

T  
330.986142  
B 344

142

25.1

S C I B

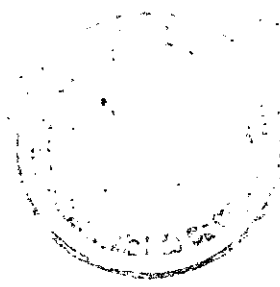
ANALISIS SOCIOECONOMICO DEL  
DESARROLLO URBANO DE  
CARTAGENA

MARTIN BAYNES BAZA \*  
EDWIN ECHENIQUE OROZCO

S C I B

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS  
PROGRAMA DE ECONOMIA  
CARTAGENA - 1.984

58884



Doctor : LUIS H. AKRAUT E. - Rector.

Doctor : CARLOS MENDIVIL C. - Secretario General.

Doctor : ALFONSO OSORIO R. - Decano

Doctor : EUSTORGIO GONZALEZ V. - Vice-Decano

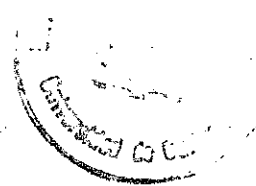
Doctora : MARTHA FERNANDEZ C. - Secretaria Académica.

ANALISIS SOCIOECONOMICO DEL  
DESARROLLO URBANO DE  
CARTAGENA

MARTIN BAYNES BAZA.  
EDWIN ECHENIQUE ORZOGO.

Trabajo de Grado Presentado  
como requisito parcial para  
optar el título de Economistas.

UNIVERSIDAD DE CARTAGENA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS  
PROGRAMA DE ECONOMIA  
CARTAGENA - 1.984



Cartagena, Julio 31 de 1.984

Señores  
COMITE DE TESIS  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS  
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA  
E. S. D.

Distinguidos señores:

Nos permitimos presentarles a su consideración la tesis de Grado titulada "ANALISIS SOCIOECONOMICO DEL DESARROLLO URBANO DE CARTAGENA", Para optar el título de Economistas.

A la vez estamos informándole que son nuestros asesor y presidente de tesis los Doctores, CLAUDIO OSORIO LENTINO y ASIRUEAL REQUEJO MERRUGO respectivamente.

Nuestros más sinceros agradecimientos por la atención que Ustedes darán a nuestra solicitud.

Atentamente,

*Martin Baynes B.*  
MARTIN BAYNES B.

*Edwin Echevarde O.*  
EDWIN ECHEVARDE O.



Facultad de Ciencias Económicas  
D. I. E. S.  
Departamento de Investigación  
Económica y Social



5  
Apartado Aéreo 28.44  
Teléfono No. 45-705

**Universidad de Cartagena**  
CARTAGENA-COLOMBIA  
(Sur América)

Cartagena, 25 de Septiembre de 1.984

Señores  
COMITE DE GRADUACION  
Facultad de Ciencias Económicas  
Universidad de Cartagena  
E. S. D.

Respetados señores:

Como presidente de la tesis "ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO DEL DESARROLLO URBANO DE CARTAGENA", presentada por los egresados Martín Baynes Baza y Edwin Echenique Orozco, les comunico que la he leído con detenimiento.

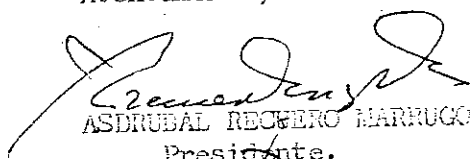
Dada la importancia que tiene el momento para Cartagena en cuanto a la mira de las autoridades municipales de complementar el Plan de Desarrollo Urbano y elaborar el Metropolitano año 2.010, creo muy oportuno este estudio por presentar una valiosa información estadística de las mayorías y más importantes sectores de la vida económica urbana de Cartagena.

Los estudiantes muestran en el estudio seriedad y objetividad en el análisis, utilizando adecuadamente la descripción del crecimiento urbano de la ciudad, su perspectiva, sirviéndole de base en proponer soluciones que podrán ser valaderas o propia para abrir un debate en su viabilidad.

Dado lo anterior, considero que este trabajo merece un calificativo alto que responda al esfuerzo materializado en él.

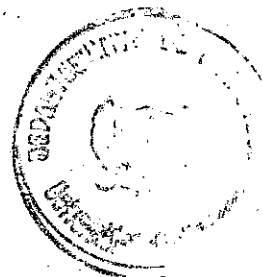
Los felicito y les deseo el mejor de los éxitos.

Atentamente,

  
ASDRUBAL RECOVERO MARRUGO  
Presidente.



Cartagena, 4 de Septiembre de 1984



Señores  
COMITE DE GRADUACION  
Facultad de Ciencias Económicas  
Universidad de Cartagena  
E. S.

Apreciados señores:

Me refiero a la tesis "ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO DEL DESARROLLO URBANO DE CARTAGENA", por Edwin Echenique Crozco y Martín Baynes Baza.

Es un estudio empírico, descriptivo en el cual los egresados demuestran su capacidad de análisis de la situación de variables socio-económicas. Todos los temas fueron tratados rigurosamente.

El presente trabajo nos describe la realidad de la sociedad cartagenera y a su vez puede ser utilizado como marco de referencia para programas de desarrollo urbano de dicha ciudad.

Por lo anterior conceptúo que reúne los requisitos teóricos y metodológicos para obtener el título de Economistas.

Cordialmente,

*Alma Cecilia Angulo*  
ALMA C. ANGULO CIDEÑO  
Jurado.

Cartagena, Septiembre 27 de 1.984.-

Señores  
COMITE DE GRADUACION  
Facultad de Ciencias Económicas  
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA  
L. C.

---

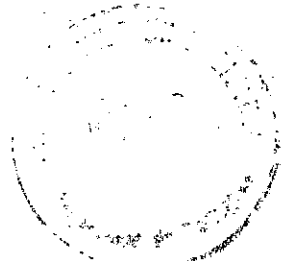
Distinguidos señores:

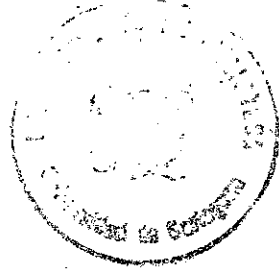
Me permito informarles que he leído el trabajo de grado de los egresados EDWIN ECHENIQUE., y MARTIN BAYNES B., titulado : "ANALISIS SOCIO - ECONOMICO DEL DESARROLLO URBANO DE CARTAGENA" , el cual considero bien enfocado en la metodología y muy rico en datos socioeconómicos actualizados sobre la ciudad de Cartagena. Sin embargo, opino que los autores debieron haber analizado el grado en que el proceso de Desarrollo Urbano de Cartagena es consecuencia de la ejecución de planes continuos de Desarrollo Urbano o si por el contrario es un crecimiento anárquico y automático. Sin este elemento de juicio el trabajo ha perdido en mi concepto alguna importancia, pues el juicio crítico de los autores alrededor de un desarrollo urbano - planificado, los hubiera llevado a formular más recomendaciones en este sentido.

Doy mi aprobación para que este trabajo que califico de bueno les sea aceptado a los egresados ECHENIQUE y BAYNES, para optar el título de Economistas.-

Atentamente,

LUIS LORA SFER  
Jurado Examinador





Nota de Aceptación :

---

---

---

Jurado.

---

Jurado.

---

DEDICATORIA

A MIS PADRES.

A MIS HERMANOS

QUE CON ESFUERZOS ME LLEVARON

A CULMINAR CON EXITOS

MIS ESTUDIOS.

MARTIN.

A MIS PADRES, QUIENES CON

SUS ESFUERZOS Y SACRIFICIOS

HICIERON POSIBLE QUE CULMINARA

CON EXITO MIS ESTUDIOS

UNIVERSITARIOS.

A MIS HERMANOS QUE CON SU CARIÑO

Y COMPRENSION FUERON MI MAYOR

FUENTE DE INSPIRACION

EDWIN.

AGRADECIMIENTOS

A NUESTRO ASESOR DOCTOR CLAUDIO OSORIO LENTINO Y A TODAS AQUELLAS PERSONA, CUYO APORTE FUE DECISIVO PARA LA CULMINACION DE ESTE TRABAJO.

Los Autores.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
0. INTRODUCCION.	1
0.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.	2
0.2 DELIMITACION DEL PROBLEMA.	3
0.2.1 Formal.	3
0.2.1.1 En el Tiempo.	3
0.2.1.2 En el Espacio.	3
0.2.2 Material.	3
0.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION.	4
0.3.1 Objetivos General.	4
0.3.2 Objetivos Específicos.	5
0.4 IMPORTANCIA.	5
0.5 FORMULACION DE HIPOTESIS.	5
0.5.1 Hipótesis General.	6
0.5.2 Hipótesis de Trabajo.	6
0.6 OPERACIONALIZACION DE LA HIPOTESIS..	6
0.7 MARCO TEORICO.	9
0.8 METODOLOGIA.	16
+ 1. CONSIDERACIONES GENERALES.	18
+ 1.1 RESEÑA HISTORICA.	18



1.2	ASPECTOS FISICOS.	
1.2.1	Situación y Extensión.	20
1.2.2	Relieve.	21
1.2.3	Climatología.	22
1.2.4	Hidrografía.	23
1.3	DIVISION POLITICO-ADMINISTRATIVA.	24
1.4	ZONIFICACION	25
1.5	USOS DEL SUELO.	28
1.6	CRECIMIENTO FISICO DE CARTAGENA.	31
1.7	DISTRIBUCION FISICA DE CARTAGENA.	34
2.	ASPECTOS DEMOGRAFICOS.	38
2.1	GENERALIDADES.	38
2.2	ASPECTOS DINAMICOS.	39
2.2.1	Tasa de Natalidad.	40
2.2.2	Tasa de Mortalidad	42
2.2.3	Tasa de Mortalidad Infantil	45
2.2.4	Movimientos Migratorios.	46
2.3	POBLACION.	48
2.3.1	Población Total.	48
2.3.2	Composición de la Población por edad y sexo.	49
2.3.3	Composición de la Población por Estado Civil y sexo	57
2.3.4	Crecimiento de la Población.	58
2.3.5	Densidad Poblacional de Cartagena	60
3.	INFRAESTRUCTURA SOCIAL.	63
3.1	EDUCACION	63



	Pág.
3.1.1 Población en Edad Escolar y su Equipamiento.	65
3.1.2 Población en Edad Secundaria y su Equipamiento.	70
3.1.3 Educación Post-Secundaria.	74
3.1.4 Educación y Desarrollo Urbano.	79
3.2 VIVIENDA.	80
3.2.1 Financiamiento de la Vivienda en Cartagena.	81
3.2.2 Deficit Habitacional en Cartagena.	83
3.2.3 Vivienda y Desarrollo Urbano.	84
3.3 SALUD.	87
3.3.1 Equipamiento Asistencial.	88
3.3.2 Salud y Desarrollo Urbano.	94
3.3.3 Sanidad del Medio Ambiente.	96
3.4 RECREACIÓN Y DEPORTES.	98
4. INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS PUBLICOS.	102
4.1 SISTEMA DE ACUEDUCTO.	102
4.2 SISTEMA DE ALCANTARILLADO.	106
4.3 ENERGIA.	112
4.4 TRANSPORTE Y SISTEMA VIAL.	116
4.4.1 TRANSPORTE	116
4.4.1.1 Transporte Terrestre.	116
4.4.1.2 Transporte Maritimo.	122
4.4.1.3 Transporte Fluvial.	124
4.4.1.4 Transporte Aereo	125
4.4.2 SISTEMA VIAL.	128
4.5 SERVICIO TELEFONICO	133

	Pág.
4.6 CANALIZACION	133
4.7 ASEO.	140
5. ANALISIS DE LA BASE ECONOMICA DE CARTAGENA.	147
5.1 POBLACION OCUPADA.	147
5.1.1 Población y Fuerza de Trabajo.	147
5.1.2 Aspectos Generales de la Población Económicamente Activa.	151
5.1.3 Aproximación Cuantitativa al Mercado de Trabajo en Cartagena.	153
5.1.4 Características, Composición y Tendencias del Empleo Urbano.	154
5.1.4.1 Distribución de la Población Ocupada por Posición Ocupacional, Según Rama de Actividad Económica.	155
5.1.4.2 Distribución de la Población Ocupada por Posición Ocupacional, Según Grupos Principales de Ocupación.	157
5.1.4.3 Población Ocupada por Posición Ocupacional, Según Ingresos Mensuales.	158
5.1.5 Demanda de Fuerza de Trabajo.	161
5.2 INDUSTRIA.	163
5.2.1 Sectores Industriales en Cartagena.	166
5.2.2 La Industria en el Desarrollo Económico de Cartagena.	169
5.3 TURISMO	170
5.3.1 Incidencia del Turismo en el Desarrollo Regional y Urbano.	172
5.3.2 Sitios de Interés Turístico en Cartagena.	174

	Pág.
5.3.3 Capacidad Hotelera.	179
5.4 CONSTRUCCION.	184
5.5 ASPECTOS FISCALES Y FINANCIEROS DE CARTAGENA	191
5.5.1 Consideraciones Generales.	191
5.5.2 Estructura de las Finanzas Municipales	192
5.5.2.1 Los Ingresos y su Composición .	192
5.5.2.2 Los Gastos y su Composición.	201
5.5.3 Estructura de los Ingresos de Cartagena Comparada con otras Ciudades.	205
5.5.4 Sistemas de Recaudos.	208

CONCLUSIONES.

RECOMENDACIONES.

BIBLIOGRAFIA.

TABLA DE CUADROS

	Pág.
Cuadro 1 TASA DEMOGRAFICA ADOPTADAS PARA ESTIMATIVOS DE POBLACION DE CARTAGENA.	44
Cuadro 2 CRECIMIENTO ESTIMATIVO DE LA POBLACION DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA.	48
Cuadro 3 POBLACION PARA CARTAGENA POR GRUPOS DE EDAD Y SEXO SEGUN CENSO DE 1.964.	52
Cuadro 4 POBLACION PARA CARTAGENA POR GRUPOS DE EDAD Y SEXO SEGUN CENSO DE 1.973.	53
Cuadro 5 POBLACION ESTIMADA PARA CARTAGENA POR GRUPOS DE EDAD Y SEXO PARA 1.978.	55
Cuadro 6 POBLACION ESTIMADA PARA CARTAGENA POR GRUPOS DE EDAD Y SEXO PARA 1.983.	56
Cuadro 7 POBLACION DE CARTAGENA POR ESTADO CIVIL Y SEXO, PARA 1.964.	57
Cuadro 8 POBLACION DE CARTAGENA POR ESTADO CIVIL Y SEXO, PARA 1.978.	57
Cuadro 9 DISTRIBUCION DE LA DENSIDAD POR ESTRATO SOCIAL PARA 1.983.	61

	Pág.
Cuadro 10 POBLACION ESTIMADA DE CARTAGENA Y LA POBLACION EN EDAD ESCOLAR.	66
Cuadro 11 ESCOLARIDAD EN EL NIVEL ELEMENTAL.	67
Cuadro 12 POBLACION DE CARTAGENA EN EDUCACION ESCOLAR, MATRICULADOS EN COLEGIOS PRIVADOS Y PUBLICOS, POR SEXO.	69
Cuadro 13 POBLACION ESTIMADA PARA CARATGENA Y LA POBLACION EDAD SECUNDARIA	71
Cuadro 14 PORCENTAJE DE LA POBLACION DE AÑOS QUE ESTUDIA SECUNDARIA.	72
Cuadro 15 POBLACION DE CARTAGENA EN EDUCACION SECUNDARIA, MATRICULADA EN COLEGIOS PRIVADOS Y PUBLICOS, POR SEXO.	73
Cuadro 16 NUMERO DE ALUMNOS MATRICULADOS EN INSTITUCIONES OFICIALES Y PRIVADAS A NIVEL POST-SECUNDARIO.	76
Cuadro 17 PERSONAL DOCENTE EN LAS INSTITUCIONES OFICIALES Y PRIVADAS A NIVEL POST-SECUNDARIO	78
Cuadro 18 PROYECCION DE POBLACION Y FAMILIAS DE CARTAGENA	82
Cuadro 19 DEFICIT DE VIVIENDAS URBANAS EN CARTAGENA.	84
Cuadro 20 INSTITUCIONES HOSPITALARIAS DE CARTAGENA, SEGUN CARACTER, PARA 1.983.	89
Cuadro 21 EVOLUCION DEL RECURSO CAMA PARA LA CIUDAD DE CARTAGENA PARA 1.979 - 1.983.	91
Cuadro 22 DEFICIT DEL RECURSO CAMA EN LA CIUDAD DE CARTAGENA	93
Cuadro 23 ESTADIOS Y CANCHAS EXISTENTES EN LA CIUDAD	100
Cuadro 24 CONSUMO DE ENERGIA ELECTRICA EN CARTAGENA	116

	Pág.
Cuadro 25 MOVIMIENTO DE CARGA AEREA DURANTE EL PERIODO 1.980-1.982 EN CARTAGENA.	127
Cuadro 26 DETERMINACION Y UBICACION DE LA DEMANDA DE TELEFONOS EN LA CIUDAD.	135
Cuadro 27 PROYECCION DE NUEVOS ABONADOS TELEFONICOS DE TELECARDAGENA.	137
Cuadro 28 POBLACION EMPLEO Y DESEMPLEO EN CARATGENA PARA 1.975-1.979-1.983.	149
Cuadro 29 POBLACION OCUPADA POR POSICION OCUPACIONAL, SEGUN INGRESOS MENSUALES	160
Cuadro 30 EVOLUCION DEL EMPLEO EN EL SECTOR MODERNO EN CARTAGENA EN LOS AÑOS 1.978-1.979-1.980-1.983.	162
Cuadro 31 ACTIVIDAD TURISTICA DE CARTAGENA	183
Cuadro 32 ACTIVIDAD EDIFICADORA EN CARTAGENA DURANTE EL PERIODO 1.964-1.972 .	186
Cuadro 33 AREA CONSTRUIDA. (Mts <sup>2</sup> ) EN CARTAGENA SEGUN DESTINO, DURANTE EL PERIODO 1.972-1.983.	190
Cuadro 34 INGRESOS DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA 1.975-1.983	193
Cuadro 35 INGRESOS CONSOLIDADOS DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA 1.975-1.983	195
Cuadro 36 ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA 1.975-1.983 (PORCENTAJE)	196
Cuadro 37 INGRESOS CONSOLIDADOS DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA A PRECIOS CONSTANTES DE 1.975-1.982.	198
Cuadro 38 ESTRUCTURA TRIBUTARIA DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA 1.975-1.983.	200

	Pág.
Quadro 39 EGRESOS DE FUNCIONAMIENTO POR DEPENDENCIAS Y GASTOS DE INVERSION DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA 1.975-1.983.	203
Quadro 40 EGRESOS CONSOLIDADOS DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA 1.975-1.983.	204
Quadro 41 INGRESOS DE CARTAGENA Y OTRAS CAPITALES, POR CONCEPTO DE IMPUESTOS PREDIAL 1.977-1.981	206
Quadro 42 INGRESOS DE CARTAGENA Y OTRAS CAPITALES, POR CONCEPTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO 1.977-1.981	207

## INTRODUCCION

La ciudad de Cartagena fué fundada en 1533 por Don Pedro de Heredia; la estrategia de su ubicación geográfica le permitió convertirse en uno de los fuertes militares más importantes para la corona española.

Cartagena tiene una situación de privilegio no solo en relación con el país, sino internacionalmente en relación con la región Centroamericana y del Caribe. Su condición de ciudad colonial en la que confluyen además de valores arquitectónicos - históricos de tipo religioso, militar y residencial una localización de ambiente tropical y cálido a orillas de inmensas playas y redes naturales le confieren un puesto de importancia relevante en el plano nacional e interamericano.

Como podemos observar la localización de la Ciudad de Cartagena en el marco geográfico, económico y social es de reconocida importancia, por lo tanto las políticas de desarrollo aplicadas por el gobierno, ya sea de carácter nacional o municipal tienen que considerar a Cartagena como un elemento importante para lograr un aprovechamiento de estas políticas, en procura de obtener un verdadero desarrollo urbano integral.

A mediados de este siglo el crecimiento de la población se acelera y la expansión física de lárea urbana se aumenta, pero la densidad territorial disminuye.





Ya hacia 1965 Cartagena comienza a experimentar un proceso de crecimiento en forma desarticulada ; en la actualidad todavía se observa este crecimiento desordenado, materializándose este, en hechos urbanos no prevesibles y como consecuencia propiciando un desarrollo desequilibrado de la ciudad ; sin que las autoridades y las entidades que tienen que velar por el buen funcionamiento traten de localizar los déficit de infraestructura, servicios públicos, transporte, educación, salud y aspectos económicos que en la actualidad se presentan.

La situación planteada, demanda la urgente necesidad de la formulación para el municipio de Cartagena de un plan de desarrollo integral, que constituirá no solamente el instrumento de ordenamiento urbanístico en la ciudad, sino que integrará los aspectos sociales y económicos a los diversos sectores de la actividad pública de la nación y proporcionará los elementos fiscales, legales y operativos que se aseguran su aplicación y su permanente evaluación.

En la ciudad se creó el plan de desarrollo del municipio de Cartagena ( 1978 - 1990 ), el cual contempla entre otros el siguiente objetivo : Dotar a Cartagena de un plan de ordenamiento físico - especial , que teniendo en cuenta las características especiales que ha presentado la ciudad en los últimos años, que racionalice el uso del espacio urbano en términos de una mayor eficiencia en la utilización del suelo, el aprovechamiento de los servicios públicos.

#### 0.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

El proceso de crecimiento que se ha experimentado desde el año 1965 hasta la fecha en la ciudad de Cartagena no ha estado de acuerdo con

las necesidades de la comunidad en lo referente a la prestación de los servicios públicos, salud, educación, empleo, transporte y comunicación, aspectos que nos llevan a plantearnos el siguiente interrogante :

¿ Serán estas razones determinantes para que la ciudad de Cartagena a través de los años no haya logrado un desarrollo urbano integral ?

## 0.2 DELIMITACION DEL PROBLEMA.

### 0.2.1 Delimitación Formal.

Esta delimitación habrá de efectuarse en cuanto al tiempo y el espacio, para situar nuestro problema en un contexto definido y homogéneo.

#### 0.2.1.1 En el Tiempo.

El estudio abarca desde el año 1965, fecha en que Cartagena comienza a experimentar su crecimiento hasta 1983, presentando unas proyecciones pertinentes a una meta para el plazo de 1983 - 1990.

#### 0.2.1.2 En el Espacio.

El estudio tendrá como espacio la ciudad de Cartagena.



0.2.2 Delimitación Material.

Variable Dependiente :

Desarrollo urbano integral de la ciudad de Cartagena.

Variables Independientes :

Aspectos relacionados con la eficiencia y cantidad de los servicios públicos.

Aspectos relacionados con el ingreso.

Aspectos relacionados con la vivienda.

Aspectos relacionados con la educación.

Aspectos relacionados con demografía.

Aspectos relacionados con la salud.

Aspectos relacionados con el empleo.

0.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION.

0.3.1 Objetivo General.

Nuestro estudio tiene como objeto determinar si la ciudad de Cartagena ha logrado un desarrollo urbano integral en infraestructura y equipamiento de servicios públicos, aspectos sociales y económicos.

