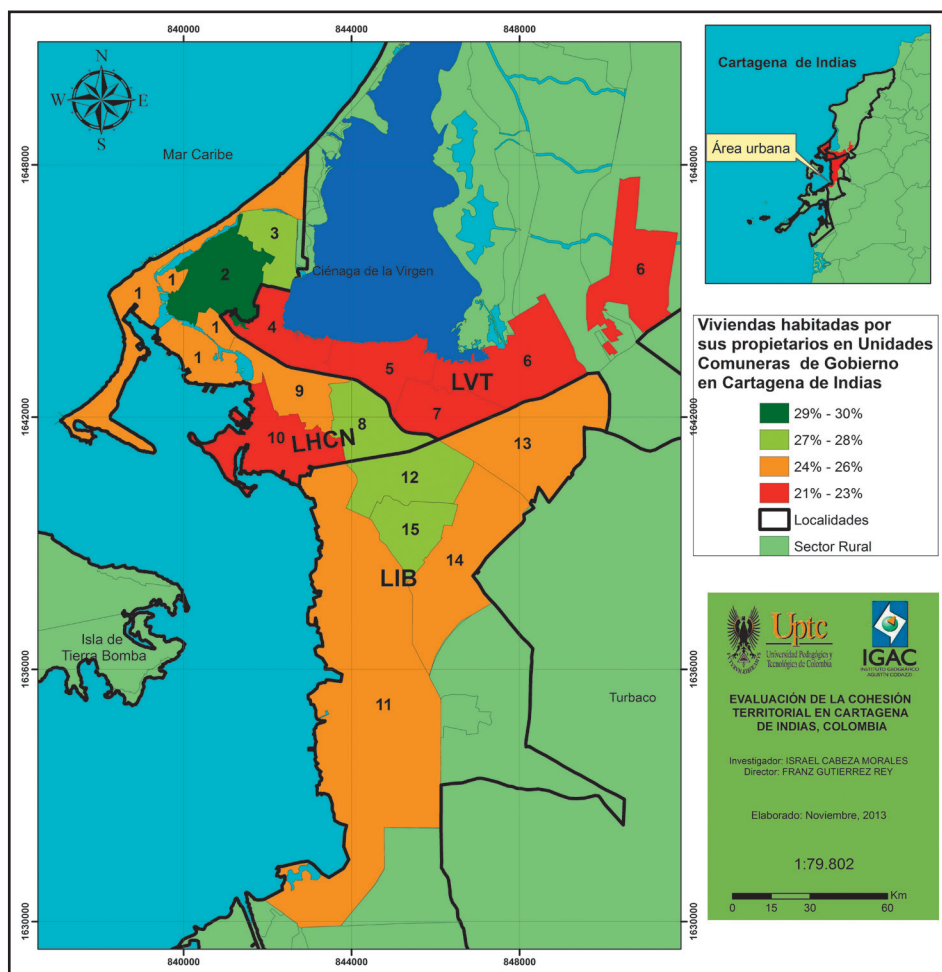


Figura 12. Porcentaje de vivienda en propiedad

Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.3.3 Promedio de hogares por vivienda

En la Figura 13 y la Tabla 19, se muestra como solo las Unidades Comuneradas de Gobierno 2 y 10, se encuentran cerca del ideal en la relación hogares-viviendas, el cual debería ser 1-1, una vivienda para cada hogar. Los resultados más bajos corresponden a las Unidades Comuneradas 1, 3, 5 y 9; seguidos por las Unidades 8, 13 y 15. Es de resaltar que el 40% de las Unidades Comuneradas restantes presentan resultados medianamente favorables, lo cual es bueno en términos de cohesión territorial.

En relación a las Localidades, resulta particular el hecho de que la mayor parte de los resultados más desfavorables correspondan a la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN), en el caso de los demás resultados de este nivel solo una Unidad Comunera lo registre (Unidad 5), la cual está al interior de la Localidad de la Virgen y Turística (LVT), mientras la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) presenta los resultados más favorables en términos generales entre las Localidades de la ciudad. Lo cual debe ser entendido a partir de la estructura de las viviendas y su ubicación, ya que un gran número de viviendas de la LHCN corresponden a casonas antiguas de tradición familiar, mientras que en el caso de la LVT no se presenta esta situación.

Tabla 19. Promedio de hogares por vivienda.

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5		
4	2, 10	LHCN
3	4, 6, 7, 11, 12, 14	LVT, LIB
2	8, 13, 15	LIB, LHCN
1	1, 3, 5, 9	LHCN, LVT

Fuente: Elaboración propia.

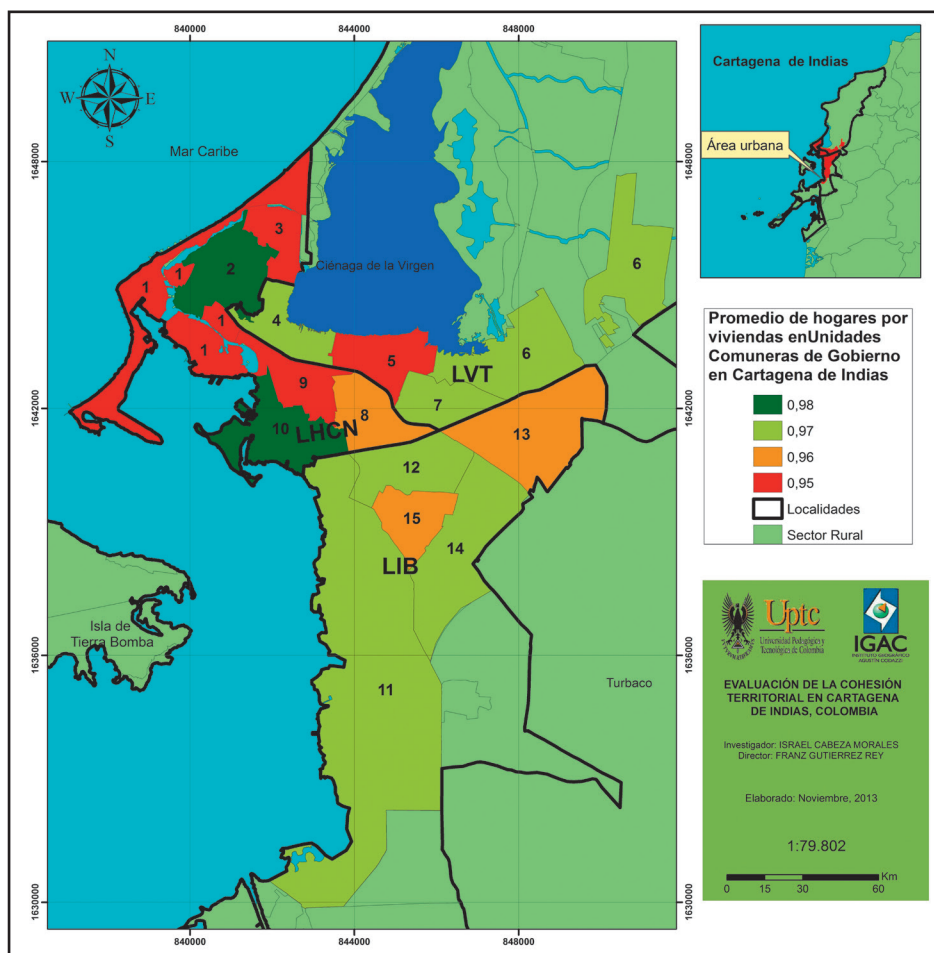


Figura 13. Promedio de hogares por vivienda

Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.3.4 Porcentaje de viviendas por estratos

La Tabla 20 y la Figura 14 muestran como en 4 Unidades Comunereras de Gobierno (2, 5, 6 y 11) predomina el estrato 1, mientras el estrato 2 es de mayor presencia en la ciudad ya que 7 de las Unidades Comunereras (3, 4, 7, 9, 10, 14 y 15) lo registran como predominante. Es de resaltar que solo la Unidad Comunerera 1 posee como predominante el estrato 5, lo cual da cuenta de una gran diferenciación de estratos al interior de la ciudad, ya que los estratos 1 y 2 ocupan el 73% de las Unidades Comunereras de gobierno.

En las Localidades la diferenciación no es tan marcada, la más homogénea en cuanto al predominio de algunos estratos es la Localidad de la Virgen y Turística (LVT), donde predominan los estratos 1 y 2, pues en la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) predominan los estratos 2 y 3, y en la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) pese al predominio del estrato 2, es claro el contraste entre el estrato 1 y el 5, dicho contraste es lo que busca identificar el indicador como una amenaza para la cohesión territorial.

Tabla 20. Porcentaje de viviendas por estratos.

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5		
4	1	LHCN
3	8, 12, 13	LIB, LHCN
2	3, 4, 7, 9, 10, 14, 15	LHCN, LIB, LVT
1	2, 5, 6, 11	LVT, LHCN, LIB

Fuente: Elaboración propia.

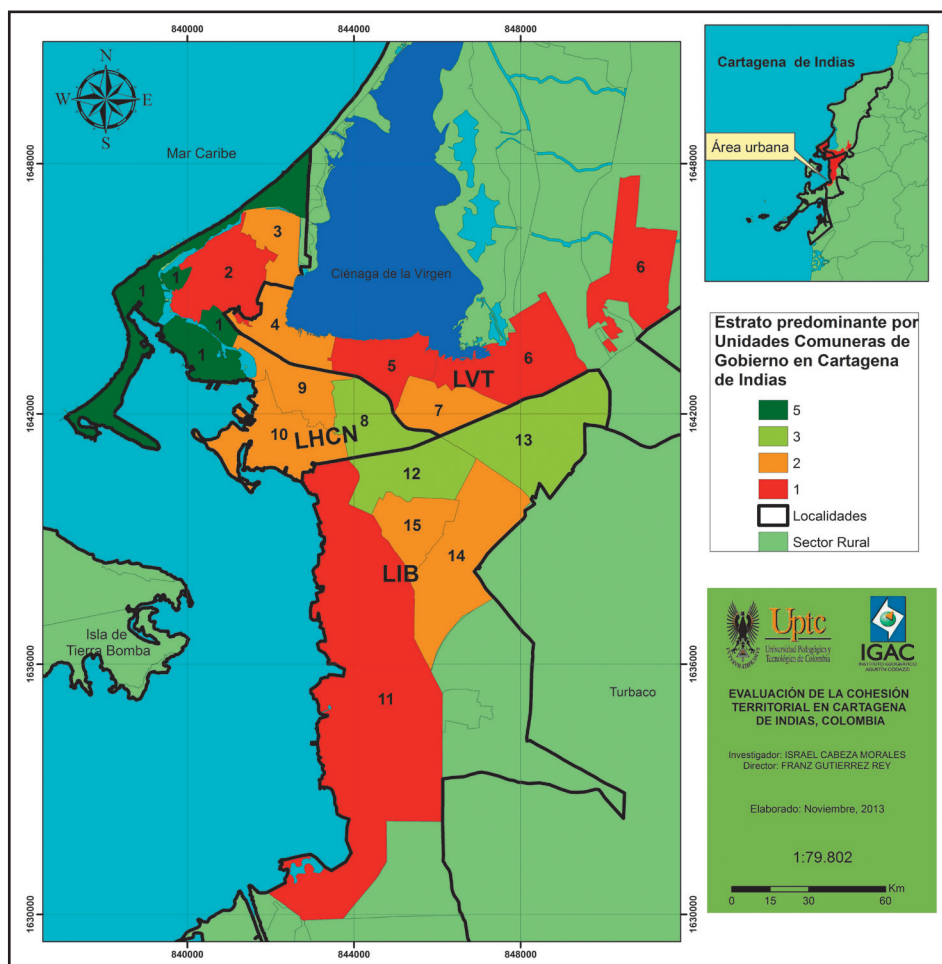


Figura 14. Porcentaje de viviendas por estratos
 Base cartográfica: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.
 Información: Secretaría de Hacienda Distrital.

3.3.5 Síntesis

Los 4 indicadores contemplados para esta dimensión hacen alusión a elementos que dan muestra de un *mejor estar* desde lo económico-productivo, a través de aspectos tan determinantes como la conectividad y la distribución de la riqueza. Los resultados muestran que cada indicador conserva sus particularidades en relación al área en la que predominan valores tanto favorables como desfavorables; aunque en relación a la síntesis de la dimensión sociocultural la mayor parte de los resultados

desfavorables coinciden en corresponder a las Unidades Comuneras que hacen parte de la Localidad de la Virgen y Turística (LVT). Cabe destacar que además de la LVT, la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) presenta resultados desfavorables en algunas de sus Unidades Comuneras entre las que se destaca la 11 (véase Tabla 21 y Figura 15).