### 0.3.2 Objetivos Específicos.

- a) Analizar el funcionamiento, equipamiento y grado de eficiencia de los servicios públicos ( acueducto, alcantarillado, vías, energía, comunicación, transporte, aseo, salud ).
- b) Describir las condiciones socioeconómicas de la población urbana de Cartagena en los aspectos de demografía, educación, vivienda, salud y empleo.
- c) Establecer los recursos económicos y sociales disponibles de la ciudad de Cartagena.
- d) Definir los mecanismos que favorezcan y faciliten la coordinación e integración de aquellas entidades encargadas del desarrollo urbano, dentro de un marco único de referencia que permita al Municipio orientar el desarrollo integral con una adecuada participación de la ciudad y sus habitantes.

### 0.4 IMPORTANCIA.

La elaboración del presente estudio constituirá un valioso aporte a la comunidad Cartagenera, a las entidades y autoridades encargadas de promover el desarrollo urbano de la ciudad, teniendo en cuenta que nuestro propósito fundamental es detectar si esta ha logrado a través de los años un desarrollo integral en infraestructura y equipamiento de servicios públicos, sociales y económicos.

### 0.5 FORMULACION DE HIPOTESIS.

### 0.5.1 Hipótesis General.

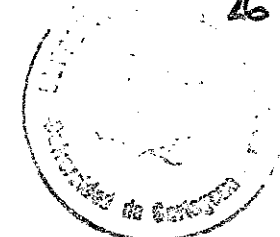
La prestación de los servicios públicos, condicionan el desarrollo urbano integral de la ciudad de Cartagena.

### 0.5.2 Hipótesis de Trabajo.

El desarrollo urbano de Cartagena se ve frenado u obstaculizado por la deficiencia en los servicios públicos, por el déficit de obras de infraestructura vial; transporte y comunicación, por el déficit en la prestación de servicios en salud, vivienda, educación y la carencia de integración de los aspectos sociales y económicos.

### 0.6 OPERACIONALIZACION DE LAS HIPOTESIS.

<u>Variable</u>	<u>Indicador</u>	<u>Fuente</u>
Desarrollo urbano Integral.	Obras de Infraestructura	
	Servicios Públicos	EE. PP. MM.
	Sistema vial y Transporte.	Intra.
	Educación	Secretaría de Educación.
	Salud.	Salud Pública.
	Vivienda	ICT.



<u>Variable</u>	<u>Indicador</u>	<u>Fuente</u>
	Recreación y Deportes.	Coldeportes.
	Aspectos Fiscales.	Contraloría, Alcaldía y Adeimpuesto.
	Aspectos Económicos.	DANE.
Servicios Públicos.	Calles Pavimentadas.	EE. PP. MM.
	Suministro de Aguas.	Acueducto.
	Redes Eléctricas.	Electribol.
	Redes Telefónicas.	Telecartagena.
	Vías y Transporte.	Intra.
	Redes de Alcantarillado.	Empobol.
Ingresos.	Ingresos Percapita.	Dane.
	Sueldos.	ISS.
	Salarios.	ISS.
	Nivel de Ingresos.	Dane, ISS.
Educación.	Grado de Analfabetismo.	Dane.
	Nivel Educativo.	Dane.
	Funcionalidad del Sistema Escolar.	Secretaría de Educación.
	Población Escolar y Equipamiento.	
Vivienda.	Estructura de Vivienda.	ICT.
	Dotación y Distribución de la Vivienda.	Servivienda.

<u>Variable</u>	<u>Indicador</u>	<u>Fuente</u>
Salud.	Clínicas, Hospitales, y Centros de Salud.	Salud Pública.
Demografía.	Tasa de Natalidad.	Dane.
	Tasa de Mortalidad.	Dane.
	Migración.	Dane.

#### DEFINICIONES CONCEPTUALES :

##### Desarrollo Urbano Integral :

Se entiende como un proceso armónico que comprende varias combinaciones de componentes relacionados con la vivienda, infraestructura, transporte, salud, educación, apoyo comercial, que tienen como finalidad mejorar directamente el nivel de vida en la ciudad y asegurar el bienestar de los grupos humanos.

##### Servicios Públicos :

Es el conjunto de medios de carácter estatal mixto o privados necesarios para satisfacer las necesidades de la comunidad. El concepto de público no implica solamente lo inherente al estado como lo pretende concebir el común de la gente, el término en su significado más amplio se refiere a la satisfacción y prestación de estos servicios por parte de todos los estratos sociales.

##### Deficiencia de Servicios Públicos, Vial, Transporte, Comunicación y Obras de Infraestructura :

Es la carencia o insuficiencia en el funcionamiento de estos medios necesarios, para la satisfacción eficaz de las necesidades sociales.

que experimenta la comunidad.

**Vivienda :**

Es la unidad habitacional que cumple con ciertos requisitos como es el de disponer de los servicios básicos.

Constituye un elemento fundamental en la vida del ser humano.

**Prestación de Servicios de Educación y Salud :**

Es la utilización y aprovechamiento de la comunidad de estos servicios, indispensables en el desarrollo del ser humano.

**Estructura Físico Especial :**

Se entiende como la disposición de las distintas partes como esta constituido el territorio de la ciudad de Cartagena en área, superficie, límites, etc.

**0.7 MARCO TEORICO.**

El desarrollo de los oficios y el cambio, en el período esclavista, originó la aparición de las ciudades. Al principio la ciudad se distinguía poco de la aldea, pero gradualmente comenzaron a concentrarse en las ciudades los oficios y el comercio. Así comenzó la ciudad a separarse del campo.

En sus inicios las primeras ciudades fueron solo establecimientos de agricultores o cazadores y simples caseríos apretados alrededor de un castillo o monasterio, pero tenían características propias de la



ciudad en el verdadero sentido de la palabra : el gobierno individual y una población mucho más densa que la de los campos solitarios que la rodeaban.

Viendo que la ciudad era una respuesta a una necesidad de la civilización, el hombre aprovechó los accidentes geográficos para fundarlos, y así crecieron a las orillas de los ríos o del mar, que les facilitaban el comercio y el tráfico. Allí fueron a agruparse las familias y se levantaron las casas formando calles y rodearon plazas y edificios públicos. En su aspecto exterior, la ciudad era como es hoy, pero su constitución moral no se había establecido todavía, porque en la antigüedad los grandes centros, como Atenas, Esparta y Roma, fueron estados poderosos que avasallaron a los más pobres y pequeños.

Con los progresos de la civilización se creó la ciudad moderna de gran población, con sus conjuntos de casas, calles, plazas, edificios y monumentos, pero con un ayuntamiento, municipalidad o cabildo que la gobierna, la representa y la personifica moralmente.

Según esto, la ciudad debe ser vista como una unidad compleja compuesta de actividades y comunicaciones humanas altamente interrelacionadas, que se desarrollan dentro de ciertos espacios físicos.

Población, estructura material y espacial, actividades y comunicación guardan entre sí relaciones estructurales que se modifican constantemente a lo largo del proceso urbano.

La ciudad también puede ser considerada como parte de una red de ciudades.

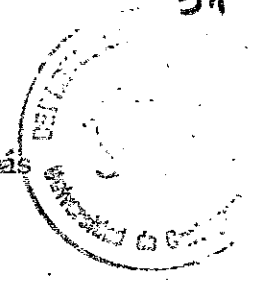
dades, dentro de la cual ella desempeña un papel específico y establece una relación funcional con la demás, en esta red puede ocupar una jerarquía particular desempeñar una o varias funciones, ejercer influencias sobre un área menor o mayor y caracterizar una cierta estructura de relaciones de dependencia o de interdependencia con un número mayor o menor de centros urbanos.

La ciudad, como una entidad sociocultural, corresponde a la categoría de organizaciones complejas, susceptible de ser descompuesta en unidades menores tales como barrios o sistemas de actividades organizadas, sistemas de comunicaciones, etc, o por el contrario agregadas a otras unidades - otras ciudades para formar los llamados sistemas urbanos.

El sistema de ciudades es un verdadero sistema urbano, en el cual una de ellas constituye un componente relacionado con otro; un sistema urbano de ciudades es ofrecer un marco de referencia para la distribución espacial de la población y actividades económicas.

La ciudad puede ser, considerada como una estructura de partes interrelacionadas, en permanente tránsito de un estado estructural a otro a lo largo de una escala de tiempo, esto es, la ciudad es un sistema que puede ser caracterizado como estructura, orden y disposición de las partes y como proceso-interacción de las partes a lo largo de un cierto tiempo histórico.

La distinción entre estructura y proceso no es fácil, por que en el fondo, parece tratarse de una misma cosa, la estructura no es más



que una visión estática del proceso, así como el proceso no es más que una visión dinámica de la estructura.

La estructura se identifica con el estado de quietud, el proceso es fundamentalmente el movimiento, la acción, el tránsito de un estado a otro.

De lo anterior, ninguna estructura urbana sería absolutamente inmutable e irreversible; sus partes y las relaciones entre ellas tendrían a modificarse constantemente a lo largo del proceso urbano, esto sería posible al orientar la ciudad hacia el cumplimiento de uno o más objetivos predeterminados.

Posiblemente, esto es lo que se quiere expresar, cuando se define el desarrollo urbano como el aumento de la eficiencia en el funcionamiento de la ciudad para la satisfacción de las necesidades de su población y en apoyo a las actividades que se desarrollan efectivamente o potencialmente en su área.

En relación a la ciudad la eficiencia urbana debe ser entendida como la adecuación de las condiciones existentes a las aspiraciones, valores y expectativas humanas.

La finalidad del desarrollo urbano, colocada en esta perspectiva sería conseguir una perfecta correspondencia. De acuerdo a esta concepción, el desarrollo urbano se refiere al aumento de la eficiencia de la ciudad en sí misma, en lo respectivo a su capacidad para atender las nece

sidades de la población y las actividades productivas funcionando así como elemento de transformación socioeconómica a través de la elevación progresiva de los niveles de vida de la población y como centro de apoyo de las actividades de su área.

Al acelerar el proceso del desarrollo urbano en una ciudad es crear las condiciones necesarias para las inversiones públicas por parte de los entes municipales en bienes y servicios públicos, que puedan responder a dos escalas de preocupaciones :

- a) Elevar el nivel de vida de la población, esto es mejorar la estructura y funcionamiento de los principales equipamientos urbanos de uso social o colectivo, en este caso, el desarrollo urbano representa a una respuesta a la intención deliberada del gobierno fundada en consideraciones de carácter político-social.
- b) Acelerar el proceso de desarrollo urbano, en el sentido de crear las condiciones necesarias para detonar todo un proceso de inversiones en actividades de producción, comercio, construcción, etc de tal forma que la ciudad como un todo se haga más eficiente para sus habitantes.

"Solo en los últimos 20 años la urbanización empezó a ser vista como un problema de desarrollo para los gobiernos de los países del tercer mundo, que requiere la misma clase de atención sostenida que los sectores más directamente productivos de la economía nacional como la agricultura y la industria manufacturera". (1)

La intensa migración del campo a la ciudad ha hecho más cierta la perspectiva de que algunos países en desarrollo

(1) Horizontes Urbanos. Criterios de Desarrollo Urbano Integral, Revisión No. 1, Vol. 8. Pág. 1-2 Washington.

se encuentren dentro de no mucho tiempo con ciudades de más de 1 millón de habitantes. A raíz de esta situación los países, las agencias internacionales concertaron esfuerzos para elaborar esquemas de desarrollo tendientes a incrementar la productividad económica y aliviar los síntomas peores de la miseria urbana.

Al principio existían pocas normas que orientaran a los países en busca de ayuda para sus problemas urbanos o a las agencias dispuestas a proporcionarla.

10 años de aprender haciendo como una publicación del Banco Mundial describe el programa de desarrollo urbano del banco condujeron a que se elaborara un criterio progresista de proyectos integrados particularmente interesados en la mitigación de la pobreza urbana. Mediante la asignación de recursos financieros a una amplia variedad de proyectos y tomando como punto central el mejoramiento de las instituciones municipales, los proyectos integrados buscan ayudar a la población urbana pobre al tiempo que transforman a la ciudad misma, convirtiéndola en un componente más productivo de la economía nacional, capaz de autosostenerse.

Los primeros proyectos de desarrollo urbano buscaron remediar en forma directa la falta de vivienda y mejorar las condiciones de vida de los barrios tugurios en rápida proliferación.

Los recursos de los proyectos se destinaban a lugares específicos y circunscritos - generalmente un solar donde se constituirían viviendas, se suministrarían servicios e infraestructura o se mejorarían las viviendas ya existentes.

Otros proyectos buscaban introducir mejoras generales en uno u otro subsector urbano como la red de transporte o los sistemas de abastecimiento de agua y alcantarillado.

Los proyectos urbanos integrados comprenden varias combinaciones de componentes relacionados con la vivienda, infraestructura, transporte, tratamiento de desechos sólidos, apoyo comercial, salud, nutrición y educación. Con ellos se intenta introducir extensas mejoras en toda la ciudad, aun cuando los componentes individuales no se lancen sobre la base de la integración.

El argumento en favor de los criterios de desarrollo urbano integrado que se elaboraron en los estudios finales de los años 60 sostenía que las inversiones urbanas complementarias tendrían probablemente un mayor efecto sobre el desarrollo urbano que los esfuerzos subsectoriales limitados.

La ciudad debe encontrar que clase de inversión del sector público crea el mayor crecimiento económico y la mayor eficiencia y poner allí sus escasos recursos.

Los planes de desarrollo urbano que no esten encuadrados en el marco de mejorar las condiciones de vida de una ciudad en los aspectos de infraestructura, vivienda, transportes, educación, salud, comunicación, etc., están encaminados al fracaso.

Los distintos planes regionales, conllevan a fijar prioridades para el desarrollo urbano, coordinar el crecimiento de las zonas más atrasadas



con el de las más vigorosas y actuar sobre las corrientes migratorias internas con el fin de controlar la marginalidad urbana e impedir el crecimiento desmesurado y desordenado de algunos sectores.

En fin, se trata de ordenar racionalmente el territorio con el objeto de localizar los equipos urbanos y las inversiones industriales con criterios de eficiencia, de manera que se obtengan los beneficios básicos de la economía moderna.

El desarrollo urbano no puede obtenerse mediante esfuerzos parciales en ciertos sectores de la economía o del sistema social, sino a través de un avance conjunto en todos los aspectos.

"Teniendo en cuenta la teoría del economista Arthur Lewis sobre el papel del gobierno o estado moderno para promover el desarrollo, este debe cumplir las siguientes funciones": (1)

- a) Suministrar servicios públicos.
- b) Estructurar y reestructurar las instituciones más acordes con el desarrollo económico y urbano de una ciudad o país.
- c) Cambiar positivamente la actitud de la población hacia el trabajo.
- d) El suministro de facilidades educativas, salud y obras de infraestructura para acelerar el proceso de desarrollo regional y urbano.

#### 0.8 METODOLOGIA.

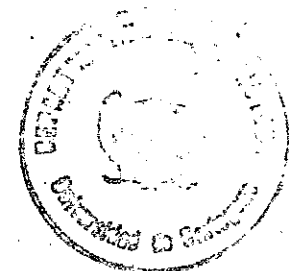
La metodología que se seguirá en la realización del presente estudio será la del método descriptivo.

(1) D. Salvatore. Desarrollo económico. 1a. Ed. Editorial Mc. Graw Hill. Pag. 26-27. Mexico. 1.980.

La información primaria se obtendrá mediante entrevistas con las personas relacionadas con nuestra investigación.

Como información secundaria utilizaremos la recopilación de datos estadísticos obtenidos en base a los documentos de las entidades relacionadas con el desarrollo urbano de la ciudad; Además consultaremos libros, revistas, folletos y artículos sobre la materia objeto de estudio.





## 1. CONSIDERACIONES GENERALES

### 1.1 RESEÑA HISTORICA

Cartagena llamada también Cartagena de Indias y Ciudad Heroica, fué fundada en 1.533 por Don Pedro de Heredia. Durante la colonia se almacenaban en ella las riquezas que del Nuevo Reino de Granada salían con destino a España; lo que motivo el que fuera constantemente atacada por piratas y enemigos del poderío español.

El descubrimiento del Perú fue quizá un factor favorable para la fundación y consolidación de Cartagena, porque muchos de los que viajaron entonces a tierra firme atraídos por el oro de los incas prefirieron por diversas causas, permanecer en Cartagena.

Desde temprana época la ciudad se convirtió en escala obligada de los navios que de España iban a nombre de dios y después a puerto bello y de allí regresaban cargados con las riquezas del Perú, rumbo a la Habana, Sevilla y posteriormente a Cadiz.

Desde finales del siglo XVI Cartagena tuvo además y por largo tiempo el doloroso privilegio de ser uno de los principales puertos

negreros de America, lo que sin duda contribuyó a su prosperidad económica.

La ciudad de Cartagena alcanzó su apogeo en el siglo XVII y finales del XVIII. De ellos son testigos los numerosos castillos, iglesias y mansiones coloniales que hoy constituyen la admiración de quienes la visitan.

Conscientes de sus riquezas, los piratas la atacaron y saquearon varias veces. Para defenderse de tales incursiones, desde fines del siglo XVI y hasta principios del siglo XIX, Cartagena vio surgir en torno suyo un impresionante cinturón de murallas y una serie de castillos estratégicamente emplazados que constituyen hoy un atractivo de primer orden para los turistas.

Su importancia como puerto aumentó con la apertura del Canal del Di. que, laboriosa obra realizada en 1.650.

Un rígido control estatal mantuvo durante los dos primeros siglos de la colonia el predominio de Cartagena y Lima, como prácticamente los únicos puertos de Suramerica. La libertad total del comercio decretada a fines del siglo XVIII reanimó la decaída económica de España y de sus colonias e hizo resurgir a la ciudad de Cartagena.

Cartagena desempeñó un papel decisivo durante las guerras de independencia y en los primeros años de la Republica, aportando dirigentes de primer orden al País e importantes recursos bélicos.

El principal episodio de esta época fue su valerosa resistencia al largo sitio a que la sometió el pacificador español Pablo Morillo, que le valió a Cartagena el título de ciudad Heroica,

Diezmada su población, por el hambre y la peste, Cartagena pagó durante casi 80 años de decadencia, el precio de su heroísmo. Solo a fines del siglo XIX y a principios del presente, la ciudad empieza a realizarse con el establecimiento de industrias, la dotación de servicios públicos y su auge como puerto marítimo y fluvial.

El vigoroso desarrollo fabril que hoy se contempla en Manoná y en otras zonas de Cartagena arranca en 1.957, fecha de la instalación de la refinería de petróleo.

Cuatrocientos cincuenta años más tarde esta ciudad, castreñe por su origen, con sus cortinas, fuertes y baluartes, sus bellezas naturales, playa, mar y sol y con sus gentes, emerge como una de las ciudades más importantes del País y como centro turístico más atractivo del área del Caribe.

## 1.2 ASPECTOS FISICOS

### 1.2.1 SITUACION Y EXTENSION

Cartagena, capital del Departamento de Bolívar, se encuentra situada al norte de Colombia, sobre el mar Caribe, a  $10^{\circ} 25' 30''$  Latitud norte

y 75° 32' 25" de longitud oeste respecto del meridiano de Greenwich.

Cartagena limita al norte, con el mar caribe; al sur con san onofre; el oriente, con los municipios santa catalina, santa rosa, turbaco y arjona; al occidente con el mar caribe.

La bahía de Cartagena es un gran puerto natural protegido por el mar por las islas de Barú y Tierra Bomba, cuya profundidad y cabida la señalan como una de las más grandes y seguras de Suramerica. Tiene la bahía 4 millas de anchura por 10 millas de longitud y 2 bocas de entrada, una de ellas cerrada hace siglos para la defensa de la ciudad y sobre la cual se construirá en el futuro una calzada para unir la isla de Tierra Bomba con la península de Bocagrande.

La bahía se comunica con el Río Magdalena por el Canal del Dique. Toda la zona circundante de la bahía que incluye a la ciudad y a la zona industrial de Manoná es una vertiente de muy poca inclinación con algunas pequeñas colinas que unos 10 Kmts. de tierra alcanzan una cadena montañosa de baja altura.

La extensión territorial de la ciudad de Cartagena es de 106 Kilometros cuadrados.

1.2.2 RELIEVE

La ciudad de Cartagena se encuentra bordeada en su mayoría por caños



y cienagas, este hecho hace que se presenten cercanas a ellas accidentes costaneros notables como son la bahía de Barbacoas y varias islas cercanas a la costa, siendo las más notables la de Barú y Tierra Bomba y el Archipiélago del Rosario.

La ciudad tiene una altura media sobre el nivel del mar de 5 mts, cuenta también con colinas de poca altura como son el cerro de la Popa el cual tiene una altura de 170 mts y el Cerro de San Felipe de Barajas construido en la época de la colonia.

### 1.2.3 CLIMATOLOGIA

El clima predominante en la mayor parte del territorio es el calido, con temperatura que oscila entre 25 y 30 °C, sometidos a la influencia de los vientos alisios del noroeste que hacen que la temperatura sea menos calurosa.

En la ciudad se presentan periodos secos cuya duración es baja y periodos húmedos que presentan abundancia precipitación con más del 80% del total anual entre mediados de abril y finales de noviembre, la sequía comienza en diciembre con diferentes periodos de duración.

#### Registro de Temperaturas:

Maxima media	31.9 °C (Agosto)
Minima media	22.5 °C (Enero)
Media mensual	27.2 °C

#### Lluvias:

Total anual maximo	976.4 mm
Promedio mensual	51.4 mm
Meses de mayor lluvia	Mayo a Octubre
Meses de menor lluvia	Noviembre a Abril

Humedad Relativa:

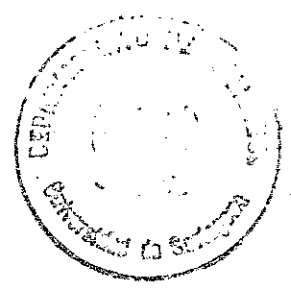
Maxima extrema	100%
Minima extrema	69%
Media a las 7 horas	66.22%
Media a las 14 horas	88.09%
Media a las 20 horas	86.74%
Media mensual	84.68%

Presión Atmosferica:

Maxima extrema	763.6 mm
Minima extrema	754.6 mm
Media a las 7 horas	758.7 mm
Media a las 14 horas	756.1 mm
Media a las 20 horas	757.8 mm
Media mensual	757.3 mm

Evaporación:

Media a las 7 a las 14 horas	12.1 gr
Media a las 14 a las 20 horas	11.2 gr
Media en 24 horas	38.1 gr



1.2.4 HIDROGRAFIA

La ciudad de Cartagena se ha ido formando por la unión de una serie

de islas, cienagas y caños como son:

La Isla de Manga que se une al resto de la ciudad por los puentes de Manga, Bazarro, Roman y Jimenez.

La bahía de Las animas que une a la península de Bocagrande con el centro de la ciudad llegando a lo que es actualmente el centro de Convenciones y al Muelle de los Pegasos.

También encontramos la Laguna del Cabrero que une a este Barrio con el centro de la ciudad siguiendo por Marbella hasta llegar al caño de Juan Angola, este caño recorre todo el Barrio de Crespo y termina en la Cienaga de Tesca o de la Virgen.

Dentro de la ciudad está el caño de Bazarro que sigue a la Laguna de San Lazaro en el Barrio de Getsemani y termina en la Laguna de Chambaquí.

### 1.3 DIVISION POLITICA ADMINISTRATIVA

El Municipio de Cartagena cuenta con los siguientes corregimientos y caserios:

Corregimientos:

Arroyo de Piedra

Arroyo Grande

Barú

Mayunca

Bocachica  
 Caño de Loro  
 Isla Fuerte  
 La Boquilla  
 Pasacaballos  
 San Sebastian  
 Santa Ana

Caseríos:

Punta de Canoa  
 Punta de Arena  
 Ararca  
 Leticia  
 El Recreo  
 Puerto Rey

1.4 ZONIFICACION

El Instituto Geografico Agustin Codazzi en 1.964, a traves de el plan Piloto, propusieron un plan de zonificación con su respectivo reglamento que contempla los usos más adecuados para la tierra de la ciudad, teniendo en cuenta las zonas ya desarrolladas y las areas previstas para su desarrollo futuro.

Para 1.964:

Area Urbana Total:		5.314 Ha
- Area de tierra		2.654 Ha
Area urbanizada	1.498 Ha	
Tierras vacantes	1.156 "	
Urbanizables	758 Ha	
No urbanizables	398 Ha	



- Cuerpos de agua		2.660 Ha
Ciénaga de tesca	2.100 Ha	
Bahía de Cartagena	408 "	
Ciénagas, caños, lagos	152 "	

Para 1.973:

Area Urbana Total:		7.344 Ha
- Area de tierra		4.684 Ha
Area urbanizada	2.272 Ha	
Tierras vacantes	2.412. "H	
Urbanizables	2.014 Ha	
No urbanizables	398 "	
Cuerpos de agua		2.660 Ha
Ciénaga de tesca	2.100 Ha	
Bahía de Cartagena	408 Ha	
Ciénaga, caños, lagos	152 "	

De la comparación entre las dos situaciones de la ciudad en 1.964 y 1.973, en cuanto a su espacio físico se observa:

El área de tierra urbana total aumentó en 2.030 Hectareas o sea, en un 38%; El área urbanizada total aumentó en 774 hectareas, o sea en un 51%; Las áreas vacantes urbanizables alcanzaron 2.014 hectareas, o sea se incrementaron en un 165%.

El proceso cumplido es claro indicativo de una expansión física de la ciudad en forma desordenada, que deja cada vez mayores espacios vacantes urbanizables sin ocupar, con las consecuencias negativas que trae consigo.

Para 1.978:

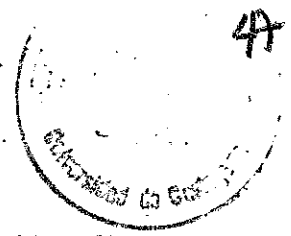
Area urbana Total:		9.988 Ha
- Area de tierra		7.328 Ha
Area urbanizada	2.347 Ha	
Tierras vacantes	1.807 "	
Urbanizables	4.154 Ha	
No urbanizables	3.174 "	
- Cuerpos de agua		2.660 Ha
Ciénaga de tesca	2.100 Ha	
Bahía de Cartagena	408	
Ciénagas, caños, lagos	152 "	

Para 1.983:

Area Urbana Total:		9.988 Ha
- Area de tierra		7.328 Ha
Area urbanizada	2.692. Ha	
Tierras vacantes	1.462 Ha	
Urbanizables	4.154 Ha	
No urbanizables	3.174 Ha	
- Cuerpos de agua		2.660 Ha
Ciénaga de tesca	2.100 Ha	
Bahía de Cartagena	408 "	
Ciénagas, caños, lagos	152 "	

Analizando las dos situaciones de la ciudad para 1.978 y 1.983 podemos concluir, que el área urbanizada en estos 5 años aumentó en 345 hectareas, que representan un incremento del 15%.

Las áreas no urbanizables, que comprende las zonas de reserva ecolo



gica y las zonas de playa no edificables, reglamentariamente se mantiene en 3.174 hectareas, pero es preciso anotar que en la actualidad se encuentran, gran parte de ellas invadidas. Podemos observar también, que la tendencia de crecimiento de la ciudad ha sido sobre la zona Sur Occidental, donde se han ejecutado al rededor de 20 nuevos Barrios bien por iniciativa privada unos y otros por programas de viviendas del gobierno.

#### 1.5 USOS DEL SUELO

De acuerdo con el plan vigente la ciudad de Cartagena presenta los siguientes usos del suelo (ver mapa #1) :

- Zonas Agrícolas:

Comprende las áreas inmediatas a la zona industrial de Mamonal y algunas áreas inundables y de reserva.

- Zonas Urbanas:

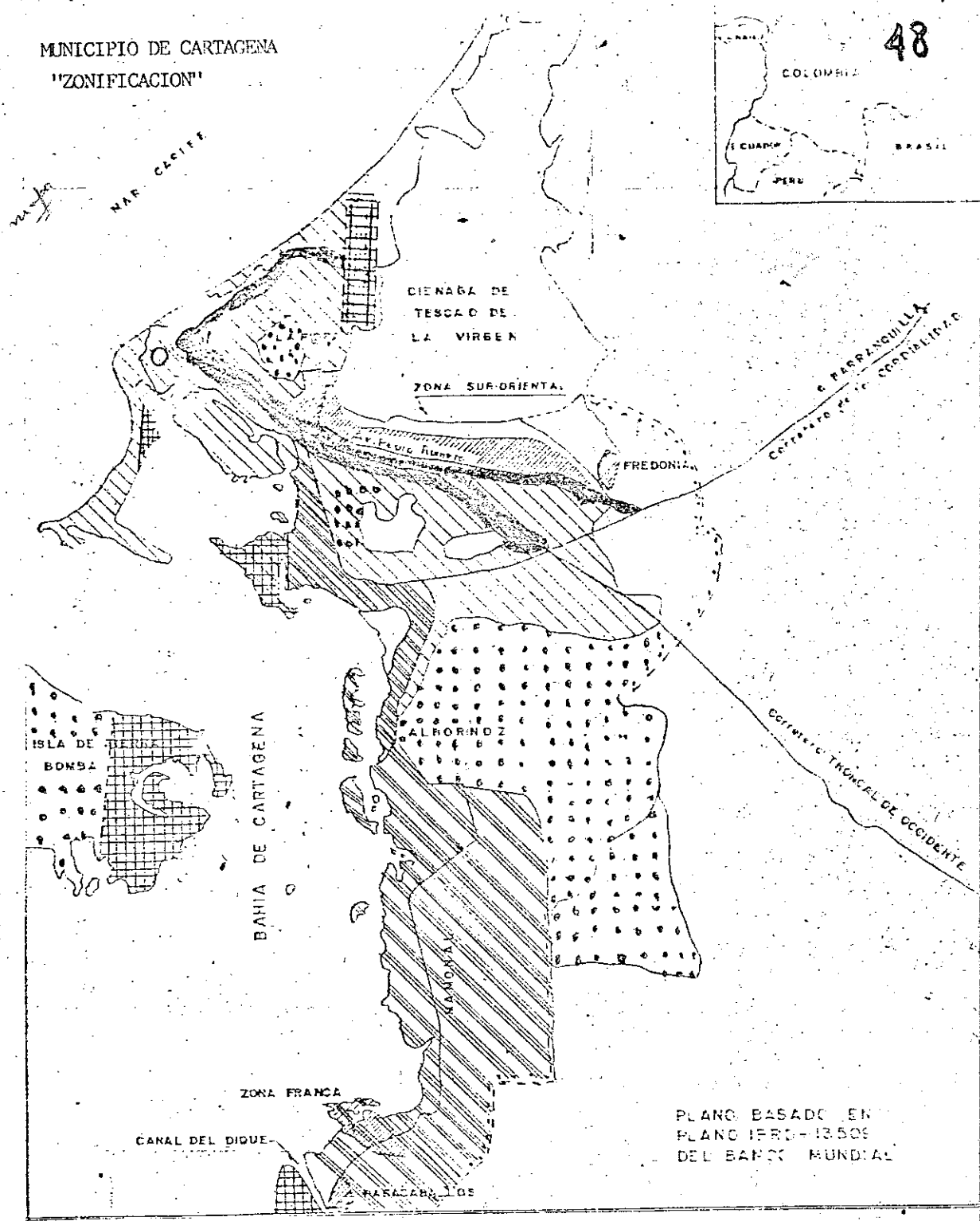
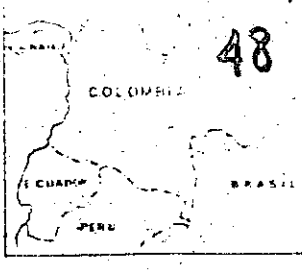
Estan previstas como tales las áreas para expansión física de la zona urbana de la ciudad, cuyo desarrollo para uso residenciales, turisticos u otros no se considera proximo en razón a la factibilidad de servicios públicos.

- Zonas de Viviendas

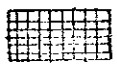
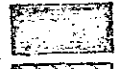


Son aquellas destinadas a uso residencial. Se han dividido en sectores destinados a construcción de vivienda uni familiar y multifamiliar, de acuerdo con las densidades residenciales.

Las zonas de vivienda unifamiliar comprenden sectores con densidades residenciales de 118 a 261 Hab/ha.

MUNICIPIO DE CARTAGENA  
"ZONIFICACION"



PLANO BASADO EN  
PLANO IFRD-13505  
DEL BANCO MUNDIAL

-  Zona Institucional
-  Zona Comercial
-  Zona Industrial
-  Zona de Reserva Ecológica

Las zonas de vivienda multifamiliar establecidas, son aquellas cuyas densidades van de 400 a 500 Hab/ha.

- Zona de Comercio:

Las zonas de comercio previstas por el plan Piloto para la ciudad, se catalogan así:

Comercio General, que comprende el Centro, La Matina, Getsemani, el Mercado Público, en el cual se desarrollan las actividades comerciales y de servicio más importantes de la ciudad.

Comercio de sector, se establece con el fin de descongestionar el centro, propiciando el desarrollo de otros de la ciudad.

Comercios comunales, zonas comerciales que deben servir las necesidades más inmediatas de los Barrios.

- Zonas Industriales:

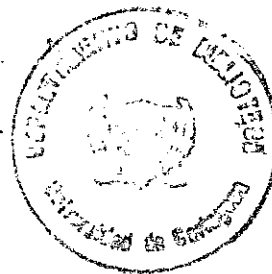
Las zonas Industriales de la ciudad están divididas en 2 grandes áreas así:

Sector de El Bosque:

Se encuentra ubicada la Industria liviana.

Sector de Manzanal:

Se encuentra ubicada la industria pesada.



- Zonas de Uso Público e Institucional:

Zonas en las cuales se cumplen las actividades de las instituciones como la Armada Nacional, la Universidad, Empresa Puertos de Colombia, Mercado Público, Centro Educativos, Clubes Sociales, etc.

- Zonas Verdes y Recreativas:

Se dividen en:

Parques Comunales y Parques Generales.

Se da especial énfasis a la utilización del Cerro de la Popa como Parque Nacional.

- Zonas Históricas:

Comprende el recinto amurallado, El Convento de la Popa, Los Fuertes, Cortinas y Baluartes y construcciones coloniales especiales.

En sus aspectos generales, la sectorización de la ciudad, propuesta por el Plan Piloto se ha cumplido. Sin embargo, hay aspectos específicos que han tenido modificaciones muy notables o que fueron considerados en esa época y hoy establecen nuevos usos muy importantes.

Las modificaciones más notables se encuentran en la sectorización residencial, donde las densidades de los Barrios son hoy muy diferentes de las reglamentadas. Como se vio anteriormente, las máximas densidades para vivienda unifamiliar reglamentadas fueron de 261 Hab/ha y encontramos densidades que llegan a 585 Hab/ha.

La vivienda multifamiliar esta tomando especial importancia, pero en

la zona de Bocagrande, en la cual se han producido los más importantes cambios de uso. Parte muy importante del sector ha dejado de ser residencial para convertirse en turístico-comercial.

También se ha presentado un cambio de uso en las áreas con frente a la Avenida Pedro de Heredia, de residencial a comercial.

El problema fundamental de Cartagena lo constituyen las áreas marginales, o sea los tugurios que albergan al 30% de la población de la ciudad. Sin embargo se encuentran aspectos muy positivos en la tarea que viene cumpliendo el gobierno para enfrentar el problema. En primer lugar, se adoptó una política con metas precisas para dar solución al problema y se fijaron prioridades a corto plazo, para las áreas identificadas en el plan de Zona Norte, y a mediano plazo, las identificadas en la Zona Sur-Oriental.

Es importante anotar que los desarrollos habitacionales para las familias de bajos ingresos han sido atendidos con un ritmo ascendente por acción del estado. La iniciativa privada solamente invierte en vivienda para las clases de altos ingresos y para el sector turístico.

#### 1.6 CRECIMIENTO FISICO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA

El conocimiento de la evolución de su estructura urbana, de vital importancia para conocer y atender la ciudad de hoy y para proyectar la ciudad del mañana, ha tenido un proceso histórico que se puede re

sumir así:

El primer periodo que dura casi tres siglos desde la fundación hasta la independencia, durante el cual se conforma como el más importante centro de las relaciones de la corona española con las colonias americanas y en el cual, como consecuencia, se ejecutan obras de gran valor de carácter militar, religioso y oficial que conforman el valiosísimo patrimonio arquitectónico y cultural de la ciudad.

Con posterioridad a la guerra de independencia y durante las guerras civiles de los primeros años de la república hasta la segunda década del presente siglo (más exactamente 1.915), la ciudad se caracteriza por un notable decaimiento en sus actividades; el crecimiento de la población es lento y se presenta fuera del recinto amurallado, principalmente hacia el sur y aún sobre las islas, los primeros asentamientos urbanos, los cuales siguen en su mayoría una tendencia lineal del centro de la ciudad al interior de la región o a lo largo de la vía de comunicación más importante, y algunos siguen la línea costera.

Entre tanto, el recinto amurallado se va conformando y consolidando como centro de las principales actividades ciudadanas.

En el periodo 1.915 - 1.947 la aglomeración se extendió a lo largo de las direcciones opuestas a Bocagrande y Marbella, también sobre la isla de Manga, mientras que la construcción en la parte continental se hace más intensa. La ciudad toma prácticamente la forma actual pero su crecimiento encuentra limitantes por las condiciones del medio (pantanos, cienagas, zonas inundables o sin drenaje y naturalmen



te el mismo mar). El sector aledaño a las lagunas del Cabrero, Juan de Angola, Bazurto y la Quinta, ya se estaba poblando, pero las zonas inundables adyacentes permanecían aún vacías.

Hacia 1.955, el crecimiento de la población se acelera y la expansión física del área urbana se aumenta, principalmente sobre Bocagrande y Castillo Grande, cerca al Club Naval, cumpliéndose dicho proceso en forma desarticulada, con la aparición de nuevos asentamientos urbanos con las mismas tendencias, lineal hacia turbaco y la costa.

La expansión de la ciudad es intensa por la conformación de las áreas industriales del Bosque y el complejo de Mamonal. La población de la ciudad aumenta pero las densidades territoriales disminuyen. Es prácticamente la época que da comienzo al fenómeno tugurial, por el incremento de la inmigración y su crecimiento demográfico.

En el lapso comprendido entre 1.955 y 1.965, la extensión de la ciudad se incrementa sobre todo hacia el sur y su - este, donde hay más espacio; la Isla de Manga queda ocupada, lo mismo ciertos sitios centrales que estaban aún vacíos.

Los Barrios marginados se incrementan, sobre todo en las áreas de poco valor, inundadas o inundables, de manera especial al suroeste, cerca de la Ciénaga de Tesca; a grosso modo, la ciudad sigue su ritmo de crecimiento que ya había tomado. El área marginal adquiere más espacio en torices; El problema tugurial se convierte en un freno al desarrollo urbano.

47711

Entre 1.965 - 1.973 continúa el acelerado crecimiento de la ocupación

del espacio periurbano por las construcciones; pero el problema tutorial continua creciendo, a pesar de la erradicación de Chambacú.

Surgen en este lapso los proyectos de renovación del viejo centro, y en la misma forma los proyectos de construcción de grandes edificios multifamiliares en el Laguito, Bocagrande y Castillo Grande, sitios que han sido adaptados para el turismo.

Este ultimo periodo cobra especial importancia el incremento de la actividad industrial en el área de Manoná y con la puesta en marcha de la política de desarrollo turístico para la costa atlántica en la cual Cartagena emerge como el más importante polo de desarrollo.

Cartagena se conforma y consolida como una ciudad turística, comercial e industrial, cuyas actividades principales, económicas, culturales y administrativas, se mantienen en el distrito central, con el desplazamiento de las actividades comerciales del mercado de Getsemaní a Bazurto y la formación de una zona muy importante de la actividad comercial relacionada con el turismo en el área de Bocagrande.

#### 1.7 DISTRIBUCION FISICA DE LA CIUDAD

##### Nivel Periferico:

La tierra es la base física de una ciudad; su forma de ocupación da las características fundamentales de esta, la distribución física

de Cartagena es la siguiente;

Norte:

Zona residencial y turística,

Noroccidente:

Zona residencial, comercial y turística.

Suroriente:

Zona marginal predominio de tugurios.

Suroccidente:

Zona industrial.

Nivel Intermedio:

Zona residencial y Comercio disperso. Esta zona residencial está integrada por estrato medio en su mayoría.

Nivel Central:

Zona residencial, Comercial y de servicios.

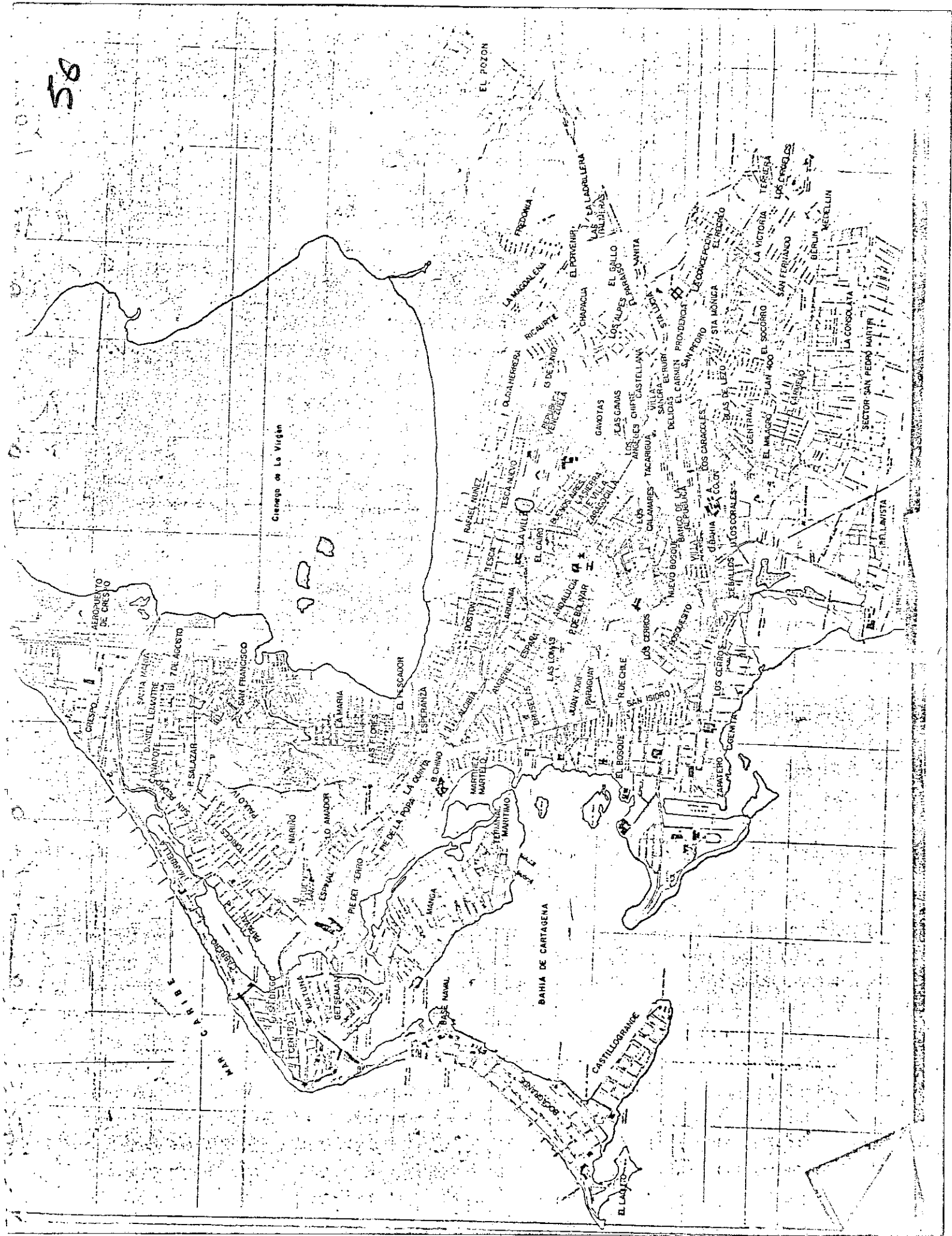
Vias de Comunicación:

Las vias principales de la ciudad que unen los niveles perifericos, intermedio y central son:

La Avenida Pedro de Heredia, Calle Real del Pie del Cerro y de la Po pa, atraviezan la ciudad en sentido Oriente - Occidente.

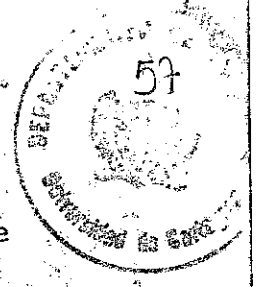
Este eje vial se caracteriza por un total desequilibrado en su uso, presentando fenómeno de congestión y de saturación de su capacidad





58

107-10



sobre la Avenida Pedro de Heredia y de sub utilización en la Calle Real del Pie de la Popa.

La Avenida Santander, que bordea el litoral abierto hacia el mar, y da acceso al aeropuerto. En esta vía se presenta fenómeno de sub utilización y es solo el eje de comunicación entre las zonas turísticas de Bocagrande y la Boquilla y sirve de penetración a la ciudad antigua o sector amurallado.

Los dos corredores viales, la conexión se hace por vías secundarias ofreciendo en sus direcciones respectivas las únicas alternativas para el desplazamiento interno de la ciudad.

Otras vías integran sectores de tipo residencial e industrial, las más importantes son:

La carretera del Bosque, la vía Manga- Centro - Bocagrande y Torices; La Avenida Crisanto Luque, La Avenida Luis Carlos López, Venezuela y la Avenida Pedro Romero que es una vía paralela a la Pedro de Heredia que atraviesa los Barrios de la zona Suroriental y que comienza en una entrada de la vía a Barranquilla y desemboca en la Pedro de Heredia en el sector del Mercado de Bazurto, por el Barrio la Esperanza.

Otra vía de gran importancia es la que une el Barrio Manga con la Avenida Crisanto Luque a través del Puente de Bazurto.

Se puede decir que estas son las principales vías de comunicación in

tema de la ciudad, por donde transitan las diferentes rutas de buses urbanos, transporte pesado y liviano que se saturan especialmente en las horas pico.

## 2 ASPECTOS DEMOGRAFICOS

### 2.1 Generalidades:

Los demografos utilizan el término "transición demografica" (ocasionalmente "revolución demografica o revolución vital"), para determinar un proceso de cambio fundamental en el comportamiento demografico de los pueblos. Los altos niveles de fecundidad y mortalidad tradicionales, que dan como resultado bajas tasas de crecimiento, se transforman gradualmente en niveles de mortalidad y de fecundidad relativamente bajos.

Sin embargo, con frecuencia hay una demora en el descenso de la fecundidad comparado con el de la mortalidad, lo que ocasiona altas tasas de crecimiento demografico. Este proceso se ha observado practicamente en todos los Países llamados desarrollados.