Tabla 21. Síntesis dimensión económico-productiva.

Unidades Comuneras de Gobierno	Indicadores*				Total
	++**	++	+-	++	
	g.	h.	i.	j.	
8	4	3	2	3	72
12	2	3	3	3	54
15	3	3	2	2	36
1	4	2	1	4	32
2	2	4	4	1	32
10	4	1	4	2	32
3	3	3	1	2	18
4	3	1	3	2	18
9	4	2	1	2	16
7	2	1	3	2	12
13	1	2	2	3	12
14	1	2	3	2	12
11	1	2	3	1	6
5	3	1	1	1	3
6	1	1	3	1	3

* Indicadores: g. Proximidad a vías principales; h. Porcentaje de viviendas en propiedad; i. Promedio de hogares por vivienda; j. Porcentaje de viviendas por estratos.

**Tratamiento de la variable, ejemplo a mayor (+) número de mujeres cabeza de hogar, menos (-) factible la existencia de cohesión territorial.

Fuente: Elaboración propia a partir de Gutiérrez-Rey (2001; 2008; 2014) y SINCHI (2009).

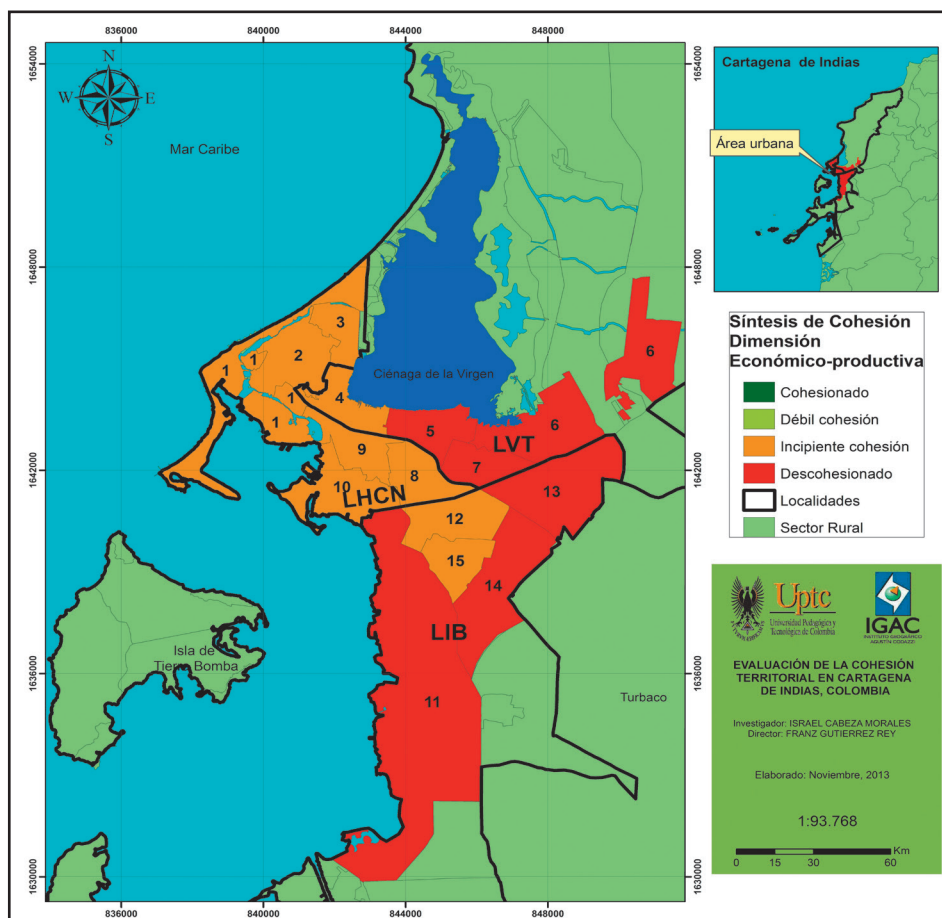


Figura 15. Síntesis dimensión económico-productiva por Unidades Comuneradas de Gobierno

Base cartográfica: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

Información: Elaboración propia a partir de Secretaría de Planeación Distrital y Secretaría de Hacienda Distrital.

Las disparidades en materia de lo económico-productivo a través de los indicadores, muestra una sectorización de las condiciones de bienestar en la ciudad, donde algunas funciones económicas de la ciudad se concentran en zonas puntuales, sometiendo a su funcionamiento el parecer de comunidades del resto de la ciudad, la diferenciación al interior de la ciudad, de la vivienda en propiedad y la estratificación de las mismas, denota que el *mejor estar* como premisa para para la cohesión territorial, en términos de esta dimensión está distante de los resultados actuales.

Al igual que los indicadores de la dimensión anterior, los empleados para esta dimensión pueden ser sustituidos por cualquier otros cuya correspondencia con las categorías de conectividad y distribución de la riqueza sea clara y apunte al reconocimiento de zonas de *mejor estar*, que desde la cohesión territorial apunta a la consolidación de unas condiciones que permitan la articulación de las personas y comunidades a las dinámicas económico-productivas de la ciudad.

3.4 Dimensión Político-institucional

Para esta dimensión se incluyeron los indicadores: proximidad a puntos de atención de la Alcaldía, proximidad a notarías, proximidad a instituciones de gobierno local, proximidad a estaciones de policía y proximidad a centros de atención inmediata CAI; con dichos indicadores se apuntó al análisis de la *Gobernanza* en la ciudad, entendida como la capacidad de acercar el estado a los ciudadanos a través de las diversas instituciones que lo conforman.

3.4.1 Proximidad a centros de atención de la Alcaldía

La Tabla 22 y la Figura 16, muestran como los centros de atención de la Alcaldía se encuentran mayoritariamente en la Unidad Comunera 1, única que alberga más de 1 centro de atención, pues en su interior se encuentran 11 de estos; mientras las Unidades Comunerías 2, 5, 8 y 12, cuentan cada una con un centro de atención.

Visto a través de Localidades, la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) se mantiene como centralidad a través de la concentración de los centros en la Unidad Comunera 1, además de ser la única localidad que cuenta con centros en más de 1 Unidad Comunera (1, 2 y 8), ya que tanto la Localidad de la Virgen y Turística (LVT) como la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) poseen un centro de atención en una de sus Unidades Comunerías (5 y 12 respectivamente). Lo anterior reitera la poca descentralización al interior de la ciudad y al interior de sus Localidades, esto se constituye en un limitante para los procesos asociados a la cohesión territorial.

Tabla 22. Proximidad a centros de atención de la Alcaldía

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5	1	LHCN
4	2, 5, 8, 12	LHCN, LVT, LIB
3	7	LVT
2	3, 9, 13	LHCN, LIB
1	4, 6, 10, 11, 14, 15	LVT, LIB, LHCN

Fuente: Elaboración propia.

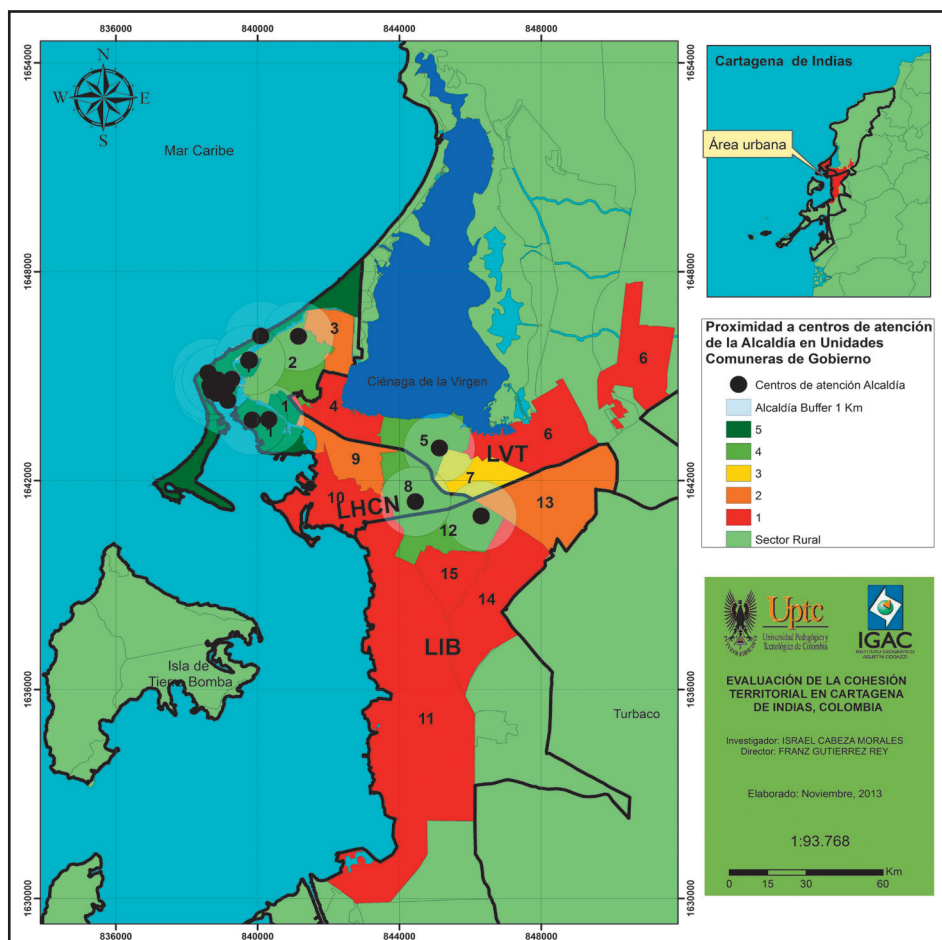


Figura 16. Proximidad a puntos de atención de la Alcaldía
Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.4.2 Proximidad a Notarías

En la Figura 17 y la Tabla 23, se muestra como las Notarías y su área de influencia es reducida respecto a la totalidad de la ciudad, la Unidad Comunera 1 alberga de manera muy cercana 4 de las 7 Notarías de la ciudad, mientras las Unidades 8, 10 y 13 albergan cada una 1 notaría. Este indicador contribuye a evidenciar la poca descentralización en la ciudad.

En el tema de centralidad al interior de las Localidades sigue predominando en la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) por corresponder al centro administrativo y comercial de la ciudad, igualmente es necesario analizar la proximidad entre el centro de atención ubicado en la Unidad Comunera 8, también correspondiente a la LHCN, y el ubicado en la Unidad Comunera 13, correspondiente a la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB), pues lo ideal sería que dichos puntos estuvieran al interior de las Localidades, situación que no se presenta en ninguna Localidad. La Localidad de la Virgen y Turística (LVT) se continúa proyectando como la menos favorable de acuerdo con el indicador, debido a que no posee ninguna notaría en su interior.

Tabla 23. Proximidad a Notarías

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5	1	LHCN
4	8, 10, 13	LHCN, LIB
3	2, 5, 7, 9, 12	LVT, LHCN, LIB
2	6, 14	LVT, LIB
1	3, 4, 11, 15	LIB, LHCN, LVT

Fuente: Elaboración propia.

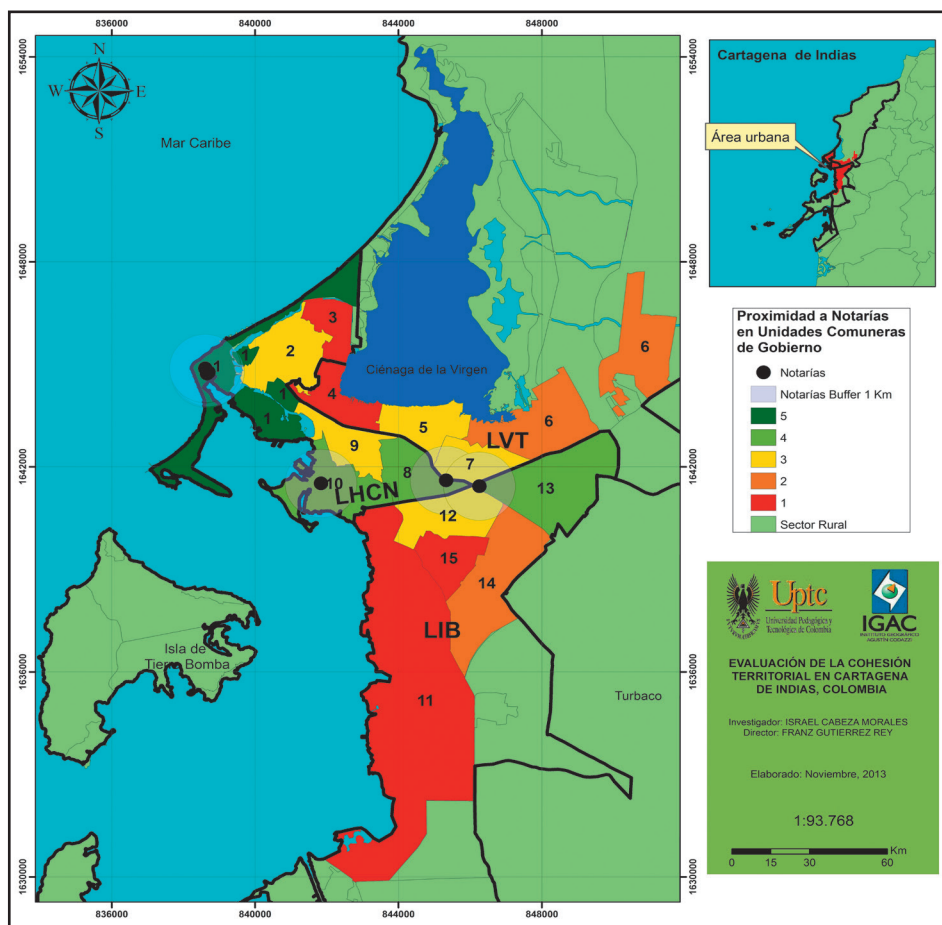


Figura 17. Proximidad a Notarías

Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.4.3 Proximidad a instituciones de gobierno local

En la Tabla 24 y la Figura 18, se espacializa cómo al interior de cada Unidad Comunera de Gobierno existe, al menos, una sede de gobierno local sean Unidades Administrativas Locales (para cada Unidad Comunera) o Gerencia Comunera (para cada Localidad), la dificultad reside en la ubicación exacta de estas instituciones respecto al área de su respectiva Unidad Comunera de Gobierno, de allí que para su ponderación se tomaron en cuenta los siguientes aspectos: el número de instituciones, dando mayor ponderación a los que tienen más de una; igualmente se ponderó mejor a las de menor área y mejor acceso vial.

Por ejemplo, en el caso de las Unidades Comuneras 6 y 7, así como 12, 15 y 13, se evidencia una distribución que no facilita el acceso de la comunidad a las mismas. Entre Localidades resulta ventajoso para la Localidad Industrial y de la Bahía al ser la única en contar con una Gerencia Comunera ubicada en una sede diferente a la sede de la Unidad Administrativa Local de una de sus Unidades Comuneras, como se evidencia en la Unidad Comunera 12, situación que no se presenta para la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) ni para la Localidad de la Virgen y Turística (LVT).

Tabla 24. Proximidad a instituciones de gobierno local

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5	12	LIB
4	8, 4, 5	LVT, LHCN
3	9, 10, 13, 14, 15	LHCN, LIB
2	1, 2, 3, 7	LHCN, LVT
1	11, 6	LVT, LIB

Fuente: Elaboración propia.

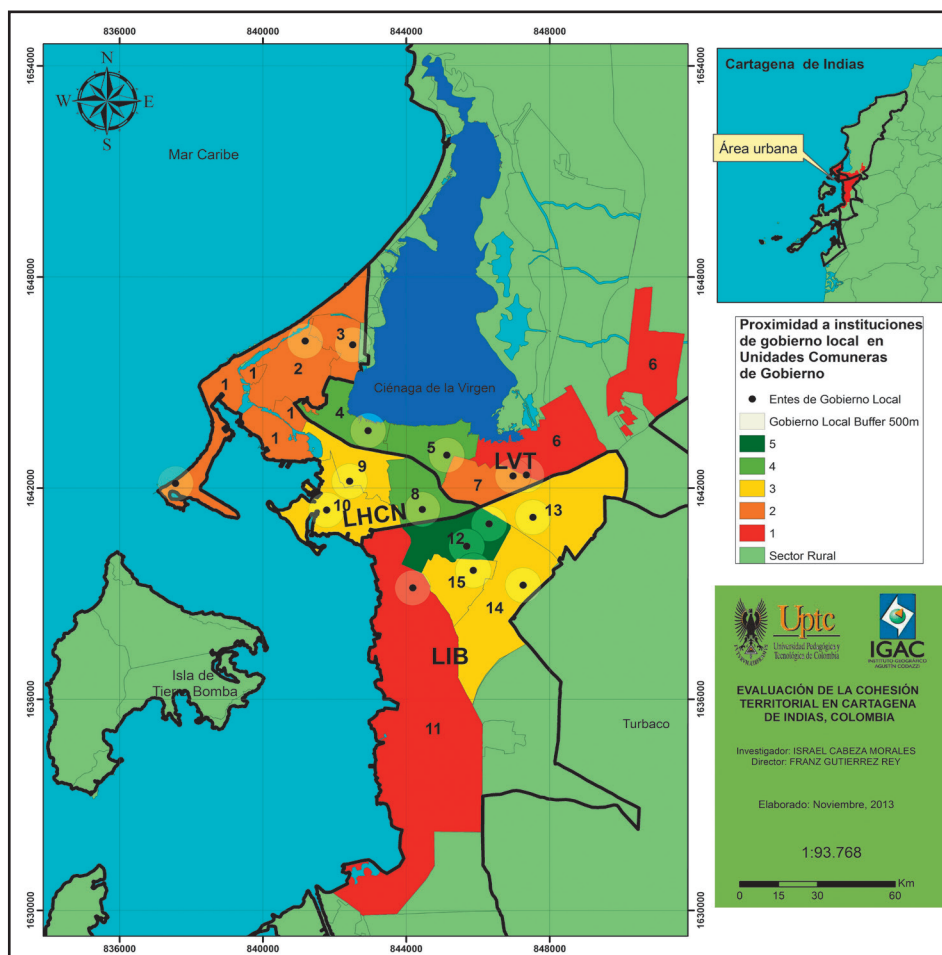


Figura 18. Proximidad a instituciones de gobierno local
Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.4.4 Proximidad a estaciones de Policía

La Tabla 25 y la Figura 19, muestran la desigual distribución de las estaciones de policía en la ciudad, para su ponderación se tomaron en cuenta los siguientes aspectos: el número de estaciones, dando mayor ponderación a los que tienen más de una; igualmente se ponderó mejor a las Unidades Comuneras de menor área y mejor acceso vial. Se evidencia cómo la Unidad Comunera 1 cuenta con 5 estaciones, las Unidades Comuneras 10 y 6 cuentan con una en su interior, y la Unidad Comunera 12 alberga 3 estaciones.

Debe resaltarse que junto con la estación de la Unidad Comunera 10, la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) es la única en tener estaciones de policía en más de una de sus Unidades Comuneras de Gobierno, pues para el caso de la Localidad de la Virgen y Turística (LVT) y la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) cada una de estas cuenta con estaciones en una sola Unidad Comunera de Gobierno, Unidad comunera 6 y 12 respectivamente.

Al igual que en otros indicadores la LVT se muestra rezagada frente a la presencia del estado al poseer solo 1 estación en la totalidad de sus Unidades Comuneras. La Figura 17 y la 15 son una muestra clara de los desequilibrios entre Localidades, que muestran a la LHCN como la poseedora de mayores ventajas y a la LVT como la más limitada en diferentes aspectos.

Tabla 25. Proximidad a estaciones de Policía

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5	1, 12	LHCN, LIB
4	7, 8, 10	LVT, LHCN
3	5, 6, 2	LVT, LHCN
2	9, 13, 15	LHCN, LIB
1	3, 4, 11, 14	LHCN, LVT, LIB

Fuente: Elaboración propia.

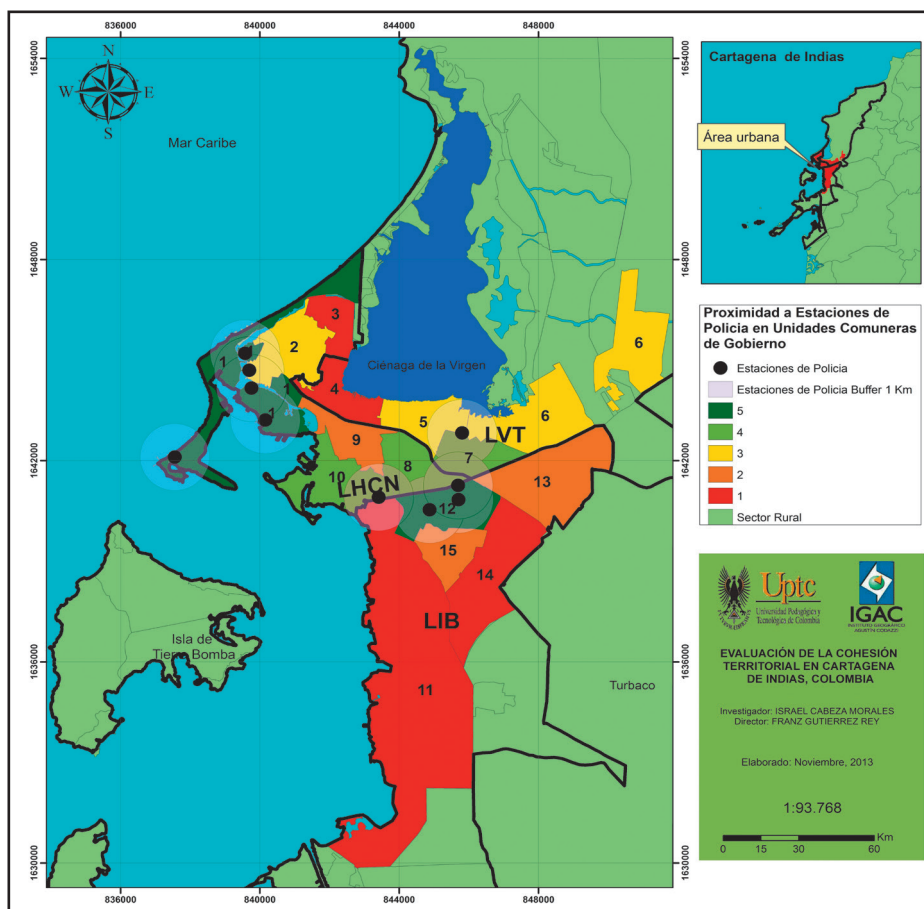


Figura 19. Proximidad a Estaciones de Policía

Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.4.5 Proximidad a Centros de Atención Inmediata (CAI)

En la Tabla 26 y la Figura 20, se evidencia el predominio de CAI en algunas zonas de la ciudad, para su ponderación se tomaron en cuenta los siguientes aspectos: el número de Centros de Atención, dando mayor ponderación a los que tienen más de uno; igualmente se ponderó mejor a las Unidades Comuneras de menor área y mejor acceso vial. Así se evidenció que Unidades Comuneras como la 9 cuenta con 3 CAI, mientras la Unidad 1 cuenta con cuatro, y las Unidades 3, 4, 6, 10 y 13, cuentan con 2 CAI en su interior. Lo cual explica el hecho de que algunas áreas de la ciudad difícilmente sean de fácil o directa influencia de dichos CAI.

Por Localidades se muestra cómo la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) agrupa un mayor número de CAI respecto al resto de la ciudad, y si bien la Localidad de la Virgen y Turística (LVT) cuenta con un número menor, pero superior al de la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB). Cabe mencionar que a diferencia de la LHCN en la LIB y la LVT, predominan CAI ubicados en los perímetros de Unidades Comuneras, muchos de los que a su vez son perímetros de las Localidades, con la finalidad de tener mayor alcance en la prestación de sus servicios, aunque la ubicación en zonas perimetrales no es mala, resulta lamentable que queden por fuera del área de influencia directa de dichos CAI significativas extensiones de localidades como la LIB.

Tabla 26. Proximidad a Centros de Atención Inmediata CAI

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5	1, 3, 9	LHCN
4	4, 10	LVT, LHCN
3	2, 5, 7,	LHCN, LVT
2	6, 8, 12, 13	LVT, LHCN, LIB
1	11, 14, 15	LIB

Fuente: Elaboración propia.