La situación demografica por la que esta atravesando el País en la actualidad, presenta un programa significativamente diferente del registrado en la decada pasada. Desde entonces, se ha generado una serie de profundos cambios poblacionales cuyas repercusiones sobre el desarrollo económico y social del País empiezan a hacerse evidentes e indudablemente tendran una enorme trascendencia en los proximos años.

60

"Lo más importante de destacar es el hecho de la transición demográfica que esta culminando en Colombia es irreversible.

El ritmo de crecimiento de la población no volverá a aumentar por encima de los niveles actuales. De aquí en adelante la tendencia de la población a crecer a menores ritmos se mantendrá, aunque los futuros descensos en la tasa no serán tan acelerados como los observados para los últimos seis años". (1)

Un aspecto visible de el crecimiento demográfico puede comprobarse con en el rápido proceso de urbanización por el que esta atravesando la América Latina. Se reconoce que el ritmo apresurado de urbanización que se manifiesta en los países de América Latina esta contribuyendo entre otros problemas, a la falta de oportunidades de empleo bien remunerados en las ciudades y la creación de grandes desequilibrios en el desarrollo de los sistemas urbanos; todo lo cual contribuye a que la población se concentre en las zonas metropolitanas principales, recargando su capacidad de vivienda y servicios creando tensiones sociales y psicológicas.

## 2.2 ASPECTOS DINAMICOS

El estudio de la población de una comunidad no puede hacerse sin antes conocer algunas tasas y razones que son de singular importancia.

(1) Wiesner Eduardo. Planificación y Transición Demográfica en Colombia.





64

Estas, expresadas en números relativos, son de gran utilidad debido a que nos muestran la dinámica de la población en un momento determinado.

En este estudio analizaremos, las tasas de natalidad, mortalidad y mortalidad infantil para la ciudad de Cartagena y sus movimientos migratorios.

#### 2.2.1 TASA DE NATALIDAD

La natalidad es uno de los factores que inciden en los cambios que sufre la población. Esta variable demográfica ha sido objeto de planeamientos que han suscitado grandes controversias.

Esta medida es el resultado de dividir el número total de nacimientos ocurridos durante un periodo entre la población total de un mismo periodo multiplicado por mil.

Esta forma se simboliza de la siguiente forma:

$$b = \frac{B^z}{N_c^z - 30 - vi} \times K$$

En donde:

b = Tasa de Natalidad

$B^z$  = Los nacidos vivos durante el periodo en referencia

62

$N_{\frac{T}{2}}^Z$  = Población total a mitad del periodo.

K = 1.000

Entre las controversias presentadas en contra de esta medida demográfica, está el hecho de que en el denominador presenta personas que no están dentro de la posibilidad de concebir.

Otra es que está afectada por la distribución de la población femenina según grupos de edades, en el sentido de que en estas, la fecundidad no se presenta con la misma intensidad.

La ciudad de Cartagena, así como otras ciudades importantes del país, especialmente las capitales de departamentos, se han caracterizado por tener altas tasas de natalidad, a pesar de los descensos que en la década del 60-70 se produjeron con mayor impacto que en la actualidad.

En 1.964 Cartagena tenía una tasa de natalidad de 48.7 por mil; en 1.968 se redujo a 38.3 por mil y un nivel de 30 por mil para los años al rededor de 1.975. Como se puede apreciar, la fecundidad de la población Cartagenera ha experimentado descensos de consideración habida cuenta del creciente proceso de urbanización, incremento en los niveles de educación y una mayor participación de la mujer en la fuerza laboral, entre otros factores.

Como consecuencia de lo anterior es de esperar que la tasa de natalidad

63

dad seguira descendiendo de tal manera que para el periodo 1.980-1.985, su nivel podria ser de 25 por mil y reduciendose a 19.6 por mil para el periodo 1.995-2.000 (ver cuadro 1<sup>a</sup>).

#### 2.2.2 TASA DE MORTALIDAD



La mortalidad conjuntamente con la natalidad y las migraciones, es otro de los factores principales que influyen en el cambio de la población.

Debemos entender por salud, como el elemento que proporciona a cada ser humano, las posibilidades de desarrollarse y de desarrollar sus potencialidades para beneficio personal y de la comunidad. A la salud se le valora como elemento importante para el bienestar humano o por sus consecuencias en el proceso productivo; De ahí que es tarea fundamental del estado, intervenir para garantizar niveles de salud a toda la población. Por lo anterior el esfuerzo de un país en cuanto a salud, ha de estar orientado a lograr que la población alcance el máximo bienestar, porque niveles de salud adecuados, conllevan y garantizan un nivel ascendente en las tareas de desarrollo.

Actualmente la tendencia de la mortalidad es gradualmente descendente debido a los grandes adelantos científicos aplicados a la salud pública.

Por lo tanto, la tasa de mortalidad es la razón entre el número de muertes durante un año civil dado y la población media de dicho

periodo, expresado con fines comparativos por mil habitantes. Su representación simbólica es la siguiente:

$$m = \frac{D^z}{N_t^z - 30 - vi} \times K$$

Donde:

m = Tasa de mortalidad.

$D^z$  = El número de muertes ocurridas durante un año civil.

$N_t^z$  = Representa la población media del periodo.

K = 1.000

En cuanto a la mortalidad, si bien su tasa ha descendido, la disminución no es comparable a la registrada en la natalidad.

La tasa de mortalidad en Cartagena en 1.967 fue de 6.8 por mil y en 1.972 fue de 6.4 por mil. Con todo, estimativo mucho más realista indican que la mortalidad fluctúa entre el 9 y el 11 por mil. De todas maneras, es evidente por factores de salud, educación e incremento en los recursos de orden médico-asistencial, la mortalidad en la ciudad sigue más o menos la tendencia experimentada en otras ciudades similares, lo cual permite que la mortalidad siga su descenso, partiendo de un nivel de 9.0 por mil para el periodo 1.973-1980, hasta llegar al 6.0 por mil para el periodo 1.995-2.000, (ver cuadro 1); claro está, en el supuesto que se incrementen los recursos en general y se dé en especial una mejor racionalización a los recursos médico-asistenciales.

CUADRO 1

TASAS DEMOGRAFICAS ADOPTADAS PARA ESTIMATIVOS DE POBLACION DE CARTA  
GENA. (POR MIL).

Años	Natalidad	Mortalidad	Mortalidad Infantil <sup>x</sup>	Migración
1.973	30.0	9.0	79.3	23.61
1.973-1.980	30.0	9.0	72.6	23.61
1.980-1.985	25.0	7.0	61.1	25.00
1.985-1.990	23.0	6.5	53.5	25.00
1.990-1.995	21.0	6.0	48.0	25.00
1.995-2.000	19.6	6.0	46.0	25.00

Fuente: ICT.

x Datos suministrados por el Servicio de Salud Pública Seccional.

### 2.2.3 TASA DE MORTALIDAD INFANTIL



En demografía los infantes se definen como un grupo exacto de edad cero, es decir, aquellos niños que aún no han cumplido un año de edad.

En esta mortalidad de menores de un año, es preciso destacar las defunciones neonatales, o sea las que suceden entre los primeros 28 días, y las postnatales, es decir, las que ocurren entre el primero y décimo mes de nacido.

La tasa de mortalidad infantil es la razón entre las defunciones registradas de infantes en el curso de un año y los nacidos vivos en el mismo periodo. La razón tampoco representa la proporción de infantes que murieron antes del año por que el numerador y denominador no pertenecen al mismo universo.

La tasa de mortalidad infantil se simboliza de la siguiente manera:

$$M I = \frac{d_0}{B^Z} \times K$$

Donde:

M I = Tasa de Mortalidad Infantil

$d_0$  = Número de defunciones de menores de un año registrados durante el año.

$B^Z$  = Es el número de infantes nacidos vivos en el periodo.

K = 1.000

La tasa de mortalidad infantil para la ciudad de Cartagena, (ver cuadro 1), según datos suministrados por salud pública seccional, observamos para 1.973 una tasa de 79.3 por mil, representando por cada 1.000 niños nacidos vivos 79 mueren antes de cumplir un año de edad, cifra que es sumamente alta pero propia de los países subdesarrollados. También vemos que esta a través del periodo va disminuyendo, pasando de 79.3 para 1.973 a 46 por mil para 1.995. Esta disminución se debe a los planes y políticas que se vienen llevando a cabo por el distrito de salud del Departamento.

Las causas más comunes de muertes en menores de edad son:

Enfermedades infecciosas, ciertas causas perinatales, enfermedades del aparato respiratorio e inmadurez; como aspectos preponderantes se detectó también la deficiencia nutricional en todos los casos de muertes de menores de edad.

#### 2.2.4 MOVIMIENTOS MIGRATORIOS

Es otra de las variables demográficas que influyen en el tamaño y composición de la población por grupos de edad y sexo, se puede definir como los movimientos poblacionales que se producen desde un lugar de origen hasta un lugar de llegada, de aquí surgen entonces los conceptos de inmigrantes (personas que llegan de un lugar) y emigrantes (Personas que abandonan o dejan un lugar).

En el análisis del desarrollo urbano y específicamente del proceso de urbanización en las ciudades, el conocimiento del comportamiento de los movimientos migratorios en la región de la cual se hace parte, es de especial importancia y para el caso de Cartagena, es aún más, dadas sus características geográficas, económicas, sociales y políticas en el ámbito nacional e internacional.

Para Cartagena esta variable, su tendencia en el futuro inmediato parece ser, y así se considera, que mantendrá su importancia en el aumento de la población, pues no se vislumbra acciones que frenen el exodo rural hacia la ciudad. Por el contrario, se supone que Cartagena seguirá siendo un gran centro de atracción y aún de mayor importancia que la actual si la industria, el comercio y el turismo siguen expandiéndose.

De lo anterior se concluye que para el periodo 1.980-1.985 la migración sufrirá un moderado aumento y de ahí en adelante su nivel de 25 por mil se mantendrá constante (ver cuadro I); En consecuencia, la migración seguirá siendo la variable más importante en el aumento de la población, mucho más que las que las otras dos variables demográficas, la natalidad y la mortalidad.

Como consecuencia de la migración, en Cartagena se presentan los siguientes fenómenos:

- Aumento acelerado de la vivienda tugurial especialmente en la zona Sur-Oriental y Nor-Oriental.
- Incremento del desempleo y aparición permanentes de formas de trabajo del nivel informal.
- Alta tasa de analfabetismo.



- Aumento de la delincuencia.
- Vinculación al comercio ilegal.



## 2.3 POBLACION

### 2.3.1 Población Total.

El municipio de Cartagena registra para este siglo teniendo en cuenta los censos realizados un crecimiento poblacional vertiginoso; presentandose este principalmente en los primeros años.

Este crecimiento se mantiene hasta 1.964, ya que a partir de este Caratgena comienza a experimentar disminución en su tasa de crecimiento poblacional.

### CUADRO 2

#### CRECIMIENTO ESTIMADO DE LA POBLACION DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA

Años	Población	Tasa de Crecim
1.964	242.085	4.9
1.973 (1)	312.557	4.02
1.978 (2)	375.530	4.00
1.983 (2)	456.890	4.00
1.985 (2)	490.378	3.60
1.988 (2)	545.268	3.60
1.990 (2)	585.233	3.60

Fuente: DANE

- 1) Censo sin ajuste de Cobertura
- 2) Proyecciones hechas por los Autores

Teniendo en cuenta los datos suministrados por el DANE para los censos de 1.964 y 1.973; Cartagena presenta una disminución de su tasa de crecimiento de 4.9 a 4.02; pero hay que considerar que este sigue siendo superior al promedio nacional.

Como la fecundidad viene presentando un descenso que no se puede desconocer para efectos de la proyección de la población del perímetro urbano de Cartagena, se consideró que hasta 1.983 la tasa de crecimiento intercensal de 4% se mantendría con la cual se tendrá para este año una población de 456.890 habitantes. Para el periodo 1.985-1.990 la tasa de crecimiento disminuirá a 3.6% con la cual el perímetro urbano tendrá aproximadamente 585.233 personas. (ver cuadro 2)).

Además del crecimiento netamente demográfico hay que tener en cuenta por una parte, el crecimiento urbanístico de la ciudad, proyectada para el periodo 1.978-1.990; la construcción y adecuación de nuevas zonas hoteleras que permitirán una mayor avalancha de turistas tanto internacionales como nacionales, y por otra parte, la gran afluencia diaria de nuevas personas que viviendo en poblados más o menos cerca a Cartagena, vienen a trabajar en la mañana y se regresan por la noche.

### 2.3.2. COMPOSICION DE LA POBLACION POR EDAD Y SEXO.

Al analizar las características más fundamentales de cualquier población, debe tenerse en cuenta principalmente la distribución de la misma según edad y sexo.

Prácticamente cualquier aspecto de la conducta humana desde las actitudes subjetivas y las capacidades fisiológicas, hasta las características objetivas, tales como la distribución del ingreso, la participación de la fuerza laboral, la ocupación y la pertenencia a grupos varía en relación directa con el sexo y la edad.

Generalmente las características que se utilizan para clasificar a los miembros de una comunidad, son muchas, pues ellas pueden ser de tipo socio-económico, de carácter psicológico etc.

Por medio de esta distribución por edad y sexo, se tomarán políticas de tipo socio-económico que conducirán, a una mejor utilización de los recursos ya sean humanos, naturales o de cualquier tipo. Es así como:

- a) Una población compuesta fundamentalmente por gente joven tendrá mayor fuerza laboral, capacidad productiva etc.
- b) Las mujeres difieren de los hombres porque estos permanecen más tiempo integrando a la fuerza productiva y la variedad de oficios que pueden desempeñar.
- c) Los niveles de natalidad y fertilidad dependen también de la edad y sexo.
- d) La adecuación de recursos de escuela, vivienda y hospitales dependen de los niños en edad escolar, de la cantidad de personas que se casan o sinician familias y de la cantidad de personas mayores.

En nuestra investigación analizaremos la población de la ciudad de

Cartagena por grupos de edad y sexo para los años 1.964 y 1.973 y las proyecciones de esta para 1.978 y 1.983, según censos de esos años y tasa de crecimiento poblacional de esos periodos. (ver cuadros 3,4,5,6).

En base a los datos del censo de 1.964, tenemos para Caratgena lo siguiente: (ver cuadro 3).

- La población femenina excede a la masculina en 15.619 que presenta un valor relativo de el 6.4%. La diferencia se debe a que las mujeres representan el 53.2% (128.852) y los hombres el 46.8% (113.233), además esto se debe a que mueren más hombres que mujeres en las edades tempranas.
- La mayor concentración de la población se encuentra en los 5 primeros grupos representando el 57.25% del total, de este porcentaje corresponde el 28.01% a los hombres y el 29.24% a las mujeres.
- En la gran mayoría de los grupos las mujeres exceden a los hombres, notandose más este aumento en los grupos de 15-19 y 20-24.
- La población en edad productiva representa la mayoría es así como para este año es de el 52.08%; correspondiendole a los del grupo 0-14 el 45.18% y a los del grupo 65 y más el 2.73% para completar el 100%.

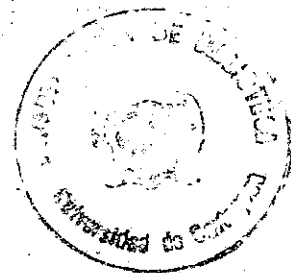
CUADRO 3

POBLACION PARA CARTAGENA POR GRUPOS DE EDAD Y SEXO SEGUN CENSO DE

1.964

Grupos de edades	Total	%	Hombres	%	Mujeres	%
Menos de 1 año	8.373	3.45	4.276	1.76	4.097	1.69
1 a 4	31.704	13.09	16.013	6.61	15.691	6.48
5 a 9	37.264	15.38	18.697	7.72	18.567	7.66
10 a 14	32.136	13.26	15.676	6.47	16.460	6.79
15 a 19	29.241	12.07	13.197	5.45	16.044	6.62
20 a 24	21.186	8.75	9.176	3.79	12.010	4.96
25 a 29	16.438	6.78	7.118	2.94	9.320	3.84
30 a 34	14.164	5.84	6.307	2.60	7.857	3.24
35 a 39	12.032	4.96	5.258	2.17	6.774	2.79
40 a 44	9.785	3.24	4.616	1.11	5.169	2.13
45 a 49	7.457	3.07	3.276	1.35	4.181	1.72
50 a 54	6.538	2.69	2.999	1.23	3.239	1.46
55 a 59	4.492	1.84	2.026	0.83	2.466	1.01
60 a 64	4.551	1.87	1.980	0.81	2.571	1.06
65 a 69	2.569	1.05	1.083	0.44	1.486	0.61
70 a 74	1.826	0.74	713	0.29	1.113	0.45
75 a 79	1.207	0.49	474	0.19	733	0.30
80 a 84	579	0.23	202	0.08	377	0.15
85 y más	545	0.22	146	0.06	399	0.16
Total	242.085	100.00	113.233	46.80	128.852	53.20

Fuente: DANE - Censo de 1.964



Analizando los datos del censo de 1.973 de la población de Cartagena por edad y sexo (ver cuadro 4), podemos apreciar que la población femenina sigue excediendo a la población masculina en un 6.46%. La concentración de la población se encuentra en los primeros 5 grupos representando el 55.42% del total de la población. La población en edad productiva representa la mayoría, siendo para este año de el 55.06%.

## CUADRO 4

## POBLACION PARA CARTAGENA POR GRUPOS DE EDAD Y SEXO SEGUN CENSO DE 1.973

Grupos de Edades	Total	%	Hombres	%	Mujeres	%
Menos de 1 año	6.346	2.03	3.314	1.06	3.032	0.97
1 a 4	32.674	10.44	16.531	5.28	16.143	5.16
5 a 9	44.912	14.36	22.392	7.16	22.520	7.20
10 a 14	45.995	14.70	22.590	7.22	23.405	7.48
15 a 19	43.437	13.89	19.261	6.16	24.176	7.73
20 a 24	32.662	10.31	14.550	4.65	18.112	5.66
25 a 29	22.906	7.32	10.369	3.31	12.537	4.01
30 a 34	16.828	5.37	7.749	2.47	9.079	2.90
35 a 39	14.536	4.64	6.295	2.01	8.241	2.63
40 a 44	12.520	4.00	5.754	1.84	6.766	2.16
45 a 49	10.000	3.19	4.347	1.39	5.653	1.80
50 a 54	8.762	2.79	4.082	1.30	4.680	1.49
55 a 59	5.898	1.87	2.653	0.84	3.245	1.03
60 a 64	5.286	1.68	2.355	0.75	2.931	0.93
65 a 69	3.542	1.13	1.506	0.48	2.036	0.65
70 a 74	3.115	0.99	1.296	0.41	1.819	0.58
75 a 79	1.504	0.47	574	0.18	930	0.29
80 a 84	885	0.28	336	0.10	549	0.18
85 y más	779	0.24	241	0.07	538	0.17
Total	312.557	100.00	146.195	46.77	166.362	53.23

Fuente: DANE - Censo de 1.973 (sin ajustes de cobertura)

Comparando las estructuras poblacionales por edad y sexo de los años 1.964 y 1.973 para la ciudad de Cartagena, estas presentan una estructura piramidal (ver grafica #1), Caracteristicas de todas las ciudades capitales del País . Además podemos apreciar una disminución en la población menor de 5 años; para 1.964 esta presentaba el 16.54% y para 1.973 12.47%, esto debido a la baja de la fecundidad para este periodo.

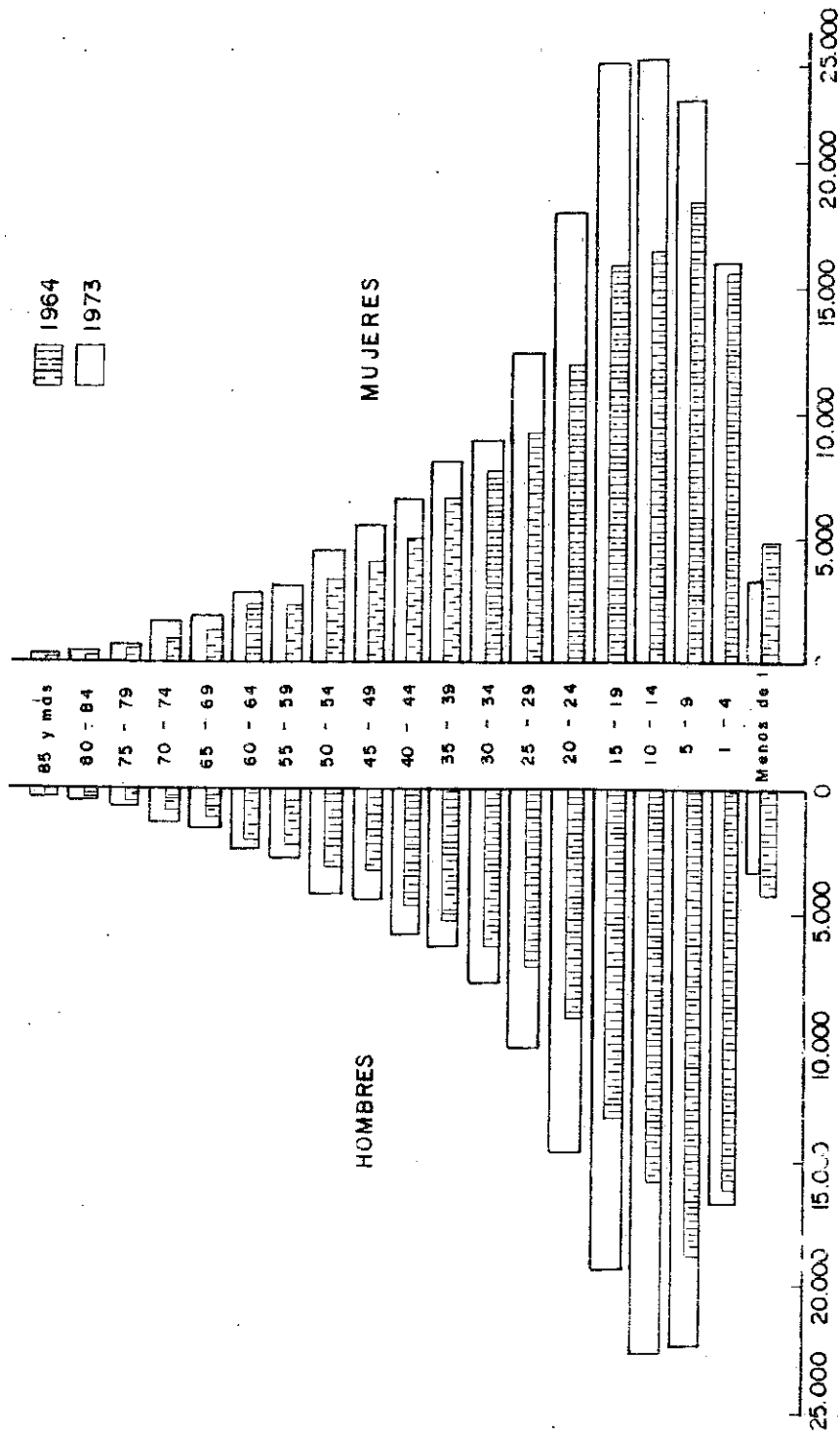
También se presenta una disminución en la población menor de 15 años, pasando de 45.18% para 1.964 a 41.53% para 1.973.