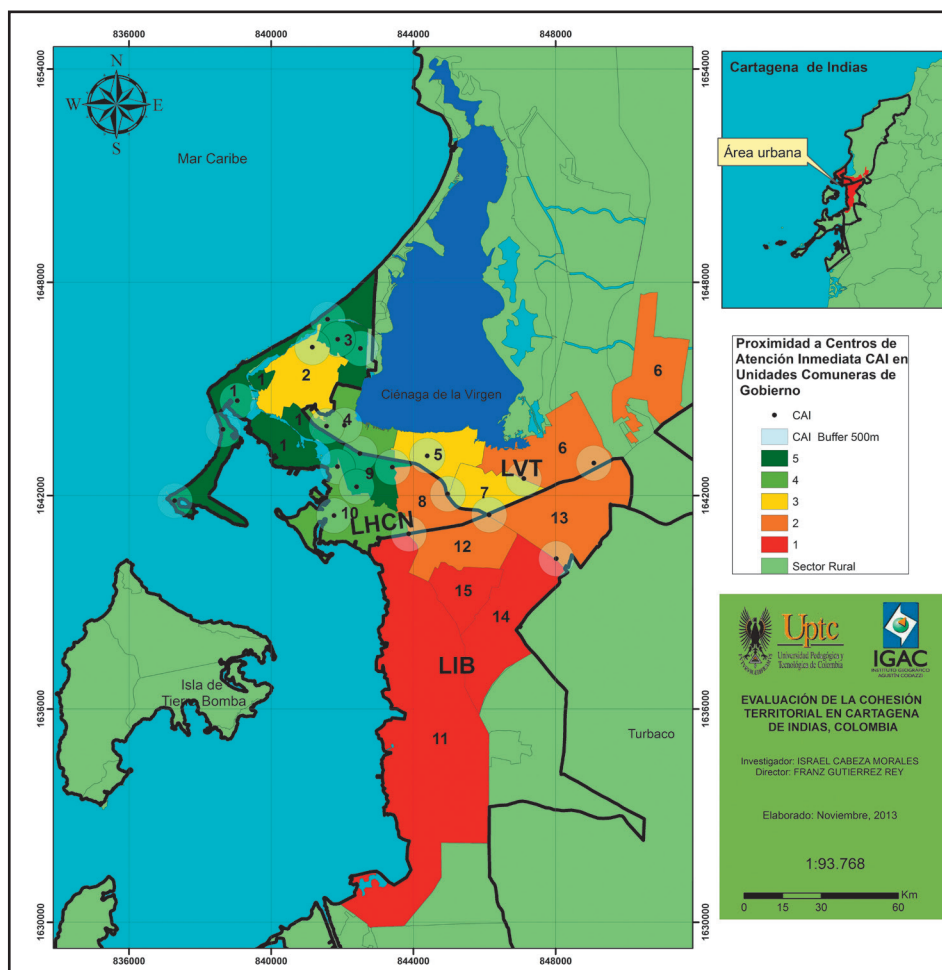


Figura 20. Proximidad a Centros de Atención Inmediata CAI
 Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.4.6 Síntesis

Los 5 indicadores contemplados para esta dimensión apuntaron a la *gobernanza*, entendida como la capacidad del estado de llegar a las comunidades, como propósito de la cohesión territorial en lo político-institucional; los resultados permitieron evidenciar la parcial distribución de las entidades del estado en el espacio de la ciudad, estableciendo algunas ventajas predominantes en sectores como las Unidades Comuneras de la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN), mientras que afianzan

las limitaciones para zonas como las Unidades Comuneradas 4 y 5, correspondientes a la Localidad de la Virgen y Turística (LVT), así como las Unidades 11, 14 y 15 de la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) (véase Tabla 27 y Figura 21).

Tabla 27. Síntesis dimensión político-institucional.

Unidades Comuneradas de Gobierno	Indicadores*					Total
	++**	++	++	++	++	
	k.	l.	m.	n.	o.	
1	5	5	2	5	5	1250
12	4	3	5	5	2	600
8	4	4	4	4	2	512
5	4	3	4	3	3	432
7	3	3	2	4	3	216
2	4	3	2	3	3	216
10	1	4	3	4	4	192
9	2	3	3	2	5	180
13	2	4	3	2	2	96
3	2	1	2	1	5	20
4	1	1	4	1	4	16
6	1	2	1	3	2	12
14	1	2	3	1	1	6
15	1	1	3	2	1	6
11	1	1	1	1	1	1

* Indicadores: k. Proximidad a puntos de atención de la Alcaldía; l. Proximidad a notarías; m. Proximidad a instituciones de gobierno local; n. Proximidad a Estaciones de Policía; o. Proximidad a Centros de Atención Inmediata CAI.

**Tratamiento de la variable, ejemplo a mayor (+) número de mujeres cabeza de hogar, menos (-) factible la existencia de cohesión territorial.

Fuente: Elaboración propia a partir de Gutiérrez-Rey (2001; 2008; 2014) y SINCHI (2009).

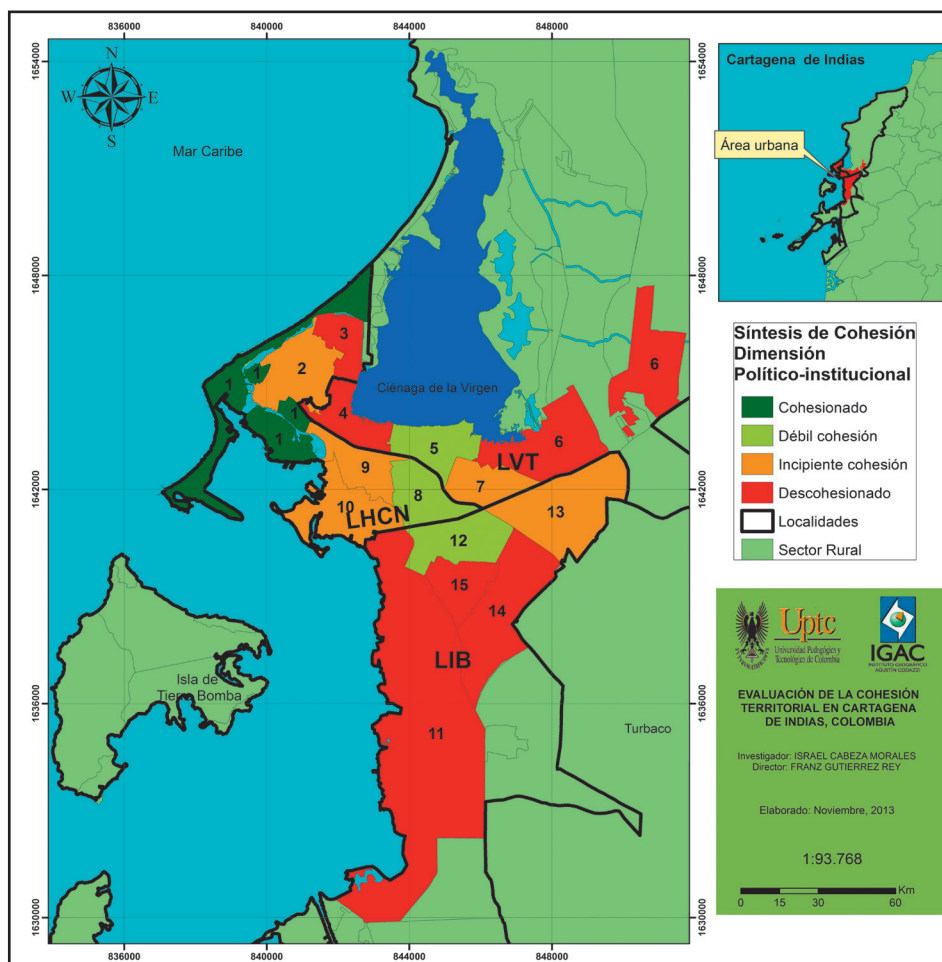


Figura 21. Síntesis dimensión político-institucional por Unidades Comuneradas de Gobierno

Base cartográfica: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

Información: Elaboración propia a partir de Secretaría de Planeación Distrital.

La disparidad de los resultados muestra el predominio de la LHCN como eje de la centralidad político-institucional en la ciudad, así como las limitaciones que genera la poca presencia de estado en la LVT y la LIB. Los resultados de los indicadores contemplados coinciden con lo expresado en la síntesis de las dimensiones sociocultural y económico-productiva, ratificando una prelación o preponderancia de la LHCN sobre el resto de la ciudad, lo cual es direccionado a través de los procesos asociados a la

gobernanza, que determinan la gestión sobre los territorios, siendo así un elemento importante para el alcance de la cohesión territorial.

Dado que los indicadores contemplados en esta dimensión tienen como propósito identificar niveles de *gobernanza* en la ciudad, pueden ser complementados o remplazados por otros que cumpla dicha finalidad, entendida como la presencia del estado al interior del espacio de la ciudad, evidenciando o no niveles de descentralización, que son un requerimiento para la cohesión territorial.

3.5 Dimensión Físico-ambiental

En esta dimensión se incluyeron los indicadores: incidentes con flora y fauna, incidentes con vertimientos, incidentes de ruido y proximidad a caños de drenaje; con dichos indicadores se pretendió identificar la distribución de las afectaciones ambientales en la ciudad para analizarlas desde la perspectiva de la *Sostenibilidad*, entendida como la relación armónica entre hombre y medio.

3.5.1 Incidentes de afectación a flora y fauna

La Tabla 28 y la Figura 22, muestran la distribución de los incidentes con flora y fauna, donde se destacan los resultados más desfavorables en 6 de las 15 Unidades Comuneras de Gobierno de la ciudad (3, 5, 6, 8, 10 y 11); por otra parte solo 4 Unidades Comuneras presentan los resultados de los más favorables (1, 7, 14 y 15).

Entre Localidades los peores resultados corresponden a la Localidad de la Virgen y Turística (LVT), seguida por la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) y finalmente la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB); dado que la distribución de los resultados no señala zonas críticas, se deja ver como la problemática se manifiesta indistintamente en diversas Localidades y Unidades Comuneras, lo que da cuenta de dificultades para el alcance de prácticas que armonicen la relación entre la sociedad y la naturaleza, requerimiento para la cohesión territorial.

Tabla 28. Incidentes de afectación a flora y fauna

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5		
4	1, 7, 14, 15	LIB, LHCN, LVT
3	4, 12	LVT, LIB
2	2, 9, 13	LHCN, LIB
1	3, 5, 6, 8, 10, 11	LHCN, LVT, LIB

Fuente: Elaboración propia.

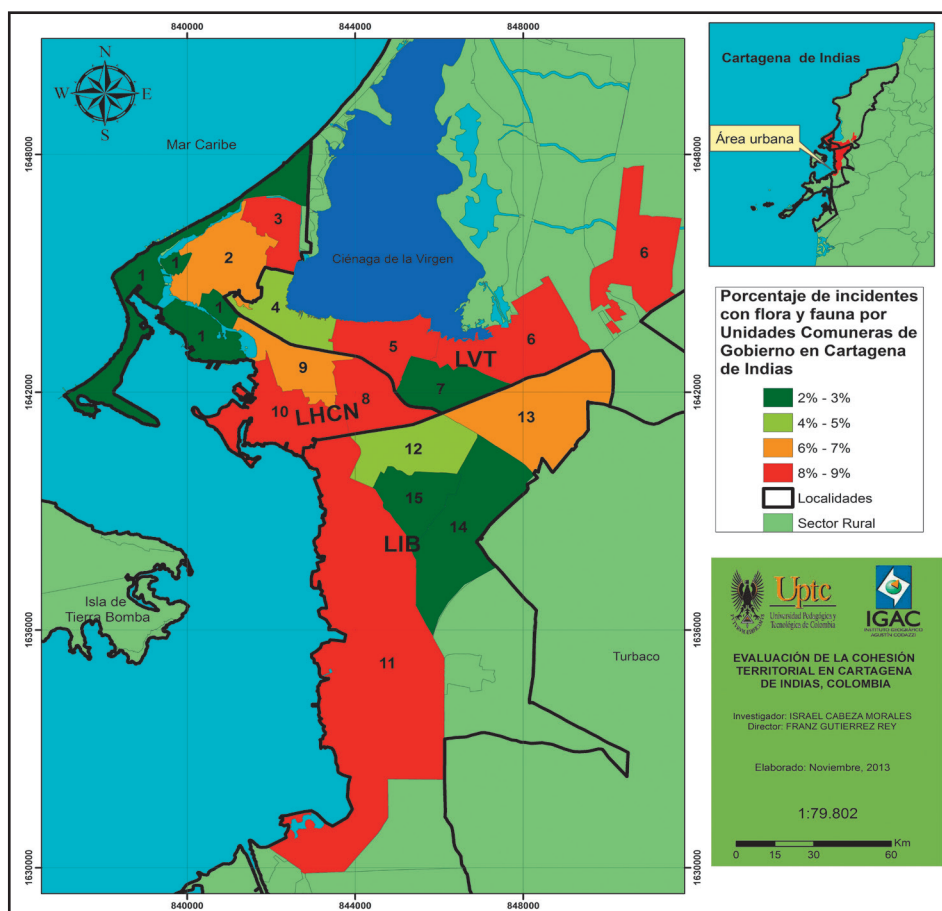


Figura 22. Incidentes de afectación a flora y fauna

Base cartográfica: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

Información: Establecimiento Público Ambiental EPA-Cartagena.