Para el año 1.983 se estima que la población de la ciudad de Cartagena es de 456.890 habitantes y que en 1.990 llegará a 585.233. Esto indica que en un periodo de 7 años la población se incrementará en unas 130.000 personas a las cuales deberán satisfacerseles, por lo menos sus requerimientos mínimos para poder vivir junto con los ya residentes en un ambiente físico, síquico y spcial soportable. Esto implica que las diferentes entidades competentes en Educación, Salud, Comercio, Industria, Empresas Públicas, Transporte, Turismo, etc. Tendran que elaborar programas y fijar las metas a cumplir, acordes con la población total a servir y su distribución según diversos grupos.

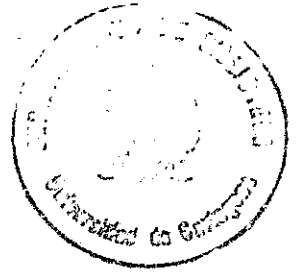
En los cuadros 5 y 6 se puede apreciar la población estimada para la ciudad para los años 1.978 y 1.983, con una tasa de crecimiento poblacional de el 4% y considerando que los grupos de edades se mantendran con los mismos porcentajes que en el año 1.973.

76

Población por grupos de edad y sexo  
Censos de 1964 y 1973



GRAFICA Nº 1





97

CUADRO 5

POBLACION ESTIMADA PARA CARTAGENA POR GRUPOS DE EDAD Y SEXO PARA 1.978

Grupos de							
Edades	Total	%	Hombres	%	Mujeres	%	
Menores de 1 año	7.624	2.03	3.981	1.06	3.643	0.97	
1 a 4	39.205	10.44	19.828	5.28	19.377	5.16	
5 a 9	53.926	16.36	26.838	7.16	27.038	7.20	
10 a 14	55.203	14.70	27.113	7.22	28.090	7.48	
15 a 19	52.161	13.89	23.133	6.16	29.028	7.73	
20 a 24	38.717	10.31	17.462	4.65	21.255	5.66	
25 a 29	27.489	17.32	12.430	3.31	15.059	4.01	
30 a 34	20.165	5.37	9.275	2.47	10.890	2.90	
35 a 39	17.426	4.64	7.548	2.01	9.876	2.63	
40 a 44	15.021	4.00	6.910	1.84	8.111	2.16	
45 a 49	11.979	3.19	5.220	1.39	6.759	1.80	
50 a 54	10.477	2.79	4.882	1.30	5.595	1.49	
55 a 59	7.022	1.87	3.154	0.84	3.868	1.03	
60 a 64	6.308	1.69	2.816	0.75	3.492	0.93	
65 a 69	4.243	1.13	1.802	0.48	2.441	0.65	
70 a 74	3.718	0.99	1.540	0.41	2.178	0.58	
75 a 79	1.765	0.47	676	0.18	1.089	0.29	
80 a 84	1.034	0.28	375	0.10	659	0.18	
85 y más	909	0.24	263	0.07	646	0.17	
Total	375.530	100.00	175.635	46.77	199.895	53.23	

Fuente: Proyecciones hechas por los Autores

CUADRO 6

POBLACION ESTIMADA PARA CARTAGENA POR GRUPOS DE EDAD Y SEXO PARA 1.983

Grupos de Edades	Total	%	Hombres	%	Mujeres	%
Menores de un año	2.275	2.03	4.843	1.06	4.432	0.97
1 a 4	47.700	10.44	24.124	5.28	23.576	5.16
5 a 9	65.609	14.36	32.713	7.16	32.896	7.20
10 a 14	67.162	14.70	32.987	7.22	34.175	7.48
15 a 19	63.462	13.89	28.144	6.16	35.318	7.73
20 a 24	47.105	10.31	21.245	4.65	25.860	5.66
25 a 29	33.444	7.32	15.123	3.31	18.321	4.01
30 a 34	24.535	5.37	11.285	2.47	13.250	2.90
35 a 39	21.199	4.64	9.183	2.01	12.016	2.63
40 a 44	18.276	4.00	8.407	1.84	9.869	2.16
45 a 49	14.575	3.19	6.351	1.39	8.224	1.80
50 a 54	12.748	2.79	5.940	1.30	6.808	1.49
55 a 59	8.544	1.87	3.838	0.84	4.706	1.03
60 a 64	7.676	1.68	3.427	0.75	4.249	0.93
65 a 69	5.163	1.13	2.193	0.48	2.970	0.65
70 a 74	4.523	0.99	1.873	0.41	2.650	0.58
75 a 79	2.147	0.47	822	0.18	1.325	0.29
80 a 84	1.279	0.28	457	0.10	822	0.18
85 y más	1.098	0.24	320	0.07	778	0.17
Total	456.890	100.00	213.687	46.77	243.203	53.23

Fuente: Proyecciones hechas por los Autores.

### 2.3.3 COMPOSICION DE LA POBLACION POR ESTADO CIVIL Y SEXO

La composición de la población por estado civil y sexo de la ciudad de Cartagena, según los censos de 1.964 y 1.973, se observan en los cuadros 7 y 8 que se presentan a continuación:

CUADRO 7

#### POBLACION DE CARTAGENA POR ESTADO CIVIL Y SEXO PARA 1.964

Estado civil	Total	Hombres	Mujeres
Total	242.085	113.233	128.852
Solteros	165.797	81.226	84.571
Casados	47.995	22.249	25.746
Viudos	5.267	877	4.390
Union Libre	20.522	8.500	12.022
Separados	2.504	381	2.123

Fuente: DANE. Censo de 1.964

CUADRO 8

#### POBLACION DE CARTAGENA POR ESTADO CIVIL Y SEXO PARA 1.973

Estado civil	Total	Hombres	Mujeres
Total	312.557	146.195	166.362
Solteros	208.956	102.210	106.746
Casados	64.814	30.410	34.404
Viudos	7.250	1.202	6.048
Union Libre	23.927	10.099	13.828
Separados	4.586	870	3.716
No informan	3.024	1.404	1.620

Fuente: DANE. Censo de 1.973, sin ajuste de cobertura

2.3.4 CRECIMIENTO DE LA POBLACION:

Este aspecto es de fundamental importancia por varias razones:

En primer término dar respuesta a lo que en el futuro constituirá provisión de la futura mano de obra y de los futuros afectivos escolares.

Puede dar índices sobre la futura producción de bienes y servicios necesarios para dicha población.

Colombia cuenta con una población estimada en 28 millones de habitantes y un crecimiento demográfico de 2.7%.

En las grandes e intermedias ciudades del país, los problemas ocasionados por el excesivo y desmedido crecimiento de su población, son más numerosos y complejos que en otras áreas. La explicación de este fenómeno se debe a los siguientes hechos:

El crecimiento de la población es muy acelerado (dos veces el promedio nacional), debido al crecimiento vegetativo y a la inmigración, que definen un proceso de urbanización acelerado común a varios países.

En América Latina, de 1.960 a 1.975, la población rural aumento de 101.1 millones de personas a 115.5, es decir el 14% y la población urbana de

8\*

98.7 millones a 186.9 o sea un 84%.

De 1.960 a 1.970, la proporción de población rural pasó de 52% a 44%.

En 1.980 pasó al 35% y a finales del siglo XX, cuando 3 de cada 4 habitantes estarán en los centros urbanos.

En el año 2.000, la mitad de la población colombiana vivirá en Bogotá; las cuatro quintas partes estarán en Bogotá, Medellín y Cali; 7 ciudades tendrán un millón de habitantes aproximadamente entre ellas Cartagena. La población urbana será el 75% del total. 6 ciudades absorberán del 70 al 90% del aumento de población del país en los próximos 16 años.

En el año 2.000, Bogotá tendrá 11.24 millones de personas; Medellín con una tasa de crecimiento constante tendrá 3.710.232 habitantes; Cali tendrá 2.5 millones; Barranquilla 1.7 y Caratgena 1.000.000 de habitantes aproximadamente.

El excesivo crecimiento de las ciudades pequeñas es considerablemente más alto que el de las ciudades importantes (de mayor extensión), las cuales absorben actualmente el mayor número de inmigrantes rurales debido a que los grandes centros urbanos están experimentando un alto grado de saturación geográfica, por lo que es preferible considerar los procesos de urbanización en Colombia en función del desarrollo de sistemas completos de ciudades, más que en relación a las económicas regionales en desarrollo, que en relación a las ciudades centrales de crecimiento, visitas como entidades separadas. Esto desde luego está sucedien

do en diversas ciudades colombianas entre ellas Cartagena, que esta experimentando una alta concentración urbana que se traduce en la formación de aglomeraciones humanas como la zona Suroriental, comunidades estas desproporcionalmente grandes en relación al contexto en que se ubican, es decir, su distribución es el espacio físico no obedeciendo a un plan regulador urbano. Por lo tanto estas comunidades presentan una insuficiencia en los aspectos socio económicos y en obras de infra estructura, y a medida que crecen más allá de ciertos límites y continúan expandiéndose, su situación económica, social y física se hace más crítica, requieren de cuantiosos recursos que deben ser utilizados en forma continua y creciente para mantener o restablecer ciertos niveles de funcionamiento.

2.3.5 DENSIDAD POBLACIONAL DE LA CIUDAD DE CARTAGENA.

De conformidad con el análisis histórico del crecimiento demográfico y físico de Cartagena, se encontró que el comportamiento de las entidades territoriales ha sido variable y responde a las características de cada época.

En los últimos años, debido al proceso acelerado de urbanización, a causas físicas, económicas y sociales, la ciudad se ha venido extendiendo territorialmente en forma dispersa ocupando áreas marginales y dejando áreas intermedias sin utilizar.

Este proceso encontro a la ciudad en 1.964 con una población de 242.085 habitantes que ocupan un área de 1.498 hectareas con una densidad de 161 hab/has; y para 1.973 la ciudad presentaba 312.557 habitantes que ocupan un área de 2.272 hectareas cuya densidad era de 137 hab/has.

Este proceso de disminución de las densidades en este periodo indica que es necesario tomar medidas para orientar y controlar el desarrollo y expansión física del área urbana, pues de continuar así, hará más difícil y costosa la dotación de servicios públicos y la integración del sistema vial urbano.

CUADRO 9

DISTRIBUCION DE LA DENSIDAD POR ESTRATOS SOCIALES  
PARA 1.983

Estratos	Población	Area	Densidad
Alto	26.088 Hab	169.23	154.15 Hab/ha
Medio - Medio	43.010 "	458.18	105.90 Hab/ha
Medio bajo	66.660 "	316.60	210.55 Hab/ha
Bajo	315.620 "	1.292.99	244.10 Hab/ha

Fuente : SENA

Teniendo en cuenta la población estimada para 1.983, la distribución espacial con respecto al número de Barrios de la ciudad de Cartagena es la siguiente:

El estrato Alto está compuesto por cuatro Barrios; el Medio-Medio por 15; el Medio-Bajo por 16 y el Bajo o Marginal por 86 Barrios.

Como se puede apreciar en el cuadro 9, el mayor volumen de población

se encuentra en el sector marginal, aproximadamente el 60% del total de la población de la ciudad; de este 60%, el 22% habita en Barrios de invasión.

Con relación a la densidad del estrato Alto, es elevada debido a que en las áreas donde se encuentra esta población se concentra la vivienda de tipo multifamiliar.

La población marginal por su limitación geográfica urbana tiene tendencia a extenderse hacia las áreas situadas al sur-oriente del perímetro urbano.

La ubicación urbana del sector marginal, es esencialmente en dos formas:

En áreas deterioradas y en los nuevos asentamientos subnormales.

Con relación a la densidad del estrato Medio-Medio, observamos que esta cada vez será mayor, debido a las áreas donde se ubican tienen pocas posibilidades de expansión.



### 3. INFRAESTRUCTURA SOCIAL

#### 3.1 Educación

La educación es el conjunto de proceso que implica la transmisión de habilidades, de conocimientos y actitudes.

La adquisición de nuevas actitudes, conocimientos y habilidades, constituyen otro modo de expresar el objetivo primario del desarrollo de la sociedad. Puesto que un cambio de actitudes, conocimientos y habilidades es fundamental en el proceso educativo, para el desarrollo de esta. De ahí que el desarrollo de la comunidad en lo que a un proceso educativo se refiere, consiste en la asimilación de la cultura del grupo que se vive y la asimilación de una personalidad que se adopte a él.

La educación es uno de los problemas latentes que más preocupan a los países en vía de desarrollo, por lo cual los gobiernos de estos países trabajan con verdadero empeño, con miras a superar estos problemas que entorpecen el proceso educativo y frenan el desarrollo económico y social de estos países; pues un pueblo con un bajo nivel educativo, no puede progresar en el campo tecnológico, científico y cultural, pues aquél es abse fundamental del desarrollo.

Teniendo en cuenta que los procesos de urbanización y de formación industrial se dan, cada día con mayor auge en ciudades como Cartagena por lo cual estas exigen la alfabetización de sectores cada vez más amplios de la población, es necesario, no solo incrementar la educación en edad escolar, sino también en la población analfabeta, para así lograr un adelanto en el nivel educacional en Colombia, sobre todo en ciudades como Cartagena que presenta áreas marginadas; pero la educación y preparación del hombre en general no se refiere ni debe considerarse única y exclusivamente a la instrucción, sino que es necesario concentrarla en un proceso continuo que habrá de comenzar desde las edades tempranas hasta donde sea posible, esforzándose en procurarle más capacitación educativa, que le permita al individuo seguir superándose, tanto intelectual como técnicamente, puesto que la educación es un proceso de desarrollo que implica un hecho de naturaleza social, por consiguiente, tiene un prometido de gran sendencia cuando quiera que se trate de transformar la sociedad, mejorar la vida de las comunidades y elevar la condición del hombre.

Un pueblo bien educado es un conglomerado encaminado por la senda del bienestar. La educación es por consiguiente, uno de los medios más eficientes para obtener el bienestar social de una comunidad. Algunos tratadistas han llamado la atención sobre este aspecto en los siguientes términos:

"Es evidente el alto valor económico de una educación primaria eficaz para todos los niños, la educación proporciona al individuo todas las herramientas mínimas para participar en el desarrollo económico, ya sea productor o consumidor para recibir la formación de tipo profesional o técnica en las escuelas o en el trabajo mismo; hasta la mano de obra no calificada de un país alfabetizado, tiene un nivel mucho más alto de productividad y eficiencia que si fuera analfabeta".

Indudablemente, la falta de educación es una barrera que impide afec-  
tivamente a estas comunidades el acceso a las oportunidades de pro-  
ducción y consumo, abiertas a los pocos afortunados que estan ya en  
los sectores desarrollados.

La educación ha tomado ultimamente mayor importancia nacional e inter-  
nacional, debido a la necesidad de disponer en los distintos países  
del mundo de un gran número de personas preparadas que pueden influir  
dentro de los planes de desarrollo, lo cual en nuestros días ha preocu-  
pado a profesores, sociólogos, a la población en general y en parti-  
cular a los economistas, debido a que en el momento el nivel educacio-  
nal está en relación con la situación económica.

En las circunstancias actuales la educación se considera como uno de  
los problemas prioritarios que debe afrontar todo gobierno por ser  
la formadora del individuo y el elemento indispensable de los proce-  
sos económicos y sociales del desarrollo.

### 3.1.1 POBLACION EN EDAD ESCOLAR Y SU EQUIPAMIENTO

Los esfuerzos hechos por el estado y más por el gobierno departamental  
hasta el momento para proporcionar educación a la población en edad  
escolar de al ciudad y el resto de la región del departamento ha sido  
insuficiente, pese al caracter obligatorio que le da la constitución  
nacional; esta insuficiencia es debido a la escasez de recursos finan-  
cieros asignados a éste ramo y se complica con el rapido crecimiento  
de la población en edad escolar.

Según datos tomados de la Secretaría de Educación Departamental, sección estadística, en el año 1.964 hubo una población en edad escolar, para la ciudad de Cartagena, de 48.417 alumnos y se estimó en 73.102 para 1.983 impulsado por el crecimiento de la población que fué para el primero de 242.085 y 456.890 habitantes para el segundo, estimados con la tasa de crecimiento del 4% (ver cuadro 10).

Para el período de crecimiento promedio anual de la población en edad escolar de (5-12 años) representa el 17.2% del crecimiento promedio anual de la población total estimada.

CUADRO 10

POBLACION ESTIMADA DE CARTAGENA Y LA POBLACION EN EDAD ESCOLAR

Años	Población	Población en Edad Escolar.
1.964	242.085	48.417
1.978	375.530	67.595
1.980	406.173	73.111
1.982	439.317	70.290
1.983	456.890	73.102

Fuente; Secretaría de Educación Departamental.

Para Cartagena en el año 1.964, la escolaridad en el nivel elemental cubre un 74% del total de la población, (ver cuadro 11), representa dos por un total de 36.109 estudiantes matriculados y un déficit expresados en número de aulas de 315; esta cifra representa la carencia de escuelas para 12.608 niños aproximadamente.

Del total de estudiantes matriculados para este año, 11.248 reciben educación en colegios privados y 24.861 en colegios públicos (ver cuadro 12).

La ciudad de Cartagena para 1.978, tenía un total de 54.019 estudiantes matriculados en 204 escuelas primarias, de las cuales, 140 son de carácter oficial con 46.206 alumnos y 64 escuelas privadas con 7.813 alumnos (ver cuadro 12). La escolaridad para este mismo año, en el nivel elemental es de un 79.9% del total (ver cuadro 11), con un déficit representado en números de aulas de 339, indicando esto la falta de escuelas para un total de 13.576 estudiantes.

CUADRO 11

	ESCOLARIDAD EN EL NIVEL ELEMENTAL				
	1.964	1.978	1.980	1.982	1.983
Matricula elemental total.	36.109	54.019	59.567	58.757	54.683
Población total de 5-12 Años.	48.717	67.595	73.111	70.290	73.102
Escolaridad.	74.11%	79.91%	81.47%	83.59%	74.80%

Fuente: Secretaria de Educación Departamental.

La educación primaria oficial en el año 1.980 se impartió a través de 120 planteles y 1.273 profesores, a un total de 42.893 estudiantes.

El sector privado registro 59 planteles y 487 profesores, a 16.674 alumnos. (ver cuadro 12).

Analizando los datos anteriores y tomando en cuenta el cupo máximo aceptado pedagógicamente que son de 40 alumnos por profesor, se requieren para este año, 1.827 profesores; teniendo la ciudad 1.760 profesores, presentandose un déficit de 67 profesores.

La escolaridad en el nivel elemental cubrió un 81.47% de la población en edad escolar, representando un total de 59.567 alumnos. (ver cuadro 11).

Observamos también la falta de 338 aulas que representan la falta de escuelas para 13.544 niños.

Para el año 1.982, la escolaridad en el nivel elemental cubrió el 83.59% de la población en edad escolar, representados por un total de 58.757 alumnos matriculados en 213 colegios de los cuales 116 pertenecen a planteles oficiales y 67 a planteles privados. Comparando la población escolar para este año que es de 70.290 niños y el total de alumnos matriculados, 58.757, observamos una diferencia de 11.533 alumnos que representan un déficit de 288 aulas. (ver cuadros 11. y 12).

X

9A

CUADRO 12

POBLACION DE CARTAGENA EN EDUCACION ESCOLAR, MATRICULADOS EN COLEGIOS  
PRIVADOS Y PUBLICOS, POR SEXO

Años	Población en Edad Escolar	Matriculados		Matriculados		Total Establecimientos	
		En Colg. Priv.		En Colg. Pub.		Privado	Publico
		H	M	H	M		
1.964	48.717	6.454	4.794	10.301	14.560	(1)	(1)
1.978	67.595	4.464	3.349	22.458	23.748	140	64
1.980	73.111	8.432	8.242	20.674	22.219	120	59
1.982	70.290	8.491	8.815	19.697	21.754	116	67
1.983	73.102	8.195	8.289	18.354	19.845	259	73

Fuente: Secretaria de Educación Departamental.

(1) Sin información.

Cartagena para el año 1.983 presenta un total de 332 escuelas primarias, de las cuales, 259 son de carácter oficial con 38.199 alumnos y 73 es cuelas privada con 16.484 alumnos.

Estimando que la población en condiciones de recibir educación primaria era de 73.102; tenemos una cobertura del 74.8%, y un déficit expresado en número de aulas de 460; esta cifra representa la carencia de escuelas para 18.419 niños. (ver cuadro 11 y 12). En cuanto al número de profesores se presenta un déficit de 629 debido que de acuerdo a al población en edad escolar se requieren 1.827 profesores y la ciudad presenta un total de 1.198.

Comparando las tasas a niveles de escolaridad, observamos que para este año se redujo, debido a una disminución de las matriculas oficiales y privadas.

Los calculos de matricula primaria estiman una mayor absorción de estudiantes en planteles oficiales y una mayor proporción de mujeres en la participación por sexos.

### 3.1.2 POBLACION EN EDAD SECUNDARIA Y SU EQUIPAMIENTO

Tomando como base los datos suministrados por la Secretaría de Educación Departamental y teniendo en cuenta el crecimiento población, Cartagena tenia en 1.964 una población en edad secundaria (de 13 a 19 años), de 35.668 representando un 14% del total y se estimo para 1.983 una población en edad secundaria de 76.894 estudiantes. (ver cuadro 13).

Para el periodo en estudio, el crecimiento promedio anual de la población en edad secundaria, representa el 16% del crecimiento promedio anual de la población estimada.

La educación media técnica y de formación profesional es impartida por el colegio INEM y el servicio Nacional de Aprendizaje "SENA".



CUADRO 13

POBLACION ESTIMADA DE CARTAGENA Y LA POBLACION EN  
EDAD SECUNDARIA

Años	Población de la Ciudad	Población en Edad Secundaria
1.964	242.085	35.668
1.978	375.530	63.202
1.980	406.173	68.415
1.982	439.317	73.908
1.983	456.890	76.894

Fuente: Secretaria de Educación Departamental.

A nivel secundario la ciudad de Cartagena para 1.964 presenta 8.263 estudiantes de los cuales 5.297, o sea, el 64% estudiaba en colegios privados y 2.966 en colegios públicos representado el 36%.

El total de la población estimada en edad secundaria para ese mismo año, es de 35.668 personas (ver cuadro 14), de las cuales estudiaban 8.263 representando el 23%; del 77% restante aproximadamente el 20% estudiaba en centros de educación media técnica y formación profesional.

Para 1.978 a nivel secundario existían 13 colegios oficiales con

16.118 estudiantes y 56 de caracter privado con 13.386 alumnos. Del total de la poblacion en edad secundaria solo estudiaba el 57%. (ver cuadros 14 y 15).

CUADRO 14

PORCENTAJE DE LA POBLACION DE 13 - 19 AÑOS QUE ESTUDIA EN SECUNDARIA

	1.964	1.978	1.980	1.982	1.983
Matricula Total en Secundaria.	8.263	36.243	41.940	46.531	45.434
Poblacion de 13-19 Años.	35.668	63.202	68.415	73.908	76.894
Porcentaje que estudia.	23.16%	57.34%	61.30%	62.90%	59.00%

Fuente: Secretaria de Educacion Departamental.

Para 1.980, la poblacion en edad de estudiar secundaria presentaba un total de 68.415 personas de las cuales estudiaban 41.940 o sea el 61%; del 39% restante el 20% aproximadamente sigue estudios en Centros de formacion tecnica y formacion profesional. (ver cuadro 14).

47711

Para este mismo año la ciudad contaba con 63 establecimientos de los cuales 18 eran del gobierno, abarcaban a 13.640 estudiantes, que representaban el 32% del total matriculados y 45 colegios privados los cuales tenian a 21.681 personas que expresaban el 51%. (ver cuadro 15).

9.5  
 Gobernación de Cartagena

Para el año 1.982 la educación secundaria oficial comprendió 11 colegios, 338 profesores y 10.034 alumnos. En tanto que la educación privada secundaria abarcó 55 planteles, 29.630 estudiantes y 1.110 profesores.

La población matriculada para este Año correspondió al 62.29% del total de la población estimada de 13 a 19 años. (ver cuadros 14 y 15).

CUADRO 15

POBLACION DE CARTAGENA EN EDUCACION SECUNDARIA, MATRICULADOS EN COLEGIOS PRIVADOS Y PUBLICOS, POR SEXO

Años	Población en Edad Secundaria	Matriculados		Matriculados		Total Establecimientos	
		En Coleg. Priva.		En Coleg. Pub.		Privado	Público
		H	M	H	M.		
1.964	35.668	2.774	2.523	2.466	500	(1)	(1)
1.978	63.202	7.350	6.036	6.885	9.233	13	56
1.980	68.415	9.680	12.001	9.240	4.400	18	45
1.982	73.998	13.103	16.527	6.353	3.681	11	55
1.983	76.894	11.289	9.859	7.366	9.055	16	45

Fuente: Secretaría de Educación Departamental.

(1) Sin información.

La ciudad de Cartagena presentaba para 1.983 una población estimada en edad secundaria de 76.894 personas de las cuales estudiaban 45.434 o sea el 59%. (ver cuadro 14).

96

Del total de alumnos matriculados, se ubican en 16 colegios oficiales un total de 16.241 estudiantes y en 45 colegios privados 21.148 alumnos, el resto algunos reciben educación media técnica y formación profesional a través del colegio INEM y del SENA. Para el mismo año la ciudad contaba con 1.690 profesores de los cuales 941 laboraban en colegios privados y 749 en oficiales.

No es tan notorio la carencia de escuelas y colegios ya que la implantación de la doble jornada ayudó en forma definitiva a disminuir el déficit; sin embargo en cuanto a la localización, estado y dotación de los planteles escolares la situación es crítica, los equipamientos docentes son insuficientes y en la mayoría de los casos obsoletos e inadecuados a los avances pedagógicos.

### 3.1.3 EDUCACION POST - SECUNDARIA

La educación Pos-Secundaria en la ciudad de Cartagena se realiza a través de cinco instituciones, de las cuales 2 son de carácter oficial y 3 de carácter privado; No tenemos en cuenta la Escuela Naval de Cadetes dadas sus características.

Las instituciones de carácter oficial son:

La Universidad de Cartagena, que cuenta con facultades de:

Administración de Empresas, Contaduría (nocturno), Derecho, Economía, Enfermería, Ingeniería Civil, Medicina, Odontología, Química y Farmacia y Trabajo Social. La Universidad contaba hasta 1.982 con 3.877 alumnos y 603 Profesores.

97

El Colegio Mayor de Cultura Femenina de Bolívar, cuya formación es a nivel intermedio; cuenta con las siguientes carreras:

Deliniante de Arquitectura, Educación Pre-Escolar, Promoción Social, Secretariado Bilingüe, Secretariado Ejecutivo y Traducción e Interpretación simultánea. Para 1.981 presentaba 766 estudiantes y 99 profesores.

Entre las instituciones privadas tenemos:

La Corporación Tecnológica de Bolívar, La Universidad de Bogotá "Jorge Tadeo Lozano" Seccional del Caribe y el Instituto de Administración y Finanzas de Cartagena "IAFIC".

La Corporación Tecnológica de Bolívar, cuenta con las siguientes carreras:

Economía, Ingeniería Industrial, Ingeniería Eléctrica e Ingeniería Mecánica. Tenía 1.142 estudiantes y 134 profesores para el año 1.982.

La Universidad de Bogotá "Jorge Tadeo Lozano" que para 1.982 contaba con 94 profesores y 563 estudiantes, tiene las siguientes carreras:

Administración del Comercio Exterior, Administración Turística, Arquitectura, Ciencias del Mar.

CUADRO 16

NÚMERO DE ALUMNOS MATRICULADOS EN INSTITUCIONES OFICIALES Y PRIVADAS A NIVEL POST-SECUNDARIO

Instituciones	1.976	1.977	1.978	1.979	1.980	1.981	1.982
Oficiales.							
Universidad de Cartagena.	4.091	4.110	4.272	4.317	4.294	4.233	877
Colegio Mayor de Bolívar.	359	422	548	657	647	766	—
Privadas							
Corporación tecnológica de Bol.	419	602	811	1.024	1.830	1.121	1.142
Universidad J. Tadeo Lozano.	336	478	718	693	677	563	970
IAFIC	—	—	—	—	1.346	1.581	1.750

Fuente: DANE. Estadísticas de Educación Superior.

Nota: Los datos corresponden al primer periodo académico para cada año.

99

El Instituto de Administración y Finanzas de Cartagena "IAFIC" cuya formación también es a nivel intermedio, tenía 1.750 alumnos y 76 profesores, para el año 1.982, Además cuenta con las siguientes carreras:

Administración de Empresas, Relaciones Industriales, Contabilidad y Finanzas y Mercadotecnia.

Las dos instituciones de carácter oficial solo albergan el 8.6% de bachilleres aspirantes a educación superior.

De las 5.800 personas con deseos de ingresar a las universidades, solo 1.300 encuentran cupos, esto nos demuestra un déficit del 75.59% en cupos.

Es importante anotar que de estos aspirantes una gran parte provienen de otras regiones de la costa y del interior del departamento de Bolívar.

En Cartagena estuvo funcionando la Escuela Superior de Administración Pública (ESAP), para formación Universitaria, programa de Post-Grado, pero fueron suprimidos estos programas.

También funcionó la Universidad Autónoma de la Costa, que inició labores en 1.971 con facultades de: Psicología, Matemáticas, Idiomas, Sociales y Bioquímica; pero por problemas administrativos quebró.

Es importante tambien resaltar, que con la reforma a la educación superior en 1.980, en la ciudad de Cartagena, se han creado varias instituciones con carreras intermedias, entre ellas tenemos:

El Centro de Desarrollo, "CIDE" y el Instituto Tecnológico de Bolívar.

En los cuadros 16 y 17 se puede observar las instituciones, el número de estudiantes y el personal docente de la educación Post-Secundaria en la ciudad para el periodo 1.976-1982.

CUADRO 17

PERSONAL DOCENTE EN LAS INSTITUCIONES OFICIALES Y PRIVADAS A NIVEL POST-SECUNDARIO

Instituciones Oficiales.	1.976	1.977	1.978	1.979	1.982
Universidad de Cartagena.	310	244	610	603	603
Colegio Mayor de Bolívar	-----	4	67	81	92
Privadas					
Corporación Tecnológica de Bol.	76	83	98	135	134
Universidad J. Tadeo Lozano.	36	54	62	100	94
IAFIC	-----	44	6	30	76

Fuente: DANE. Estadísticas de Educación Superior



### 3.1.4 EDUCACION Y DESARROLLO URBANO

El sistema educativo latinoamericano tal como existe actualmente fomenta los valores tradicionales y el orden existente en la sociedad, no contribuye en forma sustancial al desarrollo urbano, ya sea seleccionando y preparando a los que tienen las mayores potencialidades para actuar como dirigentes proporcionando una instrucción que preparará mejor a aquellas personas que posteriormente trabajaran en campos nuevos que se estan ampliando para los papeles ocupacionales en el futuro.

La educación en America Latina, y particularmente en Colombia, esta planeada para preparar al estudiante para la vida urbana; le ofrece la habilidad y los conocimientos basicos requeridos para su participación en las esfera medias y altas en la vida de la ciudad. Sin embargo, aún la mayoría de la población Latinoamericana es rural, no urbana y tiene todas las posibilidades de permanecer así durante algún tiempo.

A pesar de esta reveladora verdad, los gobiernos Latinoamericanos no diseñan planes educativos que consulten las necesidades y aspiraciones rurales y por el contrario, las escuelas rurales en America Latina y en Países como Colombia, son casi siempre transplantes directos de instituciones originalmente privadas de la población urbana, lo anterior conlleva a éxodos rurales como los que se observan en Cartagena, que tienen como asiento zonas perifericas o marginales, con un alto porcentaje de pobladores rurales que se han desplazado hacia estos centros urbanos, en procura de satisfacer las necesidades educativas, sociales y economicas compatibles con sus aspiraciones las que fueron negativas o insatisfechas en las zonas de las cuales provienen.

\*3.2 VIVIENDA

Siendo la vivienda derecho del ser humano, elemento fundamental para lograr la promoción del hombre y medio para su superación; esta se concibe como elemento básico para el desarrollo social, pues la familia constituye el centro de unidad social primaria y el punto de contacto con la comunidad.

Dentro de las aspiraciones sociales de una comunidad, encontramos que la vivienda es una parte importante del desarrollo de la urbe, que no puede ser vista en forma aislada, puesto que puede llegar a cubrir entre un 24 y un 47% del espacio ocupado por una ciudad, dependiendo de las actividades que se desarrollen en ella.

La planeación de la vivienda, no puede ser considerada como algo aislado y tratado de manera independiente. El objetivo no es solo construir vivienda y proteger físicamente a la familia de la intemperie; el objetivo más importante es el de desarrollar una sociedad urbana en la cual los ocupantes de la vivienda desempeñen un papel determinante en la conformación física y social que tomará el espacio urbano.

El alojar en forma adecuada no significa sólo proporcionar una vivienda, el alojamiento del hombre en los tiempos modernos requiere todo un complejo de servicios que abarcan desde sistemas adecuados de transporte, suministro de agua, red de drenaje, energía eléctrica y medios de comunicación hasta aquellos proporcionados por la estructura urbana que incluye a los sectores del abastecimiento, la educación, la salud y el esparcimiento.

### 3.2.1 FINANCIAMIENTO DE LA VIVIENDA EN CARTAGENA

Al considerar como albor de todo estado moderno satisfacer las necesidades más urgentes de la sociedad, se han formado las entidades oficiales como las encargadas de satisfacer una de las necesidades primarias que más afectan a las familias Colombianas de menores recursos.

Las entidades oficiales que están relacionadas con la solución del problema de la vivienda en Cartagena son:

El Instituto de Credito Territorial (ICT): Organismo descentralizado autónomo, dependiente del ministerio de desarrollo económico, que tienen como objetivos de funciones el orientar el desarrollo urbano y dotar de vivienda a las familias de menores ingresos en los sectores marginados y medios de la población Cartagenera.

El ICT se creó a través de aportes del presupuesto nacional, impuesto a la Compañía de seguros, aportes del fondo nacional de ahorros y préstamos del Banco Central Hipotecario.

El Banco Central Hipotecario (BCH): Desde su creación y hasta 1.972, se constituyó en el unico establecimiento Hipotecario del País, orientado fundamentalmente a la financiación de vivienda.

En el Banco Central Hipotecario sus ingresos provienen de las cédulas

entidad sobre unas hipotecas constituidas, capacitaciones de la sección de valor constante y una inversión obligatoria del Instituto de Seguros Sociales (ISS).

Otra entidades oficiales:

El Fondo Nacional del Ahorro, Las Cajas de Vivienda Popular y Militar y La Caja Agraria, participan en la solución de vivienda pero en una menor escala.

CUADRO 18

PROYECCION DE POBLACION Y FAMILIAS DE CARTAGENA

Años.	Población	Familias	Pnas/Flia.
1.964	242.085	42.471	5.70
1.973	312.557	57.774	5.41
1.978	375.530	70.721	5.31
1.980	406.173	77.072	5.27
1.983	456.890	87.694	5.21
1.984	473.338	91.201	5.19
1.985	490.378	94.851	5.17

Fuente: DANE.

Elaboramos el cuadro 18 con el fin de facilitarnos la forma de encontrar el deficit de vivienda en la ciudad como veremos más adelante.

\* 3.2.2 DEFICIT HABITACIONAL EN CARTAGENA

En terminos cuantitativos, el deficit de vivienda en una ciudad se define como la diferencia entre el número de familias consanguineas y el de viviendas independientes de cualquier tipo disponible para alquilarlas, sobre el supuesto de que cada familia debería disponer de una vivienda independiente.

Según los datos suministrados por el Centro Nacional de Estudios de Construcción (CENAC), Cartagena aparece como una de las pocas ciudades del país en las cuales, a pesar de la gravedad del problema habitacional, que estaria afectando a más o menos el 20% de las familias; su incidencia en el total de la población muestra una tendencia decreciente. Dicho de otra manera, las cifras absolutas del deficit estarían aumentando, pero el porcentaje tiende a disminuir ligeramente. (ver cuadro 19).

Como puede verse en el cuadro en el año 1.973 habia en la ciudad un deficit de 12.305 viviendas, cifra calculada sobre los resultados del censo Nacional de población y vivienda adelantado en ese año.

Para el año 1.983 el deficit de vivienda en la ciudad ascendería al número de 16.749, deficit que estaria afectando el 19.1% de las familias y representaría el 50% del Departamento y el 2% del deficit Nacional de viviendas urbanas.

Es importante resaltar que este deficit es sumamente alto y ni contando con las politicas de construcción de vivienda del gobierno actual (plan sin cuota inicial), se lograra cubrir este deficit, debido a que este

resulta muy costoso.



CUADRO 19

DEFICIT DE VIVIENDAS URBANAS EN CARTAGENA

	1.973	1.978	1.980	1.983	1.984	1.985
Cartagena	12.305	14.285	15.029	16.749	17.237	17.737
Familias Afectadas (%)	21.3	20.2	19.5	19.1	18.9	18.7

Fuente: CENAC. Documento Cen 49.79, Mercado de Edificaciones Urbanas.

3.2.3 VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO

La llegada de inmigrantes a las ciudades Colombianas a un ritmo más rapido que el de la construcción de habitaciones, ha llegado a una situación que en muchos casos ha estado a punto de adquirir proporciones de crisis. Hoy en día solamente el problema de la habitación, constituye una de las dificultades más angustiosas del desarrollo:

Se ha estimado que uno de cada 6 Colombianos pobres vive en condiciones inadecuadas de habitación y que la eliminación de escasez de habitación durante los próximos 15 años, requerirá la construcción de cerca de 203.613 soluciones de vivienda por año. La forma precisa en que se define la situación "adecuada", tiene un efecto importante en las estadísticas sobre la magnitud del problema de habitación pero independientemente de la definición.

"Una parte considerable de la población urbana de Colombia vive en malas condiciones de habitación, aún para sus propias normas, y las personas afectadas por esta situación son las que tienen menor capacidad económica para lograr mejoras para si misma." (1)

En el natural proceso de desarrollo económico y social de los pueblos, ha estado siempre presente la necesidad de solucionar los problemas de vivienda que trae este fenómeno. Pero desgraciadamente la mayoría de los tratadistas han planteado este problema en sus aspectos físicos, pero la vivienda representa más que un techo, un piso y unas paredes; representan materiales, la industria de la construcción y servicios públicos (Acueducto, Alcantarillado, Calles y Vías Pavimentadas, Centros de Salud, Fluído Electrico, Escuelas y Campos de Recreación etc.), mano de obra calificada, terrenos, diseños y planificación.

En el sentido general, el campo de la vivienda comprende tanto el medio que rodea al ser humano en si, como las funciones sicosociales que se desarrollan alrededor de la familia que no puede cumplirse aisladamente dentro de la estructura física que les sirve de albergue. Se requiere por lo tanto ceñirse a un marco más amplio para lograr la satisfacción de las necesidades sociales y la integración comunal con otras familias.

Este marco mayor es el "habitat humano", entendiendose como tal, el conjunto de viviendas, servicios e instituciones que componen el paisaje cultural dentro del cual se desarrolla la actividad diaria del hombre y la comunidad.

(1) Administración y Desarrollo. Escuela de Admón Pública, 1.977 Pag 29.

La concentración urbana en Colombia ha venido aumentando debido a las corrientes migratorias del campo a la ciudad, motivadas por el poco desarrollo agrícola, la tenencia de la tierra, las bajas condiciones económica-sociales del campesinado y la ausencia de servicios de infraestructura que presentan las zonas rurales.

Este flujo migratorio que observa la ciudad se asienta en las zonas periféricas, en las faldas de los cerros y orillas de las playas, en donde construyen chozas muy diferentes de las habitaciones de la zona central. "En estos casos, cientos o miles de familias, han construido albergues improvisados con cualquier material que encuentren a la mano: Madera de desperdicio, ladrillos usados o hasta latas aplastadas o cartones; la tierra en que las levantan pertenecen casi siempre al gobierno (1).

Para la complejidad del problema habitacional no se limita a los aspectos antes anotados, sino que debemos atender y preveer el desarrollo urbano y las consecuencias del proceso de urbanización que se traducen en un crecimiento desmesurado de las ciudades, con una población en proceso de adaptación al medio urbano y en un deterioro de determinadas zonas, lo que indica que la acción debe dirigirse conjuntamente hacia las áreas urbanas marginales deterioradas y desarrollables, con el fin de ejecutar una política que contemple una solución integral del problema en el cual no esté como único factor la vivienda, si no que además se tenga en cuenta la educación, la salud, el trabajo y la recreación, elementos fundamentales para la vida en conglomerado.

(1) Wimie Jr William. Desarrollo Latino Americano 1.973. Pag. 181



3.3 SALUD

Pese a la disminución de la mortalidad en las ultimas décadas, el problema de la salud sigue siendo crítico. En tres lustros se ha reducido a la mitad la mortalidad infantil, hasta alcanzar 63 defunciones de niños menores de un año por cada mil nacidos vivos, pero esta cifra dicta mucho el promedio de 15 por mil de países desarrollados.

Las enfermedades infecciosas intestinales, las respiratorias agudas, las prevenibles por vacunación y la desnutrición continúan siendo causas predominantes de enfermedad y muerte en menores de cinco años.

A medida que aumenta la urbanización, los accidentes domesticos y los accidentes causados por vehiculos se destacan como primer problema de salud en la población escolar (5-14 años).

Existe una intima conexión entre salud pública y la organización social y económica. El atraso del campo, las desigualdades sociales y regionales, el desarrollo urbano, los bajos ingresos, el desempleo y la delincuencia elevan los riesgos de enfermar y morir.

El ambiente urbano e industrial no regulado, incide sobremanera en la patologia de la población: Los accidentes de transito, problemas de agudeza auditiva y tensión mental son las principales consecuencias. A su vez los accidentes laborales tienen que ver con la seguridad y las enfermedades respiratorias con la contaminación del aire.

1107

De otra parte, los ingresos familiares insuficientes y la baja cobertura de la seguridad social, particularmente en los trabajadores vinculados al sector informal de la economía, exponen a los menores a trabajos que lesionan su salud, limitan el acceso a servicios públicos, restringen el consumo de alimentos, afectan la capacidad de compra de drogas y la demanda de los servicios de salud.

Una educación incompleta y divorciada de las necesidades más urgentes de la vida cotidiana disminuye en la población de bajos ingresos la posibilidad de prevenir diversos tipos de enfermedades. Hábitos alimentarios inadecuados se relacionan con la desnutrición, con la diabetes y con las enfermedades de los dientes. Barreras culturales separan al médico de paciente.

El mejoramiento de la vivienda campesina, la provisión de vivienda urbana, la dotación de agua potable y la producción de alimentos son componentes de la política económica que disminuirán los riesgos de enfermar y morir.

La prevención de las enfermedades, el aumento de la cobertura de los servicios asistenciales a los grupos más desfavorecidos y la mejora de su calidad son, de una parte, objetivos que tienden a lograr mayor equidad social y, de otra parte, objetivos para elevar la productividad del trabajo en buena medida de la salud de la población.

### 3.3.1 EQUIPAMIENTO ASISTENCIAL

El fomento, la prevención, la recuperación y la rehabilitación de la

111

salud de la comunidad de Cartagena, esta dada al sector oficial y mixto, que esta compuesto por las entidades que dependen directamente del estado y reciben aporte de este.

El sector privado está integrado por las entidades que funcionan bajo el regimen de derecho privado y no reciben auxilios oficiales, lo conforman las clinicas y consultorios particulares.

Cartagena cuenta con 15 Instituciones Hospitalarias; de las cuales 5 son oficiales, 8 son de caracter privado, 1 es descentralizada y una pertenece al Instituto de Seguros Sociales (ver cuadro 20)

#### CUADRO 20

#### INSTITUCIONES HOSPITALARIAS DE CARTAGENA SEGUN CARACTER PARA 1.983

Instituciones	Caracter
Hospital Napoleon Franco	Oficial
Clinica Blas de Lezo	Privada
Hospital Bocagrande	Privado
Clinica Cartagena	ISS
Clinica Club de Leones	Oficial
Hospital de Manga	Privado
Clinica Lourdes	Privada
Clinica Madre Bernarda	Privada
Clinica Vargas	Privada
Hospital Naval	Descentralizado
Hospital San Pablo	Oficial
Clinica de Tumores	Privada
Hospital Universitario	Oficial
Maternidad Rafael Calvo	Oficial
Maternidad Bocagrande	Privada

Fuente: Servicio Seccional de Salud.

112

Del total de las instituciones, las Oficiales representan el 33%, las Instituciones privadas el 53%, las descentralizadas el 7%, y las pertenecientes al Instituto de los Seguros Sociales el otro 7%.

En el cuadro 21 observamos la evolución del recurso cama para cada una de las instituciones hospitalarias de la ciudad en el periodo 1.979-1.983.

Notamos que esta evolución en Cartagena no ha sido positiva, ya que en el periodo no se da un incremento de este recurso proporcional a las necesidades de la población.

De 1.979 a 1.980 solo aumenta este recurso en una cama, para 1.981 se incrementa en 67 camas, pasando a conformar un total de 1.197 camas; Para 1.981-1.982 aumenta en 6 y por el contrario para 1.983 este recurso disminuye, hasta llegar a 1.156 camas.

Del total de camas que muestra la ciudad en 1.983, las instituciones oficiales participan en un 58% es decir 671 camas, notándose una mayor representación del Hospital Universitario, que cuenta con suficiente planta física para incrementar el recurso.

CUADRO 21

EVOLUCION DEL RECURSO CAMA PARA LA CIUDAD DE CARTAGENA PARA

115

1.979-1.983

Instituciones	1.979 # de Camas	1.980 # de Camas	1.981 # de Camas	1.982 # de Camas	1.983 # de Camas
Hospital Napoleon Fco.	39	40	48	40	32
Clinica Blas de Lezo	13	11	18	18	28
Hospital Bocagrande	73	65	65	65	65
Clinica Cartagena	90	92	92	82	60
Clinica Club de Leones	42	46	42	39	40
Hospital de Manga	85	85	80	80	80
Clinica Lourdes	12	11	10	10	10
Clinica Madre Bernarda	90	90	100	100	100
Maternidad Bocagrande	10	10	10	10	10
Clinica el Carmen	10	10	—	—	—
Clinica Vargas	18	20	25	25	25
Hospital Naval	40	40	77	77	77
Hospital San Pablo	163	166	156	164	135
Clinica de Tumores	31	31	45	45	30
Hospital Universitario	348	348	353	360	376
Maternidad Rafael Calvo	65	65	76	88	88
TOTAL	1.129	1.130	1.197	1.203	1.156

Fuente: Servicio Seccional de Salud.

114

Las instituciones privadas representan el 30% (348 camas) del total de este recurso, lo que indica que la mayoría de ellas son instituciones muy pequeñas.

Los seguros sociales participan en un 5.2% y el Hospital Naval que es la entidad descentralizada en un 6.8%.

Según la asociación Colombiana de Hospitales, por cada 1.000 habitantes se requieren 3 camas de donde se desprende que en la ciudad de Cartagena y con la proyección de la población, para 1.979 se presenta un déficit de 43 camas (ver cuadro 22).