3.5.2 Incidentes de afectación por vertimientos

En la Tabla 29 y la Figura 23, se evidencia que las Unidades Comuneras con resultados más desfavorables en materia de vertimientos son próximas a espejos de agua (Unidades 3, 4, 6, 10 y 11); adicionalmente los resultados más favorables corresponden a las Unidades Comuneras 9, 8, 14 y 15. En términos generales los resultados coinciden con los de la Figura 19, salvo algunas diferencias entre las que son de destacar los resultados de las Unidades Comuneras 1, 4, 5, 9 y 13.

Desde las Localidades, la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB), presenta los mejores resultados al solo registrar una Unidad Comunera con resultados muy bajos, mientras que tanto la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) como la Localidad de la Virgen y Turística (LVT) cuentan con 2 Unidades Comuneras con resultados desfavorables. Pese a que la LIB presenta los mejores resultados entre las Localidades, está junto con la LHCN cuenta con más de una de sus Unidades Comuneras con los mejores resultados, Unidades 9, 8, 14 y 15.

Al igual que el indicador anterior, este muestra una distribución poco diferenciada entre Unidades Comuneras de los resultados desfavorables desde lo físico-ambiental en la ciudad; los vertimientos cobran relevancia dado el rol que los espejos de agua desempeñan en Cartagena, por lo cual las relaciones armónicas con el entorno son importantes para el alcance de la cohesión territorial.

Tabla 29. Incidentes de afectación por vertimientos

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5		
4	8, 9, 14, 15	LHCN, LIB
3	1, 7, 12, 13	LIB, LVT, LHCN
2	2, 5	LHCN, LVT
1	3, 4, 6, 10, 11	LVT, LIB, LHCN

Fuente: Elaboración propia.

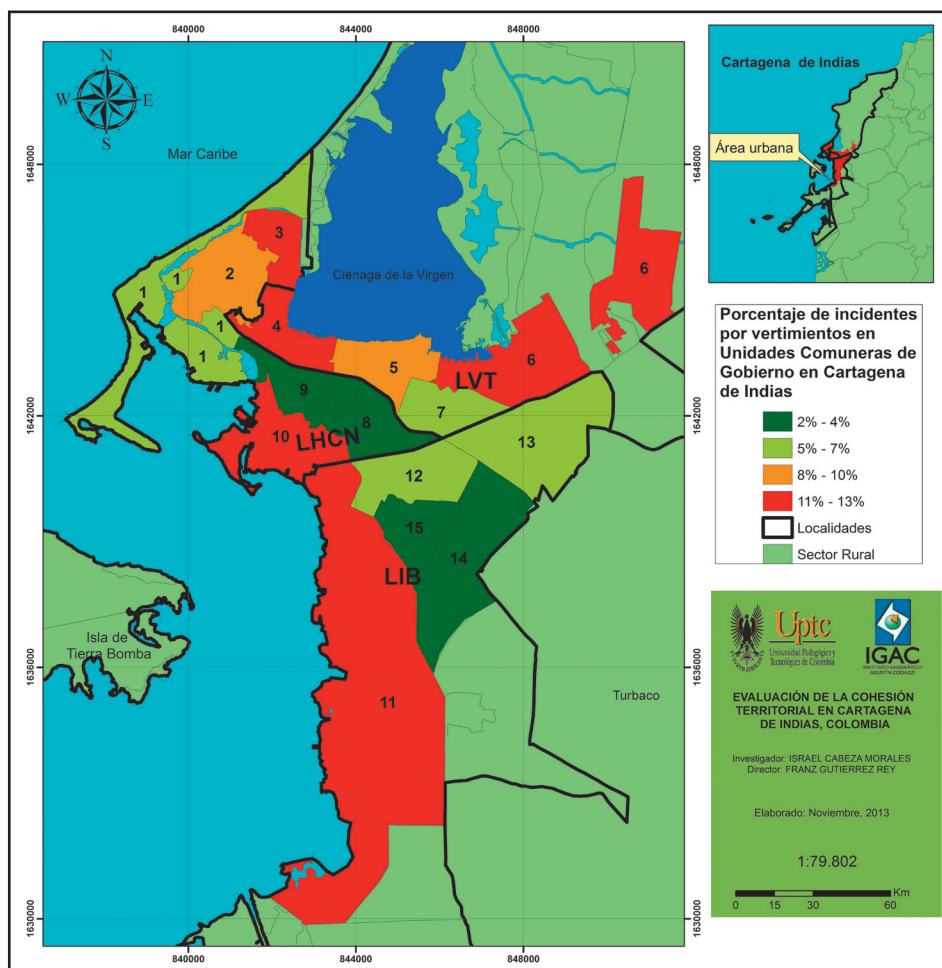


Figura 23. Incidentes de afectación por vertimientos
Base cartográfica: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.
Información: Establecimiento Público Ambiental EPA-Cartagena.

3.5.3 Incidentes de afectación por ruido

La Tabla 30 y la Figura 24, muestran en términos generales, resultados favorables para la ciudad ya que 6 Unidades Comunereras (1, 4, 7, 11, 14 y 15) registran un mínimo de incidentes por ruido, seguidas por los resultados medianamente favorables de las Unidades (2, 5, 8 y 12), mientras solo las Unidades 3 y 9 cuentan con la mayoría de incidentes, seguidas por las Unidades 6, 10 y 13, las que presenta resultados más favorables.

Resulta favorable que las tres Localidades cuenten con Unidades Comuneras con niveles muy bajos de incidentes de ruido, sin embargo la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) presenta los mejores resultados, seguida por la Localidad de la Virgen y Turística (LVT) y finalmente la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN); la condición de centralidad de la LHCN puede explicar sus resultados para el caso de este indicador ya que las dinámicas de problemas asociados al ruido pueden obedecer al tipo de actividades que se desarrollan en su interior, como establecimientos de comercio (perifoneo), de diversión (bares, entre otros).

Tabla 30. Incidentes de afectación por ruido

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5		
4	1, 4, 7, 11, 14, 15	LIB, LVT, LHCN
3	2, 5, 8, 12	LHCN, LIB, LIB
2	6, 10, 13	LIB, LVT, LCN
1	3, 9	LHCN

Fuente: Elaboración propia.

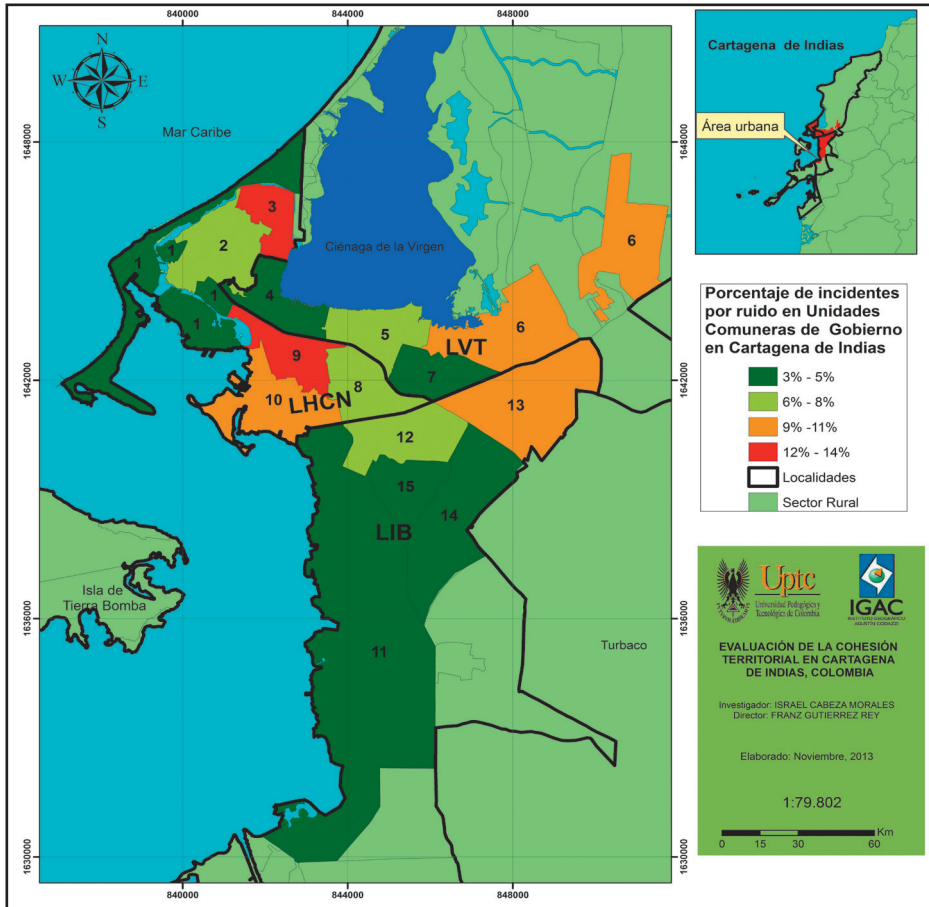


Figura 24. Incidentes de afectación por ruido
 Base cartográfica: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.
 Información: Establecimiento Público Ambiental EPA-Cartagena.

3.5.4 Proximidad a caños de drenaje

En la Tabla 31 y la Figura 25, se muestra la distribución de los caños de drenaje en la ciudad y su área de influencia, lo cual muestra una relación directa de los mismos con dos espejos de agua, la Ciénaga de la Virgen y la costa sur de la ciudad. Las Unidades Comunerar 1, 2, 9, 10 y 14, son las menos afectadas por los caños de drenaje. La asociación de los caños de drenaje con afectaciones o problemas se debe al uso de los mismos como depósito de basuras, a lo cual se suma el poco mantenimiento y el vertimiento constante de aguas residuales (contaminación).

Al igual que en indicadores anteriores la Localidad de la Virgen y Turística (LVT) es la más afectada ya que alberga mayor número de caños de drenaje, la LVT es seguida por la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) que concentra la mayor parte de caños en la Unidad Comunera 11, mientras la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) cuenta con el menor número de caños de drenaje. Si bien la concentración de caños en la LVT obedece a su cercanía con la Ciénaga de la Virgen, los problemas que de estos se derivan afectan a la comunidad de dicha Localidad, lo que aumenta los desequilibrios al interior de la ciudad.

Tabla 31. Proximidad a caños de drenaje

Ponderación	Unidad Comunera de Gobierno	Localidad
5	2	LHCN
4	1, 9, 10, 14, 15	LHCN, LIB
3	7, 8, 11	LVT, LHCN, LIB
2	6, 12, 13	LVT, LIB
1	3, 4, 5	LHCN, LVT

Fuente: Elaboración propia.

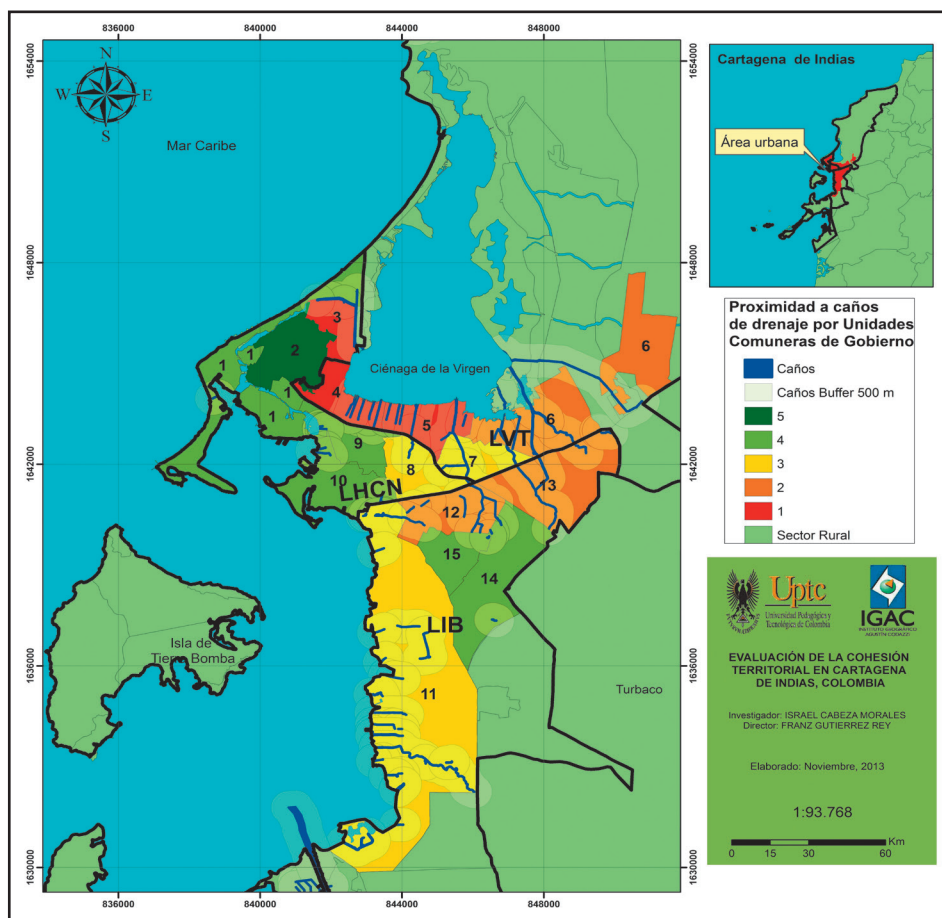


Figura 25. Proximidad a caños de drenaje

Base cartográfica e información: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

3.5.5 Síntesis

El resultado de los 4 indicadores muestra correspondencia con las síntesis de las dimensiones antes revisadas, la concentración de problemáticas por manejo de flora y fauna, vertimientos, así como de caños de drenaje, en las Unidades Comunerías de la Localidad de la Virgen y Turística (LVT) y de la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB); de esta manera se evidencia que las diversas afectaciones ambientales al interior de la ciudad afectan la *sostenibilidad* de la misma, y que la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) es la de menor número de afectaciones ambientales y por ende más *sostenible*, desde tal perspectiva (véase Tabla 32 y Figura 26).

Tabla 32. Síntesis dimensión físico-ambiental

Unidades Comuneras de Gobierno	Indicadores*				Total
	+ -**	+-	+-	+-	
	p.	q.	r.	s.	
14	4	4	4	4	256
15	4	4	4	4	256
1	4	3	4	4	192
7	4	3	4	3	144
2	2	2	3	5	60
12	3	3	3	2	54
8	1	4	3	3	36
9	2	4	1	4	32
13	2	3	2	2	24
4	3	1	4	1	12
11	1	1	4	3	12
10	1	1	2	4	8
5	1	2	3	1	6
6	1	1	2	2	4
3	1	1	1	1	1

* Indicadores: p. Incidentes de afectación a flora y fauna; q. Incidentes de afectación por vertimientos; r. Incidentes de afectación por ruido; s. Proximidad a Caños de drenaje.

**Tratamiento de la variable, ejemplo a mayor (+) número de mujeres cabeza de hogar, menos (-) factible la existencia de cohesión territorial.

Fuente: Elaboración propia a partir de Gutiérrez-Rey (2001; 2008; 2014) y SINCHI (2009).

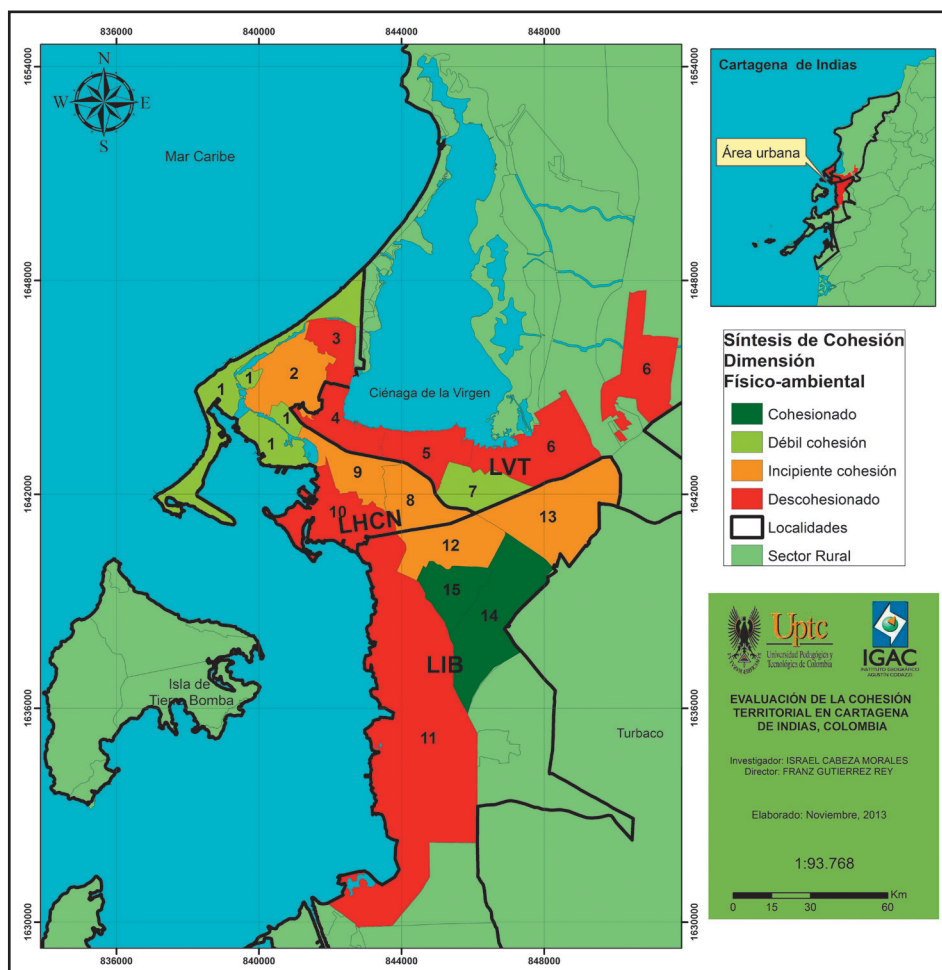


Figura 26. Síntesis dimensión físico-ambiental por Unidades Comunerar de Gobierno
 Base cartográfica: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

Información: Elaboración propia a partir de Secretaría de Planeación Distrital y Establecimiento Público Ambiental EPA-Cartagena.

Los desequilibrios en materia físico-ambiental se asocian con las prácticas socioculturales de las comunidades de algunas Unidades Comunerar de Gobierno, factores como la proximidad a zonas céntricas explican la presencia de problemáticas de ruido al interior de la LHCN, mientras para la LVT este tipo de problemáticas son de entender, debido a las particularidades de la población que habita en dicha localidad, personas con limitaciones económicas. La cohesión territorial requiere de unas

condiciones traducidas en mínimas afectaciones ambientales, de manera que estén dadas las condiciones para la sostenibilidad, a través de una relación armónica entre el hombre y la naturaleza.

La sustitución o inclusión indicadores para el análisis de la dimensión físico-ambiental es posible, siempre y cuando se mantenga el objeto de las afectaciones ambientales, con miras a analizar elementos que den fe de la *sostenibilidad*, podrían contemplarse algunos como proximidad a basureros satélites, áreas verdes, entre otros.

3.6 Evaluación de la Cohesión Territorial: Ponderación de Indicadores

La evaluación de la Cohesión Territorial, como síntesis de lo realizado en correspondencia con lo consignado en el capítulo 2, así producto de la ponderación de los resultados de los indicadores seleccionados para cada una de las dimensiones del territorio por Unidades Comuneras de Gobierno, se muestra un panorama poco alentador para Cartagena en materia de Cohesión Territorial, para complementar este diagnóstico se enriquece su análisis con una caracterización de las Localidades, lo cual ayuda a comprender los aspectos que de manera más general definen los desequilibrios en la ciudad y por ende los niveles de cada Unidad Comunera en el mapa de Cohesión Territorial, sintetizado en la Figura 27.

Tabla 33. Ponderación de indicadores

UNIDADES COMUNERAS	VARIABLES POR DIMENSIONES*																								
	Sociocultural						Económico-productivo						Político-institucional						Físico-ambiental						
	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	
	a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	h.	i.	j.	k.	l.	m.	n.	o.	p.	q.	r.	s.						
1	3	4	4	4	4	3	4	2	1	4	5	5	2	5	5	4	3	4	4						
2	4	3	2	2	2	2	2	4	4	1	4	3	2	3	3	2	2	3	5						
3	2	3	3	2	2	4	3	3	1	2	2	1	2	1	5	1	1	1	1						
4	3	2	2	1	1	4	3	1	3	2	1	1	4	1	4	3	1	4	1						
5	3	2	1	1	1	4	3	1	1	1	4	3	4	3	3	1	2	3	1						
6	2	1	2	1	1	3	1	1	3	1	1	2	1	3	2	1	1	2	2						
7	2	4	4	4	3	3	2	1	3	2	3	3	2	4	3	4	3	4	3						
8	2	4	4	4	3	3	4	3	2	3	4	4	4	4	2	1	4	3	3						
9	4	3	3	3	2	3	4	2	1	2	2	3	3	2	5	2	4	1	4						
10	3	4	4	4	3	4	4	1	4	2	1	4	3	4	4	1	1	2	4						
11	2	2	2	2	1	1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	4	3						
12	1	4	4	4	3	4	2	3	3	3	4	3	5	5	2	3	3	3	2						
13	2	4	3	3	3	4	1	2	2	3	2	4	3	2	2	2	3	2	2						
14	2	3	2	2	2	3	1	2	3	2	1	2	3	1	1	4	4	4	4						
15	3	3	3	3	2	3	3	3	2	2	1	1	3	2	1	4	4	4	4						

* Indicadores: a. Promedio de personas empleadas por hogares; b. Cobertura del servicio de energía eléctrica; c. Cobertura del servicio de alcantarillado; d. Porcentaje de población lecto-escritora; e. Porcentaje de población con estudios universitarios culminados; f. Porcentaje de población con servicio de salud; g. Proximidad a vías principales; h. Porcentaje de viviendas en propiedad; i. Promedio de hogares por vivienda; j. Porcentaje de viviendas por estratos; k. Proximidad a puntos de atención de la Alcaldía; l. Proximidad a notarías; m. Proximidad a instituciones de gobierno local; n. Proximidad a Estaciones de Policía; o. Proximidad a Centros de Atención Inmediata CAI; p. Incidentes de afectación a flora y fauna; q. Incidentes de afectación por vertimientos; r. Incidentes de afectación por ruido; s. Proximidad a Caños de drenaje.

** Tratamiento de la variable, ejemplo a mayor (+) número de mujeres cabeza de hogar, menos (-) factible la existencia de cohesión territorial
Fuente: Elaboración propia a partir de Gutiérrez-Rey (2001; 2004; 2014) y SINCHI (2009).

Luego de las ponderaciones de todos los indicadores se extrae el producto de las mismas con el fin de establecer los niveles de cohesión territorial en las distintas Unidades Comuneradas de Gobierno.

Tabla 34. Producto de Cohesión Territorial por Unidades Comuneradas de Gobierno.

Unidad Comunera de Gobierno (UCG)	Ponderado de Cohesión Territorial	Nivel de Cohesión Territorial
1	17.694'720.000	DÉBIL
8	1.528'823.808	DÉBIL
12	1.343'692.800	DÉBIL
7	429'981.696	INCIPIENTE
10	113'246.208	INCIPIENTE
2	79'626.240	INCIPIENTE
9	59'719.680	INCIPIENTE
15	26'873.856	INCIPIENTE
13	23'887.872	INCIPIENTE
14	2'654.208	INCIPIENTE
5	186.624	DESCOHESIONADO
4	165.888	DESCOHESIONADO
3	103.680	DESCOHESIONADO
6	1.728	DESCOHESIONADO
11	1.152	DESCOHESIONADO

Posteriormente se genera el producto de la ponderación del total de los indicadores y con base en la Tabla 9 (Capítulo 2) se agrupan los resultados, como se muestra en la Tabla 35.

Tabla 35. Niveles de Cohesión Territorial en Cartagena de Indias.

GRUPOS	RANGOS POR PUNTOS	COHESIÓN	UNIDADES COMUNERAS	LOCALIDADES
I GRUPO	274.877´906.945 a 19.073.486´328.125	COHESIONADO		
II GRUPO	1.162´261.468 a 274.877´906.944	DÉBIL	1, 8, 12	LHCN, LIB
III GRUPO	524.289 a 1.162´261.467	INCIPIENTE	2, 7, 9, 10, 13, 14, 15	LHCN, LIB, LVT
IV GRUPO	1 a 524.288	DESCOHESIONADO	3, 4, 5, 6, 11	LVT, LIB

Finalmente, se especializan los niveles de cohesión alcanzados por las diferentes Unidades Comuneras de Gobierno, analizando los elementos que explican dichos resultados (Figura 27).