Observamos también que para el año 1.982 este déficit se eleva a 115 camas y para 1.983 este se incrementa hasta llegar a 214 camas; Esto es debido, como lo habíamos dicho antes que el crecimiento o incremento en el número de camas para cada una de las instituciones, no era proporcional al crecimiento de la población.



CUADRO 22

DEFICIT DEL RECURSO CAMA EN LA CIUDAD DE CARTAGENA

Años	Población	Camas Existentes	Camas Retiradas	Deficit
1.979	390.551	1.129	1.172	43
1.980	406.173	1.130	1.218	88
1.981	422.420	1.197	1.267	70
1.982	439.317	1.203	1.318	115
1.983	456.890	1.156	1.370	214

Fuente: Servicio Seccional de Salud.

De otra parte, los recursos humanos en organismo de salud a 31 de Diciembre de 1.982 eran:

Medicos	379	Enfermeras Profesionales	88
Odontologos	81	Auxiliares de Enfermeria	516
Veterinarios	6	Ayudantes de Enfermeria	432
Bacteriologos	49	Trabajadores Sociales	17
Promotores de Salud	63		

Cartagena, para ese mismo año presentaba el siguiente número de instituciones, según el tipo de organismo:

Tipo de Organismo	# de Instituciones
Hospitales y Clínicas	15
Centros de Salud con Camas	—
Centros de Salud sin Camas	18
Puesto de Salud	14
Consultorios o Dispensarios	21

### 3.3.2 SALUD Y DESARROLLO URBANO

La salud puede definirse como la liberación de padecimientos agudos y crónicos, una buena alimentación adecuada y un buen bienestar físico y mental. La buena salud es uno de los objetivos más ampliamente aceptados del desarrollo.

Aun cuando pueda a veces exagerarse la situación, de los trabajadores saludables son más productivos, y los estudiantes saludables aprenden



mejor las cosas que aquellos que no lo son. Así pues es probable que las mejoras en la salud tengan el mismo tiempo influencia directa en el mejoramiento de otros sectores. Al mismo tiempo, el desarrollo en otros sectores puede contribuir al mejoramiento de la salud. Las facilidades mejoradas de transportes pueden llevar a sus zonas de servicio a la gente que anteriormente vivía fuera del alcance efectivo de los medios de instalaciones existentes en salud y el contexto cada vez mayor con los centros y los servicios urbanos (educación, servicios públicos, comunicación, transporte etc.), puede incrementar el deseo de esas personas de obtener beneficios de los servicios médicos modernos e igualmente una equitativa distribución de los ingresos reales pueden poner la atención médica científica al alcance económico de un mayor porcentaje de la población.

Sin embargo, la problemática de la salud en Latinoamérica y en algunos países como Colombia es cada vez más comentable y crítica debido a los siguientes hechos:

- a) "Excesivo crecimiento que experimentan algunas ciudades" (1)
- b) La distribución de la población en el espacio físico, se hace sin ningún orden, sin un plan regulador que especifique el uso de la tierra; lo que hace que presenten barrios piratas, comunas y zonas marginadas.
- c) Con frecuencia los nuevos asentamientos de las gentes se hace en zonas sin infraestructura de servicios por ser terrenos bajos, pantanosos y anegadizos. Los inmigrantes buscan en las ciudades soluciones a la salud, educación, empleo, etc; de ahí que en la ciudad se generen nuevos problemas, además de los ya existentes y los que traen las gentes, como el hacinamiento, el deterioro del espacio y ambiental.

(1) Boletín Electrónico 1.979.

- 118
- d) En Cartagena y demás ciudades de Colombia los consultantes a los Centros de Salud que requieren hospitalización, se envían directamente a los hospitales especializados sin contar con las suficientes unidades y centros intermedios de salud que resuelvan la patología más simple.

### 3.3.3 SANIDAD DEL MEDIO AMBIENTE

Los programas de sanidad del medio ambiente están planeados para controlar las enfermedades de toda la comunidad, rompiendo el contacto entre los agentes de infección y el hombre, y para ser más saludable el medio ambiente en que vivía el hombre tomando otras medidas por ejemplo:

Controlando la capacidad y calidad, disposición de excretos y aguas servidas, recolección y disposición final de basuras y calidad sanitaria de las viviendas.

Algunos tratadistas del desarrollo resaltan la importancia de estas medidas en los términos siguientes:

"Algunas de las enfermedades más importantes en América Latina pueden atacarse con acciones de este tipo:

La mayoría de las enfermedades contenidas en el agua resultan de la contaminación del agua potable con materias fecales. Los proyectos para el suministro de agua y obras de alcantarillado, con frecuencia efectuados coordinadamente cuando no como un plan único, son los medios más importantes para combatir dichas enfermedades" (1).

(1) Op Cit. Pag 117

El crecimiento de la población Latinoamericana y las características principales de la industrialización y urbanización en la región han aumentado los problemas de contaminación del aire, agua y suelo, por lo que la organización panamericana de la salud (OPS), intensifica su cooperación técnica con estos países en la planificación y desarrollo de programas de planeamiento sanitario.

"Se ha dado más alta prioridad a los programas de abastecimiento de agua y disposición de desechos que influyen la ejecución de estudios técnicos, institucionales, económicos, sociales y financieros sobre la factibilidad de proyectos específicos, para zonas urbanas periurbanas y rurales" (1).

Existe la voluntad manifiesta de varios países de la región de adoptar políticas expresas de protección del medio ambiente en defensa de los recursos naturales. En Colombia el código de recursos naturales y del medio ambiente recién promulgado, define una política para el tratamiento de la sanidad ambiental y de los recursos naturales y establecer severos reglamentos para prevenir la explotación y el uso inadecuado de la flora, la fauna, las fuentes primarias de energía y de los recursos del paisaje y de la atmósfera. Además de establecer normas para el desarrollo industrial y explotación agropecuaria, el código respalda la reserva de los recursos geotérmicos y de la energía marina. Establece también normas sobre el control de los ruidos provenientes de fábrica, locales deportivos, y vehículos, proporcionando además a las autoridades, los medios necesarios para ejercer un rígido control del empleo de productos químicos-tóxicos y de sustancias radiactivas. Hasta el momento se trata del más completo instrumento jurídico que existe en la región para preservar el medio ambiente.

(1) Informe cuatral 1.974 - 1.977 Oficina Panamericana de la Salud, Pág. 16.

### 3.4 RECREACION Y DEPORTES

El deporte es imagen que refleja nuestro tiempo, por lo tanto cada país tendrá el deporte que merece, siendo responsabilidad de todos hacer posible que el deporte y la recreación ocupen el lugar que corresponde a la vida moderna y actúen como elementos mejoradores de salud, la formación integral y equilibrio general del hombre.

El deporte ofrece todas las formas de conveniencia humana, haciéndolas alcanzables y visibles para cualquiera.

Podemos afirmar, sin lugar a equivocarnos que el deporte es un índice incuestionable del desarrollo de un pueblo. Es así como observamos la situación real de algunos países subdesarrollados mostrando la imposibilidad práctica de hacer uso de la fuerza educacional del deporte:

Es un hecho incontrovertible que el deporte moderno al amparo del desarrollo científico y tecnológico de las sociedades más avanzadas ha alcanzado logros impresionantes.

Los recursos físicos y humanos deportivos de nuestro departamento se hayan concentrado casi totalmente en Cartagena, sin que lleguen a estar acorde a las reales necesidades de una ciudad de la embergadura de ella.

No se escapa siquiera al casual observador la pobreza de escenarios deportivos de nuestra ciudad, esto lógicamente no permite al deporte de nuestra región su pleno desarrollo ya que, conjuntamente con

los implementos deportivos, los escenarios donde se cultiva el deporte vienen a conformar lo que podría llamarse laboratorio de las juventudes en cuanto a salud física y mental se refieren.

Los recursos humanos con respecto al deporte pueden clasificarse de la siguiente manera:

Deportistas, entrenadores, monitores, profesores de educación física, dirigentes y aficionados. Cada uno de estos elementos requieren la debida atención, ya que la conjunción de ellas son necesarias en la obtención de más y mejores resultados.

No se cuenta con edificios propios para su funcionamiento, por lo que tienen que recurrir al arrendamiento tanto para jundeportes como para las federaciones que tienen su sede en esta ciudad.

Los terrenos donde se practica algún deporte, no se haya ninguno es criticurado a nombre de Jundeportes, sino que pertenecen al Municipio, quien lo cede u otorgan en caso de realización de alguna obra.

CUADRO 23

ESTADIOS Y CANCHAS EXISTENTES EN LA CIUDAD

	Estadios	Canchas
Beisbol	2	5
Atletismo	—	2
Basquetbol	—	14
Boxeo	—	3
Futbol	1	5
Natación	—	1
Tejo	—	10
Voleibol	—	9
Softbol	—	12

Fuente: JUNDEPORTES, Seccional Bolivar.

Cartagena cuenta con los unicos estadios con que cuenta nuestra re-  
 gión, pero el volumen de canchas es mucho más elevado, debido a que  
 estas pueden ser habilitadas con una baja inversión para la practica  
 de deporte; pero es importante señalar que las canchas en su mayoría  
 no guardan las especificaciones tecnicas requeridas para la practica  
 del respectivo deporte.

A nadie escapa la dificultad inmensa de realizar construcciones deportivas en esta ciudad, pues los terrenos utilizables como ya lo habiamos dicho, pertenecen a particulares o al Municipio y los hay muy pocos, Ademas que su magnitud y ubicacion la mayoria de las veces no son optimas para una construccion de tal tipo. Ante esta situacion Jundeportes Seccional requiere de la colaboracion decidida de las autoridades civiles y particulares ya que por lo antes dicho es casi imposible, debido a que los recursos con que cuenta Jundeportes no le permiten hacer erogaciones en la compra de terrenos.

La actividad deportiva en Cartagena es innata a sus habitantes es pecialmente para los deportes autoctonos y propios de la region como son el Beisbol y el Boxeo, y es tierra extraordinariamente abonada para la practica de otro deporte. Sin embargo esta actividad esta muy distante de tener una adecuada y tecnica organizacion que llegue a la mayoria de la poblacion, con todos los adelantos de la pedagogia deportiva moderna y con las Atenciones que la medicina deportiva deba brindar.





#### 4. INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS PUBLICOS

##### 4.1 Sistema de Acueducto

La fuente de abastecimiento es el Canal del Dique, brazo que se desprende cerca de la desembocadura del Río Magdalena.

Debido a su localización con respecto a la fuente de suministro de agua cruda, el acueducto de Cartagena tiene su captación en Cambote, puerto sobre el Canal del Dique, para luego ser conducidas por tuberías hasta sus dos plantas de tratamiento, localizadas en el Barrio del Bosque, sitio denominado Loma del Marión.

Existe una darsena de presedimentación para captación del agua, de donde es succionada por las bombas. Las dimensiones actuales de la darsenas son 140 metros de Longitud por 40 de Ancho, con profundidades que oscilan entre 1 y 4 metros aproximadamente.

En la estación de bombeo se encuentran instaladas 6 bombas centrifugas tipo vertical accionadas por motores eléctricos; la tubería de impulsión de esta bomba es de 16" las caules descargan a un colector de 24" y este a su vez a las tuberías 30" que conducen el agua a las plantas de tratamiento.



Con la incorporación del acueducto de planta de soda, se tiene otra fuente de abastecimiento en la Ciénaga de Dolores, perteneciente al sistema lagunar de Juan Gomez. Este sistema esta compuesto por la Ciénaga de Juan Gomez, Bohorquez y Dolores, las cuales son alimentadas por el Canal del Dique durante la época de niveles altos del mismo y a su vez desaguan naturalmente al Canal cuando el nivel de este desciende. El sistema lagunar tiene una extensión aproximada de 3.000 hectáreas y una profundidad media de un metro.

El transporte del liquido del acueducto de Gambote se hace a través de dos tuberías de conducción de diametro interior de 30", siendo una de ellas de concreto y la otra de acero con una longitud de 41 kilometro aproximadamente cada tubería, que a lo largo de ella se encuentran instaladas tanto válvulas de aire (automáticas y manuales) como válvulas de descargue y unas torres, siendo la función de las válvulas de aire y de las torres, la de drenar el aire contenido en las tuberías, y las de las de descargue drenar el lodo que pueda acumularse de las ensenadas.

La tubería de conducción entre Dolores y Cospique tiene un diametro nominal de 45" y es del tipo de cilindro de acero con refuerzo en varilla. Su longitud es de 30 Kmts aproximadamente y la resistencia estructural es variable. De la tubería principal de 45" se deriva un ramal de 30" de dos Kmts de longitud que alimenta las instalaciones de Planta de Soda.

La tubería de 45" que llega a cospique se prolonga en una longitud de 8 Kmts y un diametro de 36" para alimentar las plantas de tratamiento localizadas en el Bosque.

126  
Esta conducción tendrá una capacidad normal de suministro de 115.000 mts cúbicos día y actualmente esta siendo sometida a pruebas hidráulicas antes de darse al servicio.

Las plantas de tratamiento se denominan 1 y 2 situadas en el Barrio del Bosque en el lugar denominado Loma del Marión con una capacidad de diseño de 23.000 mts cúbicos día y una capacidad máxima de 30.000 mts cúbicos día cada una.

Actualmente se esta llevando a cabo una optimización de la planta que permitirá aumentar su capacidad de tratamiento a 90.000 mts cúbicos día. Con esta optimización entrará a tratamiento 85.000 mts cúbicos por día de Gambote y 50.000 mts cúbicos día de Ciénaga de Dolores.

Proximamente se iniciará la construcción de la primera etapa de una nueva planta de tratamiento que permitirá tratar un caudal adicional inmediato de 50.000 mts cúbicos día.

Las aguas del Canal del Dique son facilmente tratables con alumbre para reducir la turbiedad y el color a limites aceptables de potabilidad. Estas aguas no requieren dosificación de cal primaria por ser la alcalinidad del agua suficientemente alta para proveer la requerida por el alumbre. El agua de Dolores tambien puede tratarse con alumbre para reduccion de color y turbiedad; pero las mezclas de las aguas de Dolores y el Dique favorece y facilita el tratamiento de las dos aguas al conseguirse una menor variación en los rangos de turbiedad de las aguas del Dique y un floc fino pero que sedimenta facilmente en las aguas de Dolores.

127

La actual planta de tratamiento puede almacenar un volumen de agua tratada de 17.000 mts cúbicos. Junto con la nueva planta, se construirá otro tanque de almacenamiento con capacidad de 10.000 mts cúbicos lo que daría un volumen total de almacenamiento de 27.000 mts cúbicos, lo cual es conveniente que desde un comienzo quede concentrado en ese sitio, como reserva de emergencia para el abastecimiento en caso de falla de cualquiera de los dos sistemas de suministro de agua cruda, los cuales dependen de bombeos a través de largas conducciones.

De los tanques de agua clara, está pasa por gravedad al sistema de distribución por medio de una tubería de 30" de diámetro interior, con una longitud aproximada de 4.080 mts. El sistema de distribución incluye aproximadamente 300 kmts de tubería de los cuales 110 kmts con diámetros comprendidos entre 4" y 20" son de hierro fundido y el resto de tubería de asbesto-cemento. La tubería de hierro fundido fué instalada entre el año 1.938 y el año 1.951, salvo la de 9" que fué instalada en el año 1.904.

En el año 1.973, se instaló una tubería de asbesto-cemento de 16" de diámetro y 1.600 mts de longitud que va desde la planta de purificación hasta empalmarse con la tubería de 16" que va por la transversal 54 en un punto cercano a la entrada de la carretera de Manonal.

El estado actual del sistema de acueducto de la ciudad de Cartagena es el siguiente:

Capacidad suministro agua cruda	240.000 M <sup>3</sup> /dia
Suministro agua cruda	80.000 M <sup>3</sup> /dia
Potencial para potabilizar	160.000 M <sup>3</sup> /dia
Capacidad planta tratamiento	160.000 M <sup>3</sup> /dia
Volumen tratado	140.000 M <sup>3</sup> /dia
Capacidad redes distribución	140.000 M <sup>3</sup> /dia
Consumo promedio de agua	130.000 M <sup>3</sup> /dia
Número de suscriptores	42.680

El volumen actual de agua para suministro es de 140.000 Mts<sup>3</sup>, relacionando esta cifra con el número de viviendas existentes en la ciudad, el cual es según aproximación hecha por nosotros, de 87.694:

Vemos que a cada vivienda corresponde un promedio 160 Mts<sup>3</sup> por día, si consideramos que el 30% del agua es consumida por la industria, construcción y el turismo, la situación real es de 1.11 Mts<sup>3</sup> diaria por vivienda, lo cual muestra la deficiencia del servicio que esta lejos de cubrir las necesidades de la población.

La población beneficiada con la red de acueducto instalado corresponde al 70% (319.823 habitantes).

Actualmente las empresas públicas ejecutan el plan BIRF III conjuntamente con el BIRF e Insfopal el cual está encaminado fundamentalmente a aumentar la capacidad de producción y tratamiento de agua.

Se instalarán algunas líneas maestras de distribución tales como



planta de tratamiento, tanque el Carmelo y se habilitara el tanque de Nariño. Con la financiación del Birf III, se harán obras de protección en las captaciones y conducciones, se construirá la segunda etapa de la nueva planta de tratamiento y se iniciará la instalación masiva de tuberías de refuerzos y redes secundarias de distribución para toda la ciudad.

Concluidas las obras del plan Birf III, en junio de 1.985, la situación del acueducto será:

Capacidad de suministro de agua cruda	327.000 M <sup>3</sup> /día
Suministro de agua cruda a industrias en ruta	107.000 M <sup>3</sup> /día
Potencial para potabilizar	220.000 M <sup>3</sup> /día
Capacidad planta tratamiento	220.000 M <sup>3</sup> /día
Capacidad redes de distribución	220.000 M <sup>3</sup> /día

O sea que para 1.985 el volumen de agua tratada se igualará al distribuido, llegandose a un normal y satisfactorio suministro hasta el año 1.990. Claro esta que esto es posible teniendo en cuenta el aumento de la inversión.

#### 4.2 SISTEMA DE ALCANTARILLADO

El sistema de alcantarillado es de tipo separado, es decir que hay alcantarillado sanitario y alcantarillado pluvial, los cuales funcionan independientemente.

Alcantarillado sanitario: Hay dos formas de disposición final de las aguas servidas: el vertimiento a la cienaga de la virgen y el vertimiento a la bahia frente a manzanillo.

El vertimiento de manzanillo: Al vertimiento de manzanillo van los Barrios de Laguito, Castillo grande, Bocagrande, el recinto amurallado, Getsemani, La matuna, Pie de la popa, Lo amador, Martinez martelo, La quinta y otras areas que bordean la Avenida Pedro de heredia, por donde va el colector de gravedad de san felipe que llega a la estación de bombeo, de el Bosque que tambien ira a manzanillo.

Esquemáticamente el vertimiento de manzanillo consta de lo siguiente:

- a) Una red para la urbanización de el Laguito que drena sus aguas a la estación de bombeo del mismo nombre, situada al lado del parque. Esta estación bombea sus aguas por medio de una tubería de presión de 12" al alcantarillado de Bocagrande,
- b) Una red para los Barrios Bocagrande y Castillo grande que drena a la estación de bombeo de Bocagrande situada en las proximidades de la iglesia de dicho Barrio; de aqui las aguas servidas son bombeadas por una linea de presión de 10" y 12" hasta la estación de la matuna en una longitud de 2.800 Mts.

134  
Comunidad de Est...

Esta línea recibe la tubería de presión de la estación de la aduana, a donde las aguas negras procedentes de una parte del Centro amurallado. A la estación de la Matuna llegan también las aguas servidas de gran parte del Centro amurallado, San diego, Getsemaní y la Matuna.

Todas estas aguas son bombeadas desde la estación de la Matuna por medio de una tubería de presión de 18" y 1.040 Mts de longitud, al colector de San felipe, que es la espina dorsal de este sistema y comienza en los alrededores de donde estuvo situada la antigua fuente del Pie del Cerro. Este colector consta de varios tramos de tubería de concreto reforzado con un revestimiento interno especial con diametro de varias capacidades que van desde 24" y 48", reciben en su recorrido además de las descargas anteriores, las aguas negras de Lo amador, La quinta, Martinez martelo que provienen de las estaciones de bombeo del Pastelillo situada en Manga y del Puente Jimenez situada en el Pie de la popa.

Desde la estación de bombeo del Bosque todo el caudal es bombeado por una línea de presión de 24" y 2.900 Mts de longitud hasta una cámara de empalme con el vertimiento submarino que esta situada en la orilla de la Escuela Naval. Este vertimiento consta de una tubería sumergida en la bahía de 30" de diametro interno y exteriormente con esmalte de alquitran de hulla según especificaciones para condiciones submarinas y cuya descarga se encuentra a 26 Mts de profundidad y 800 Mts distantes de la orilla sur de la escuela naval.

132

Vertimiento de la ciénaga de la virgen: Este vertimiento esta formado por grandes colectores que van directamente a la ciénaga de la virgen, unos ya construidos que están en servicios y otros en construcción.

Está en construcción el colector de Crespo que llevará las aguas negras procedentes de los Barrios de Torices, Canapote, el Espinal, Daniel Lemaitre, Pedro Salazar, Santa María, 7 de Agosto y San Francisco.

Está construido el colector de Maria Auxiliadora situado frente a la iglesia del mismo nombre con una longitud de 350 Mts y un diametro de 20". Este colector esta recibiendo las aguas servidas procedentes de amberes y del barrio españa.

Tambien esta construido el colector de Zaragocilla, el cual tiene una longitud de 380 Mts y un diametro de 28" y recibe las aguas provenientes de Zaragocilla y el Cairo.

Igualmente esta construido el colector izquierdo de Blas de Lezo, que tiene una longitud de 2.500 Mts y un diametro que varia entre 24 y 27". A este colector estan llegando todas las urbanizaciones del ICT. Como son: El Socorro, San Pedro, Blas de Lezo, Chiquinquirá, Republica de Venezuela, Los Angeles, Las Caviotas, Las Gaviotas, La Castellana, La Floresta, Villa Sandra y otros Barrios como El Carmelo, La Providencia, Madre Bernarda y Santa Monica.

Existen otros vertimientos independientes como el de Ceballos al cual



133  
están llegando las aguas negras de los Caracoles, Inem y el Nuevo Bosque. Estas aguas serán tratadas igualmente por la laguna de oxidación de Ceballos.

Hay algunos alcantarillados con descargas provisionales como el del Alto Rosque, Chile y los Cerros, los cuales serán incorporados al colector del Bosque tan pronto sea construido.

#### Alcantarillado Pluvial:

El sistema de drenaje de aguas lluvias, en su gran parte es de tipo superficial, solamente existe alcantarillado para aguas lluvias en algunos sectores del centro amurallado y el barrio Getsemaní.

La estructura principal de este alcantarillado, la forma el llamado canal de San Anastasio, el cual está formado por tres tuberías de 48" de diámetro que arranca desde el muelle de los pegasos, pasan por la glorieta de Don Pedro de Heredia, siguiendo a lo largo de la Avenida Venezuela hasta la India Catalina y termina en el Lago de Chambacú donde solamente llegan dos tubos de diámetro ya indicado.

Este colector de aguas lluvias recibe otros colectores secundarios que van por las calles del tablón, primera de badillo y calle de la moneda, avenida Carlos Escallón y plaza de la aduana.