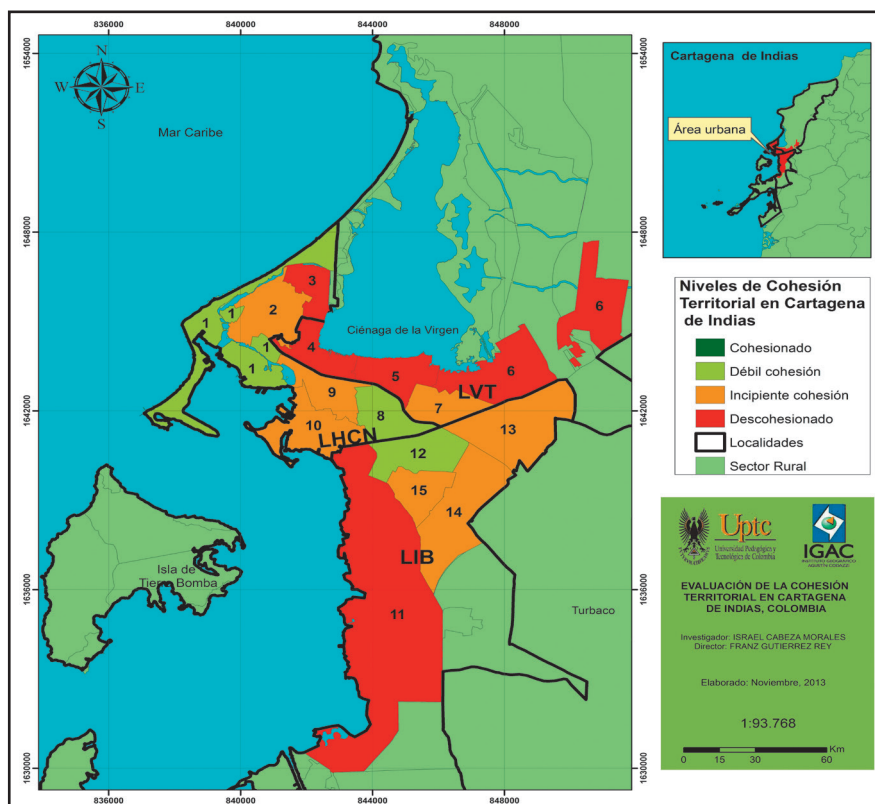


Figura 27. Niveles de Cohesión Territorial por Unidades Comuneras de Gobierno en Cartagena de Indias

Base cartográfica: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

Información: Elaboración propia a partir de Secretaría de Planeación Distrital y Establecimiento Público Ambiental EPA-Cartagena.

Los resultados expresados en la Tabla 35 y la Figura 27, muestran como la ciudad de Cartagena está distante de alcanzar un nivel de cohesión territorial, ya que 5 de sus 15 Unidades Comuneras registran *descohesión*, lo cual se traduce en la ausencia de condiciones de base para la gestación de un proyecto territorial, dando muestras de la carencia del mismo. Estas zonas corresponden a lugares cuyos desequilibrios son tan pronunciados que alcanzan a blindarse frente a otras dinámicas de la ciudad. Resulta lamentable que la mayor parte de Unidades Comuneras con este nivel (*descohesión*), correspondan a la Localidad de la Virgen y Turística (LVT), consolidándola como una zona en la que se debe priorizar la intervención de los encargados de hacer gestión en la ciudad.

Las Unidades cuya evaluación corresponde a un nivel de *incipiente cohesión*, son 7 (Tabla 35), lo que constituye casi el 50% del total de Unidades Comuneras de la ciudad, este nivel agrupa a Unidades Comuneras que pese a sus desequilibrios, no tan pronunciados como los del nivel anterior, presenta relaciones de disparidad significativa en diversas dimensiones de lo territorial, estos niveles corresponden en su mayoría a las Unidades Comuneras de la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) así como de la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN).

En el nivel de *débil cohesión* solo se encuentran 2 Unidades Comuneras de Gobierno, la 1 y la 8 por la LHCN y la 12 por la LIB, estas unidades cuentan con ventajas comparativas frente al resto de la ciudad, que están dadas por el carácter central de la Unidad Comunera 1 al albergar el núcleo de la ciudad, en el caso de la Unidad Comunera 8 por ser paso obligado hacia la LIB y la LVT, además de ser un área de confluencia vial, mientras en el caso de la Unidad 12 por concentrar algunas características favorables en materia de cohesión, que se explican por condición de zona estratégica para comunicar las tres Localidades, consolidándose como subcentro. Este nivel da cuenta de unos desequilibrios mínimos cuya superación permite el alcance de la cohesión territorial, que corresponden al nivel *cohesionado*.

La ausencia de Unidades Comuneras evaluadas como *cohesionada evidencia* que la ciudad de Cartagena se encuentra distante de los propósitos de la cohesión territorial, pues un nivel *cohesionado*, consiste en que las disparidades en las diferentes dimensiones de lo territorial son mínimas, de manera que se garantizan los objetos de al interior de cada dimensión (*equidad, mejor estar, gobernanza y sostenibilidad*). Por su parte el nivel de *alta cohesión*, que se constituye en la meta a la cual se debe apuntar desde los territorios, plantea un escenario donde las dimensiones del territorio cumplen totalmente con los objetos que se plantean desde la cohesión territorial para cada uno de ellas, es decir hay ausencia de desequilibrios territoriales; cabe destacar que la *alta cohesión* se mantiene como un ideal, por cuanto es el principio al cual se debería apuntar desde cualquier acción en contra de los desequilibrios territoriales.

Los resultados de la Figura 27, más allá de las particularidades de cada una de las Unidades Comuneras de Gobierno, tienen origen en el

tratamiento que desde la gestión territorial se realiza en cada una de las tres Localidades, legitimando la existencia de ventajas comparativas entre las mismas. A continuación se busca analizar los elementos que explican tal diferenciación entre localidades y su relación con la cohesión territorial.

3.7 Las Localidades un Referente para Entender la Cohesión Territorial en Cartagena

Aplicando nuevamente la metodología planteada en el capítulo 2, se obtienen los niveles de cohesión territorial por Localidades (Figura 28), con la finalidad de alcanzar una mayor comprensión, para lo cual se realizan ponderaciones de las Unidades Comuneras de Gobierno (UCG) a través de los niveles de cohesión registrados por a cada una de estas en la Figura 27 y se establece la correspondencia entre valores y niveles de cohesión para cada Localidad, de acuerdo con el número de UCG que contenga cada una.

Pese a la diferenciación de niveles de cohesión territorial entre Unidades Comuneras de Gobierno (Figura 27), al aplicar la metodología para el caso de Localidades, todas registran *descohesión*, lo cual permite comprender que, pese a que existan UCG con mínimos de favorabilidad para la cohesión territorial, existe una marcada diferenciación entre ellas, lo cual soporta el carácter perentorio de intervención en pro de la cohesión en la ciudad de Cartagena de Indias.

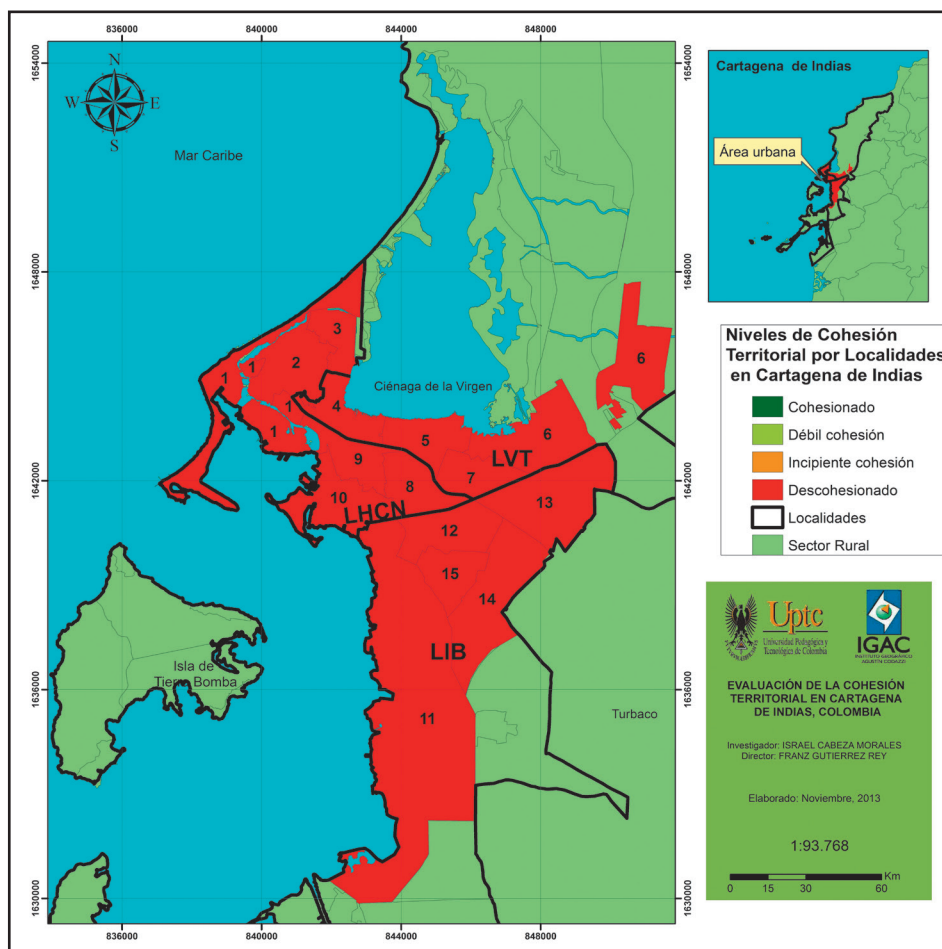


Figura 28. Niveles de Cohesión Territorial por Localidades en Cartagena de Indias

Base cartográfica: Secretaría de Planeación Distrital, 2011.

Información: Elaboración propia a partir de Secretaría de Planeación Distrital y Establecimiento Público Ambiental EPA-Cartagena.

A partir de esto, luego de la síntesis de la evaluación de la cohesión territorial en Cartagena de Indias, se analizan los equipamientos de las Localidades, con la finalidad de develar la funcionalidad de las mismas y establecer su incidencia en el alcance de la cohesión en la ciudad. Para este ejercicio se empleó información de equipamientos facilitada por la Secretaría de Planeación Distrital y se agruparon de la siguiente manera: Seguridad (Estaciones de Policía, Centros de Atención Inmediata CAI y

cámaras de seguridad), Desarrollo (Universidades, Estaciones de Servicio, Centros Comerciales, Antenas), Esparcimiento (Canchas deportivas, Parques e Iglesias); como lo muestra la Tabla 36.

Tabla 36. Distribución de equipamiento en la ciudad de Cartagena de Indias

Tipo de equipamiento/ Localidad	Localidad Histórica y del Caribe Norte LHCN	Localidad de la Virgen y Turística LVT	Localidad Industrial y de la Bahía LIB	Cartagena de Indias
Seguridad	72	19	15	106
	68%	18%	14%	100%
Esparcimiento	125	68	82	275
	45%	25%	30%	100%
Desarrollo	90	12	33	135
	67%	9%	24%	100%
Básicos	254	145	156	555
	46%	26%	28%	100%
Total	541	244	286	1071
	50%	23%	27%	100%

Datos: Secretaría de Planeación Distrital (2007).

Para explicar la particular dinámica de esta la LHCN, vale resaltar que en ella se concentra la principal zona de playa, el puerto aéreo, la bahía y la Ciénaga de la Virgen, principal cuerpo de agua dulce que separa al casco histórico y zonas ampliamente turísticas como Bocagrande y el Laguito, de zonas de aguda situación de disparidad concentradas al interior de la LIB y la LVT, esto puede corroborarse a partir de la Tabla 37:

Tabla 37. Población y viviendas por Localidades en Cartagena

Localidad	Población	Número de viviendas						Total de viviendas por Localidad
		Estrato 1	Estrato 2	Estrato 3	Estrato 4	Estrato 5	Estrato 6	
Localidad Histórica y del Caribe Norte LHCN	388.489	10.680	17.590	13.895	5.686	6.154	5.842	59.847
Localidad de la Virgen y Turística LVT	334.383	25.873	13.561	3.576	1.225	0	0	44.235
Localidad Industrial y de la Bahía LIB	346.883	131.307	73.029	9.697	15	21		214.069
Total	1.069.755	167.860	104.180	27.168	6.926	6.175	5.842	318.151
	Porcentaje	52,8%	32,7%	8,5%	2,2%	1,9%	1,8%	100,0%

Datos: Secretaría de Planeación Distrital (2007).

En la Tabla 37, se pone en evidencia el gran desequilibrio que hay en la distribución de la población, dado que las viviendas de los estratos 1 y 2 constituyen el 85.5 % del total de las viviendas de la ciudad. Al analizar los datos correspondientes a la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) tanto en la tabla 36 como en la 37, se muestra su preponderancia sobre las demás localidades, dado que existe un factor determinante que marca la dinámica de esta localidad de gran importancia para la ciudad, siendo el hecho de que en ella se encuentra el 50% del total de los equipamientos de la ciudad, y cuya distribución al interior de la localidad no alcanza a ser proporcional con la dimensión de la misma.

Lo anterior, se traduce en una presión exacerbada sobre la LHCN, que además de contener el casco histórico de la ciudad, aún funciona como principal centro de actividades socioculturales, económicas y políticas. En el interior de la LHCN se encuentra la zona del barrio el bosque “corredor de carga” (eje vial que conecta a la zona industrial de Mamonal con la

Sociedad Portuaria), por donde transitan más del 85% de los *containers* que salen o llegan a la ciudad a través del puerto, ubicado en la Isla de Manga, y donde se encuentra un peaje vial con el fin de mantener el corredor, lo cual transforma las condiciones de movilidad al interior de la ciudad para propios y visitantes; sin mencionar el riesgo que implica la presencia del corredor de carga al interior de una zona, que desde sus inicios era eminentemente urbana y que a la fecha a pesar de rodearse de algunas bodegas y empresas de diversa naturaleza, continua siendo un sector donde prima la propiedad residencial.

En el caso de la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB), esta cuenta con un mayor número de viviendas frente a Localidades como la Virgen y Turística (LVT) y un menor número de población incluida en el SISBEN¹⁶ (ver Figura 29). Esto se explica directamente por su nombre: Localidad Industrial y de la Bahía, ya que sirve tanto de canal o puente entre la LHCN y la LVT, como también se encarga de mantener un sector significativo de la economía local (industria). Debido a la consolidación de la zona como industrial, en esta localidad se han gestado iniciativas barriales a modo de invasión, generándose asentamientos cuya subsistencia a grandes rasgos se deriva de la tranquilidad de un obrero por residir cerca a su lugar de trabajo, como sucede el sector de Membrillal en el corregimiento de Pasacaballos y la zona de Henequén, donde hasta hace algunos años funcionaba un botadero de basura, que hizo las veces de relleno sanitario.

¹⁶ En Colombia, SISBEN es el Sistema de identificación y clasificación de potenciales beneficiarios para programas sociales.

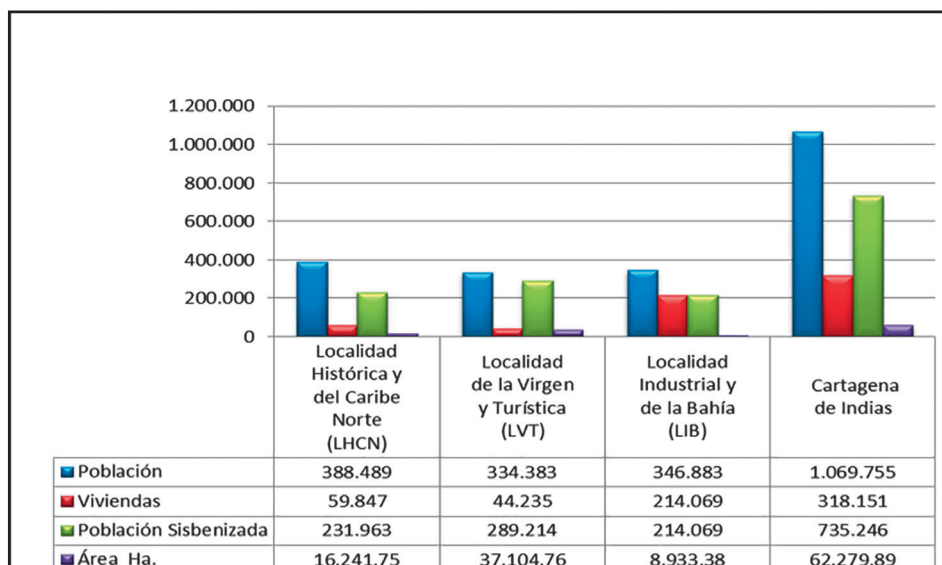


Figura 29. Diagnóstico poblacional de la ciudad de Cartagena de Indias

Datos: Secretaría de Planeación Distrital (2007).

Igualmente, la propagación de los barrios subnormales a través de invasión en las zonas aisladas de esta localidad, ha permitido la legitimación de las mismas en barrios como Arroz Barato y Puerta de Hierro; esto explica el hecho de que la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) tenga mayor número de equipamientos básicos que la Localidad de la Virgen y Turística (LVT), así como en datos de equipamiento para el desarrollo, se dupliquen sus posibilidades con respecto a la LVT.

El bajo nivel de equipamiento de seguridad en la LIB, está sustentado en la tranquilidad de esta zona que se encuentra aislada del centro de la ciudad; tal situación es generada a partir de la conservación del carácter industrial de la misma y el rol que este sector económico ha propiciado, con la consolidación de zonas cercanas como espacios de residencia (Tabla 37).

Para el caso de la Localidad de Virgen y Turística (LVT), su resultados desfavorables (Figura 27), se explican en el corredor que esta constituye sobre el perímetro de la Ciénaga de la Virgen; si bien la colindancia con el espejo de agua antes mencionado se constituye en un problema más que una oportunidad para las comunidades que habitan dicha zonas, también lo es la presencia de caños de drenaje, entre otros que hacen de

las condiciones ambientales de dichas Unidades una determinante para su baja ponderación; el caso puntual de la Unidad Comunera de Gobierno 6, obedece a sus limitaciones en lo relacionado con los diagnósticos ambiental y sociocultural, lo cual se asocia con su ubicación sobre perímetro urbano de Cartagena y proximidad a la Ciénaga de la Virgen.

La presión ejercida por la población que se encuentra asentada el perímetro de la Ciénaga de la Virgen, afecta la misma como principal cuerpo de agua al interior de la ciudad que por estar cerca a la sociedad portuaria y tener un límite directo con la principal plaza de mercado de la ciudad, genera problemas de contaminación asociados al manejo de residuos sólidos, entre otros. Ello puede sobredimensionarse aclarando la magnitud poblacional de los principales barrios subnormales por los que circundan el conjunto de caños afluentes de la misma; así como las amplias zonas de contacto directo con el perímetro de la ciénaga, que forman parte de la Localidad de la Virgen y Turística (LVT). Allí debido al desplazamiento y los desequilibrios propios de la dinámica económica y social de la ciudad, crece la vivienda informal de tipo palafítica sobre la ciénaga, desencadenando problemas de asociados a la miseria, entre otros.

La LVT, se constituye en un referente de gran importancia para explicar el comportamiento de la relaciones sociedad-naturaleza, o el requerimiento de los recursos naturales que hacen sus habitantes. Cabe partir del hecho que los equipamientos de desarrollo y los básicos son mínimos para el caso de esta localidad, a pesar de que su diferencia en tamaño poblacional con la LHCN no es relevante, como si lo es su composición por estratos donde se logra constatar que, en caso de hablar de una localidad de obreros, sin duda alguna, es esta la que se destaca (ver Tabla 37).

Los datos de la Tabla 38, permiten una aproximación a la presión ejercida sobre la ciénaga, datos poblacionales de algunos de los barrios subnormales, particularmente aquellos que tienen mayor contacto con este cuerpo de agua.

Tabla 38. Barrios con mayor población LVT y LHCN, colindantes con la Ciénaga de la Virgen

Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN)		Localidad de la Virgen y Turística (LVT)	
San Francisco	23.415	Olaya Herrera (Sector 5)	45.924
Torices	19.199	El Pozón	47.644
Daniel Lemaitre	10.254	La María	18.323
Bosque	19.046		

Datos: Secretaría de Planeación Distrital (2007).

La Localidad de la Virgen y Turística (LVT) además de ser la de mayor límite o contacto directo con la Ciénaga de la Virgen, es una localidad predominantemente residencial, en la que no se cuenta con insumos suficientes para jalonar el avance de las comunidades; en su interior se albergan barrios como Boston, Olaya Herrera y el Pozón, entre otros cuya población es numerosa (Tabla 38), dificultando así una relación armónica con el medio. Un ejemplo puntual consiste en la relativa apropiación de la ciénaga, que se da en zonas colindantes con barrios subnormales -como los anteriormente mencionados- en donde debido a sus facilidades de acceso, llega mucha población indigente o desplazada que ocupan palafitos, lo cual altera cada vez el comportamiento de la ciénaga, desacelerando la extensión del mangle y aumentando los procesos de contaminación (dadas las condiciones de insalubridad a las que deben vivir).

Lo anterior ratifica la síntesis expresada en la Figura 27, demostrando que más allá de las diferencias entre los niveles de cohesión registrados en las Unidades Comuneras de Gobierno, la distribución de los desequilibrios territoriales que impiden el alcance de la cohesión territorial en la ciudad de Cartagena, trasciende a dinámicas relacionadas con las particularidades de cada Localidad.

3.8 Síntesis

Lo analizado hasta ahora, muestra una relación entre los niveles de cohesión territorial de las Unidades Comuneras de Gobierno (UCG) y las Localidades, con la caracterización de los desequilibrios entre estas últimas, que están ligados a una función económica particular, que permite evidenciar poca descentralización en la ciudad, lo cual dificulta el alcance de mejores niveles de cohesión.

Se valida la prevalencia de la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN), sobre las otras dos Localidades, ya que se constituye en la de mayor población y diversidad de condiciones sociales, debido a que en su interior se alberga el casco histórico de la ciudad y todo el complejo comercial (donde se reúnen el sector político institucional y el turístico, entre otros).

Mientras en el caso de las otras dos Localidades, son mejores las condiciones de la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB), dado que esta última a diferencia de la Localidad de la Virgen y Turística (LVT), compensa sus debilidades físico-ambientales y político-institucionales con la actividad industrial que se concentra en su interior, lo cual le permite sobrellevar parte de lo contemplado en condiciones socioculturales y económico-productivas; así la LVT resulta perjudicada en cuanto al grado de desequilibrios que la alejan significativamente de condiciones favorables para la cohesión, dado que no tiene una función clara, puesto que pese a su denominación, dista de ser una área turística, que concentra el mayor número de problemas físico- ambientales y socioculturales de la ciudad.

Algunas de las consideraciones que permite, lo hasta ahora analizado, son:

- El hecho de que una la Localidad Histórica y del Caribe Norte (LHCN) concentre el 50% de los equipamientos de la ciudad, es la principal prueba del grado de desequilibrio de la ciudad y por ende las dificultades para hablar de cohesión en la misma; explicando a través de dicha situación, la mayor favorabilidad en materia de cohesión para las Unidades Comuneras que la componen (véase Figura 27).

- La Ciénaga de la Virgen como cuerpo de agua dulce, es determinante para la dinámica urbana y de la regulación de su perímetro depende el equilibrio de la ciudad, no solo en términos ambientales sino en principios de bienestar social.
- No se ha regulado la consolidación del sector industrial, al interior de la Localidad Industrial y de la Bahía (LIB) por lo cual este ha actuado de manera significativa en la redefinición de la urbanización en la ciudad, generando grandes desigualdades y focos de propagación de pobreza.
- La especificidad económica de las localidades ha marcado una estructura social diferente al interior de cada una de ellas, potencializando problemas derivados de la concentración desigual de algunas dinámicas al interior de las mismas.

En el caso de una ciudad como Cartagena, donde los procesos de fragmentación urbana son evidentes, es necesario reorientar aspectos como la distribución de los equipamientos a la tarea hacia un desarrollo territorial cohesionado, por lo cual urge ahondar en cuestionamientos sobre la pertinencia de que las Localidades conserven una funcionalidad particular para la actividad económica, así como en posibles lineamientos para que más allá de la distribución de los equipamientos y desde una escala inferior a la Localidad, se pueda garantizar mecanismos y escenarios de integración que permitan una construcción territorial conjunta, a través de estrategias para la mitigación de procesos de segregación, entre otros.