Las aguas lluvias penetran a los colectores por medio de invertebrales de tipo combinado de entrada vertical y rejillas horizontales, los

934

cuales afrontan un serio problema de que se atribuyen con frecuencia por la cantidad de basura que vierten las calles y a veces hasta lo hacen cuando esta lloviendo para que dichas basuras se vayan en la corriente.

Otro colector para aguas lluvias arranca desde el Lago Chambacú frente a las instalaciones de comfenalco, van a todo lo largo de la Avenida Daniel Lemaitre, Avenida del Centenario, calle de la media luna y termina donde estuvo el antiguo mercado público. Esta formado por una tubería de concreto reforzado de 48" de diametro interior.

El estado actual de sistema de alcantarillado esta dentro de su capacidad de servicio, con la excepción del colector que llega a la estación de bombeo de Bocagrande y al tubería principal de Blas de Lezo, que bordea el barrio, los probablemente habrá que reforzar de acuerdo con estudios que para el efecto habrán de realizar las E.E. P.P. M.M.

Un fenomeno notorio en el alcantarillado sanitario de algunos sectores de la ciudad es el rebose de las tuberías en las cámaras de inspección durante aguaceros y después de ellos y como consecuencia de la penetración de aguas lluvias al sistema por los mismos orificios de las tapas de los pozos de inspección, por los registros de las conexiones domiciliarias, que no son absolutamente herméticos y por acto voluntario de algunos propietarios de residencias que ante la posibilidad de inundación resuelven destapar los mencionados registros para que las aguas lluvias que los amenazan desaguen a las alcantarillas, que no se han diseñado para prestar este servicio dado que el sistema no es de tipo combinado.

135

Actualmente las eEE. P.P. MM. cuentan con un total de 26.866 suscriptores en el servicio de alcantarillado sanitario y este tiene una cobertura de aproximadamente el 40%, lo que corresponde a una población de 182.756 habitantes.

Con la financiación del actual plan Birf III, está incluida la construcción de las redes de alcantarillado faltantes de los Barrios Amberes y Crespo, la instalación de la tubería de impulsión de la estación el oro y la construcción de la obra civil y montaje de equipos electro-mecánicos de las estaciones de Torices y el Oro. Este plan contribuirá a aumentar la cobertura al 50% y una vez concluidas las obras de alcantarillado proyectadas en la zona sur-oriental por el ICT se cubre el 70% de la población.

#### 4.3 ENERGIA

El servicio de energía eléctrica en la ciudad de Cartagena es suministrado por la Electrificadora de Bolívar y Corelca.

Todo el sistema de las empresas es de tipo térmico con la siguiente potencia efectiva:

Diesel 2.900 K.W. Vapor 39.000 K.W y turbogas 35.000 K.W. La anterior cifra incluye 20.000 K.W de unidad turbogas de propiedad de Corelca.

El sistema se encuentra integrado al sistema interconectado de la costa atlántica, aportando sus K.W efectivos al mismo.

136  
Comunicación en el tiempo

Adicionalmente en otras áreas del Departamento se tiene una capacidad de 5.750 K.W en unidades diesel para un total de 800 K.W efectivos generados en jurisdicción de la empresa.

El sistema de transmisión de alto voltaje cuenta con la línea 200 K.W doble circuito que une las ciudades de Cartagena y Barranquilla a través de una subestación de enlace en ternera, perteneciendo todo este sistema a Corelca, esta interconexión es parte de la integración eléctrica de la Costa Atlántica y ha permitido un intercambio de energía, que se ha reflejado en mejoras de la prestación del servicio.

El sistema de subtransmisión y distribución actualmente posee 63.6 Knts de línea a nivel de 66.K.W y 211 Ktms de línea a 13.2 K.W. El principal desarrollo de estos sistemas ha sido en la zona norte del departamento interconectado diferentes poblaciones.

El servicio de energía se amplió en los últimos cuatro años con la construcción de redes para el servicio de 1.600 viviendas.

De la situación actual de la energía se desprende que es necesario continuar con el proceso de adecuación de redes, incluido con esencial urgencia el cambio de redes del centro, con las características y requisitos de ocultamiento que demanda la zona histórica; proceso que en estos momentos esta llegando a su culminación.

Existen cinco subestaciones;

Cospique, Bosque, Manga, Gambote, y Ternera; las dos primeras atienden gran parte del sector industrial.

137

El número de suscriptores que posee la empresa actualmente en Cartagena es de 51.106 con una población que llega a 260.170 habitantes, lo que representa una cobertura del 50% aproximadamente.

En el Departamento de Bolívar, Corelca presta los servicios de generación de energía eléctrica por intermedio de la central termoelectrica de Caratgena (Termocartagena), ubicada en al via a manonal.

Actualmente termocartagena tiene una potencia instalada de 202.000 K.W generada por 3 unidades, dos de ellas de 66.000 K.W cada una y una de 70.000 K.W, lo cual representa un 22.34% del total de la capacidad de generación eléctrica instalada en toda el área de la Costa Atlantica que es del orden de 904.000 K.W.

En estos momentos estas unidades se encuentran generando su carga nominal y para su operación estan utilizando como combustible el gas natural procedente de la Guajira, como combustible alterno Fuel Oil.

Para atender el crecimiento de la demanda de energia en el periodo 1.986-1.990 Corelca tiene en desarrollo el proyecto de termocartagena IV. Este proyecto consiste en una unidad termoelectrica de 150.000 K.W. de capacidad netos y la ampliación de la subestación existente localizada en predios de la central termoelectrica de Caratgena y con tigua a la unidad 3.

El proyecto involucra el suministro de montaje de equipos y materiales para entregar una planta electrica nueva y autónoma en su operación

la cual deberá construirse como una extensión integral de las unidades existentes con las interconexiones para respaldo del conjunto de las 4 unidades. Este trabajo comprende además de los equipos y materiales, las obras civiles y arquitectónicas, labores de montaje e instalaciones, pruebas de equipo tanto en fábrica como en sitio y puesta en operación comercial.

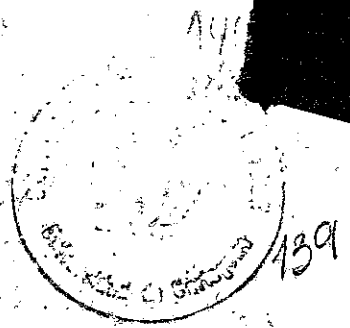
Por parte de la Electrificadora de Bolívar tiene proyectado para 1.984 una inversión total en las distintas áreas de la empresa, que asciende a \$ 1.400 millones, para distribuirlos en generación, transmisión, subestación (mamonal), distribución (remodelación redes sector amurallado) y otras inversiones y obras.

Entre las principales obras a cargo de la electrificadora de Bolívar, a partir de 1.984 tenemos:

- Subestación Industrial de Mamonal.
- Remodelación Sector Amurallado.
- Redes de Cartagena.
- Subestación Ternera.
- Estudio del Sistema.
- Programas de Iluminación Mercurial.
- Plan de mantenimiento y mejoramiento red zona industrial.

Con estas obras y con el proyecto de termocartagena IV se disminuirá la demanda del servicio, ya que la cobertura se ampliará a un 70% aproximadamente.

CAUDRO 24



CONSUMO DE ENERGIA ELECTRICA EN CARTAGENA

(Millones K.W.H.)

Año	Usos Industriales	Usos comercial y domesticos	Total
1.971	214.5	76.6	291.1
1.973	216.7	89.7	306.4
1.975	204.8	115.3	320.1
1.977	197.7	143.4	341.1
1.978	217.1	198.8	415.9
1.979	244.3	233.5	477.8
1.980	262.7	260.3	523.0
1.981	260.5	286.3	546.8
1.982	257.7	315.0	572.7

Fuente: Banco de la Republica.

En el cuadro 24 podemos observar el consumo de energia de la ciudad en el periodo 1.971-1.982. Vemos que el consumo es mayor para casi todos los años para la industria; solo en los dos ultimos años el consumo doméstico y comercial es mayor.

4.4 TRANSPORTES Y SISTEMA VIAL.

4.4.1 TRANSPORTES

4.4.1.1 TRANSPORTE TERRESTRE

Es el medio masivo de transporte más económico, al mayor parte de los usuarios se movilizan por tierra utilizando el transporte automotriz.

Aunque la mayor parte de los pasajeros utilizan el transporte público, existe un crecido parque automotriz privado en la ciudad.

Transporte urbano:

El transporte urbano en Cartagena esta servido por buses, busetas, taxis y vehiculos particulares; los cuales transportan aproximadamente 300 millones de pasajeros al año.

En el año 1.979 existian en la ciudad 7 empresas de transporte con un cubrimiento de 24 rutas que poseian un total de 728 buses y 110 busetas de las cuales el 16% se encuentran generalmente fuera de servicio por estar en mantenimiento y reparación.

En el año 1.983 el número de buses era de 768 y de 122 busetas, con un cubrimiento de 28 rutas.

En la actualidad se encuentran inscritos 1.352 automoviles (Taxis) para el servicio público, de diferentes marcas y modelos.

El crecimiento en Número de buses ha sido paralelo al crecimiento demográfico de la ciudad, presentandose en la actualidad un equilibrio entre la demanda de transporte y la oferta del servicio.

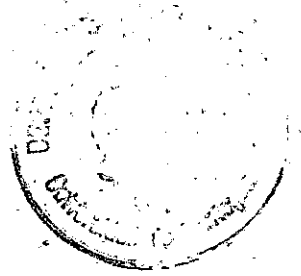


Podemos decir que el 45% de los buses que forman el parque automotor se encuentran obsoletos, haciendose necesario que los empresarios renueven sus equipos, además resultan notorias las pésimas condiciones internas de los buses, los cuales son a menudo sucios, desvencijados y sin condiciones mínimas de funcionalidad, comprobandose que solo el 25% del total posee puertas traseras, utilizandola solo una minoria.

La situación anterior permite que los buses pasen más en los talleres que en servicios, notandose un deficit de buses en las horas de más movimiento, como son las 7. A.M. 12 M y 6. P.M. Además 768 buses en las condiciones descritas para una ciudad de casi 500.000 habitantes, son insuficientes.

En la actualidad funcionan 8 empresas de buses como sociedades limitadas y cooperativas, que son:

Empresas	%
Etul	11.3
Flota de lujo	5.5
Rodriguez torices	26.2
Cotransbol	5.2
Renaciente	27.6
Cotransurb	4.8
Media luna	4.6
Chambacú	14.8



De estas 8 empresas 4 tienen afiliados el 79.9% de buses y de estas,

2 controlan el 53.8%.

Un problema que impide la marcha del flujo vehicular en las calles, es la forma como los conductores operan sus vehiculos deteniendose sobre los carriles de tráfico, cruzandose en las calles, con el proposito de recoger pasajeros no obedeciendo a las más elementales normas de tráfico. Las paradas no están señalizadas y los choferes detienen sus buses en cualquier lugar cuando reciben la señal de los pasajeros. No existen bahias especiales de estacionamiento de buses con el fin de que estos puedan cargar o descargar pasajeros sin interferir el tráfico en movimiento.

En el presente existen 26 rutas que sirven a la ciudad e invariablemente todas llegan al centro. Las rutas son: las siguientes:

- Alto Bosque.
- Bocagrande Marbella.
- Bosque Blas de Lezo.
- Bosque Escallón Villa.
- Bosque Albornoz.
- Bosque Caracoles.
- Crespo Manga Bocagrande.
- Crisanto Luque Chile Los Cerros.
- Daniel Lemaitre.
- Escallón Villa Las Gaviotas.
- Escallón Villa 13 de Junio
- Escallón Villa el Pozon
- Escallón Villa San Pedro Socorro.
- Escallón Villa Caracoles.
- Esperanza.
- Laguito Manga Popa.
- Manga Bazurto.

- Manga Camino Arriba.
- Nuevo Bosque Calamares.
- Nariño.
- Paraguay Junin.
- Popa Olaya.
- Seguros Bolivar.
- Torices Santa Maria.
- Zaragocilla Calamares.

Resaltamos que la mayoría de las vías por donde se movilizan estas rutas, están mal atendidas, en el sentido que no están pavimentadas, o el pavimento se ha ido deteriorando y se presentan huecos, o cuando llueve se inundan, lo que permite que el flujo vehicular, se dificulte y motive un deterioro de los buses.

En la ciudad de Cartagena se han recargado ciertas vías importantes, siendo el caso más grave el de la Avenida Pedro de Heredia, en el sector comprendido entre la Fabrica de hielo y la estación de servicio Texaco #3, que se encuentra servida por 19 rutas presentando en las horas pico una situación de congestión y que se agrava aún más por la carencia de paraderos y señalados.

En relación a las tarifas de transporte urbano por bus se encuentran fuertemente subsidiados hasta el punto de que cerca del 70% de los ingresos de este transporte se originan en el subsidio que el estado aporta a través de la corporación financiera del transporte. Este subsidio se concede a los transportadores de pasajeros en el perímetro urbano.

Transporte Intermunicipal:

Esta forma de transporte compite con el transporte aéreo en los trayectos cortos y en los trayectos largos este medio resulta relativamente costoso e incomodo para los usuarios. Una de las ventajas de esta forma de transporte es que llega a pequeñas poblaciones que no estan dotadas de aeropuerto.

En Cartagena existen 622 vehículos dedicados a este servicio.

En la ciudad funcionan 6 empresas de buses interdepartamentales; estas son:

Unitransco, Brasilia, Expreso Cartagena, Torcoroma, Rapido Ochoa y La Costeña; las caules no tienen un parque automotor definido debido a que operan a nivel Nacional y 5 intermunicipales (Unitransco, Renacimiento, Media Luna, Rodriguez Torices y Expreso Cartagena), existiendo un promedio de 60 buses. Actualmente estas empresas se encuentran localizadas en un sector del cordón comercial-residencial, sobre la Avenida Pedro de Heredia colocandose en forma espontánea unas al lado de otra, produciendo traumas en el tráfico y motivando problemas urbanos en distinta escala.

Los servicios prestados por estas empresas son deficientes y no cumplen con los requisitos mínimos de funcionabilidad.

Transporte de carga: Existen 9 compañías dedicadas al transporte de carga por carretera con un total de 1.171 vehículos.

145  
CARTAGENA

Sin embargo, como algunas de estas compañías funcionan a nivel Nacional tienen la posibilidad de aumentar el número de vehículos en épocas donde se presentan mayores volúmenes de carga.

De acuerdo a las estadísticas del INTRA, a Cartagena entran anualmente más de 300 mil toneladas de carga por tierra; a pesar que el INTRA solo lleva registros de la carga entrada por carretera. Podemos calcular que esta, en base al flujo de comercio exterior, no baja de 500 mil toneladas anuales, esto implica que por carretera se transporta cerca del 30% de la carga desde y hacia Cartagena y el 80% de la carga seca.

#### 4.4.1.2 TRANSPORTE MARITIMO

El transporte marítimo en la ciudad de Cartagena y por tener un puerto emplazado muy favorablemente para la locomoción de turistas por medio de barcos de las diferentes compañías navieras que hacen escala regular en nuestro muelle.

Debido a las condiciones favorables este puerto goza de la ventaja de estar conectado con los principales puertos marítimos del mundo, el cual facilita la llegada de turistas extranjeros a él.

El puerto de Cartagena está localizado sobre la bahía del mismo nombre y tiene 6 Kmts de ancho por 12 de largo, con amplios y seguros sectores navegables, protegida por las islas de Tierra Bomba y Barú, cuyas condiciones lo coloca en un lugar destacado entre los puertos

146

América, con una posición estratégica cercana a otros puertos de importancia, como Panamá, Miami y apises del Caribe.

El terminal presenta un total de 4 atracaderos proporcionados por dos espigones gigantescos de concreto (200 Mts de longitud) cuya profundidad promedio es de 34 pies y su altura es de 2.8 Mts sobre el nivel del agua.

El terminal marítimo está especializado en carga internacional para el área del Caribe.

Durante el año 1.982, arribaron a la ciudad de Caratgena 588 buques de los cuales 476 eran cargueros, 86 de pasajeros, 7 mixtos, 8 gran eleros, 2 tanqueros y 9 portarodantes o de contenedores exclusivamente.

También para este año se transportó por intermedio del puerto 6.059.882 de toneladas de mercancía comercial e industrial.

De construirse en este puerto las grúas para el manejo de los contenedores de acuerdo a un estudio realizado por una firma extranjera con un costo de US\$ 2 millones que le da la prioridad a Cartagena en el atlántico, el país entraría a mediados de la presente década al moderno manejo del comercio internacional.

Cartagena tendría también más movimiento turístico en lo referente al



transporte marítimo si se construyera un nuevo puerto turístico, que facilite una mayor y mejor llegada de buques de turismo.

#### 4.4.1.3 TRANSPORTE FLUVIAL

El transporte fluvial fué durante muchos años el principal medio de transporte entre Cartagena y el Interior del país.

El Canal del Dique que comunica a Cartagena con el Río Magdalena, ha sufrido a lo largo de su historia, periodos de auge y decadencia debido principalmente al mal estado en que ha llegado el Canal en algunas épocas.

Las razones por las cuales el Canal del Dique se encuentra en decadencia son:

- 1- Mal estado de las vías, esta situación encarece los costos y produce demoras.
- 2- Competencia del transporte por carretera, a pesar de tener tarifas más bajas el transporte fluvial resulta más costoso para carga, por un mayor tiempo utilizado.

A pesar de todas las dificultades experimentadas por el Canal del Dique, sigue teniendo gran importancia económica en 1.980 por ejemplo

el 64% de la carga entrada y salida de Cartagena se movilizó por este medio. Este dato sin embargo, está fuertemente influenciado por el volumen de carga líquida que se transporta por el Canal. En el transporte de carga seca su participación fue solamente de el 30% de la carga total.

Ante la situación de decadencia del Canal del Dique y el hecho de no estar ofreciendo tarifas competitivas por el costo de oportunidad que implica el mayor tiempo. La revitalización futura de esta vía dependerá en buena medida, de un aumento del comercio exterior por Cartagena de productos con bajos costos por toneladas.

Una posibilidad sería el de las exportaciones de Carbón del interior del país. En el caso del carbón, el Canal sería el medio de transporte más económico ya que el valor por tonelada de este mineral es bastante bajo.

#### 4.4.1.4 TRANSPORTE AEREO

El medio de comunicación más utilizado para el transporte de personas desde y hacia Cartagena con el resto del país y el exterior, es el aeropuerto internacional de Creso, con modernas técnicas y ayudas de navegación aérea.

Este aeropuerto recibe vuelos internacionales de itinerarios de Avianca, Sam, Copa Lac, incluyendo vuelos nacionales de las nuevas aerolíneas Aerotal, Aces y Tavina.



149

La actual ampliación del terminal aéreo le permite a la ciudad atender un número mayor de pasajeros, cargas a nivel nacional e internacional.

Pero la ciudad necesita de un aeropuerto que permita el aterrizaje de aviones de grandes dimensiones y que permita ubicar a la ciudad dentro de los primeros puertos aéreos. )

Estas características se manifiestan y extienden al campo turístico ya que los aeropuertos son considerados como "la base y el despegue de la industria turística", por la importancia que reviste como conexión del turismo externo.

Cartagena goza de una envidiable posición respecto a Centroamérica, Norte América y la parte Norte de América del Sur, encontrándose a menos de 3 horas de vuelo de las principales ciudades de las zonas referidas.

Transporte aéreo de carga:

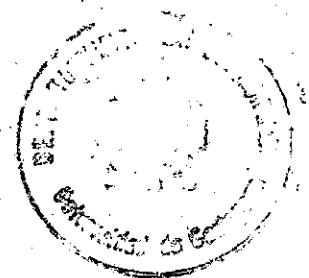
Este se realiza a través de dos aerolíneas como son, Avianca y Lac,

Este sistema de transporte resulta significativamente más costoso, razón por la cual se utiliza principalmente para carga perecible.

MOVIMIENTO DE CARGA AEREA DURANTE EL PERIODO  
1.980-1.982 EN CARTAGENA

Año	Origen	Destino	Kilos
1.980	Cartagena	Bogotá	701.520
	Cartagena	San andres	66.330
	Cartagena	Medellin	58.145
	Cartagena	Cali	54.145
	Cartagena	Pereira	13.625
	Cartagena	Bucaramanga	10.500
TOTAL			904.794
1.981	Cartagena	Bogotá	704.215
	Cartagena	Ssn Andres	78.625
	Cartagena	Medellin	67.330
	Cartagena	Cali	61.764
	Cartagena	Pereira	15.656
	Cartagena	Bucaramanga	12.500
TOTAL			940.097
1.982	Cartagena	Bogotá	386.842
	Cartagena	San Andres	94.388
	Cartagena	Medellin	107.035
	Cartagena	Cali	96.216
	Cartagena	Pereira	8.994
	Cartagena	Bucaramanga	12.330
TOTAL			705.805

Fuente: Sersaereos Ltda.



El déficit del servicio aéreo se presenta en el sentido que no hay salida todos los días para las distintas ciudades del país y salidas internacionales, pero este ha sido disminuyendo con la creación de nuevas aerolíneas como son Aces, Aerotal y Tavina.

En cuanto a la calidad del servicio este ha mejorado bastante dado que las largas esperas en el aeropuerto ya no se dan como antes la seguridad ha aumentado debido a la adquisición de nuevos aviones por parte de las aerolíneas.

#### 4.4.2 SISTEMA VIAL

Es evidente que un sistema vial puede generar un patrón de usos del suelo y a la inversa un desarrollo espontáneo del uso del suelo.

Del plan vial de Cartagena elaborado en el año 1.974, no se han cumplido sus objetivos, por lo cual no se ha configurado una estructura vial que permita la interconexión, que además se dificulta debido a las características insulares y peninsulares del territorio actualmente ocupado.

La estructura vial se reduce a dos corredores viales, así:

- Avenida Pedro de Heredia, Calle Real del Pie del Cerro y de la Popa, que cruza la ciudad en sentido Se-No y que ha sido el eje principal de expansión física de la ciudad y de descentralización de algunos

servicios comerciales del distrito central.

Este eje vial se caracteriza por un total desequilibrio en su uso, presentando fenómenos de congestión y de saturación de su capacidad sobre la Avenida Pedro de Heredia y de subutilización en la Calle Real del Pie de la Popa y del Cerro.

- Avenida Santander, que bordea el litoral abierto hacia el mar y dá acceso al aeropuerto.

En esta vía se presentan fenómenos de subutilización y es solo el eje potencial de comunicación entre los distritos turísticos urbanos de Bocagrande y la Boquilla, pues el primero tan solo dá acceso dejando los consecuentes fenómenos de congestión y de saturación vial que adquiere características graves en las épocas turísticas; y al segundo no llega, dejando solamente instruada su continuidad por la playa de arena, actual vía de acceso.

Los dos corredores viales no están integrados. La conexión se hace por vías secundarias. Ellos ofrecen en sus direcciones respectivas las únicas alternativas importantes para los desplazamientos internos en la ciudad entre los diversos sectores y propician la expansión de la misma en su área turística y en su área residencial, ésta última como se ha descrito, en forma lineal es conveniente para la ciudad.

Otros corredores viales que se configuran y que puedan plantear nuevos ejes de desarrollo, crecimiento y expansión de la ciudad y mayor inte-

153  
gración entre los diferentes sectores de tipo residencial e industrial, como por ejemplo:

Manga-Bocagrande y Torices - El Bosque, apenas están insinuados y no cuentan con vías adecuadas y los terrenos comprendidos en su área de influencia se encuentran subutilizados tanto en su valor económico, densidad física y poblacional, como en las posibilidades de uso de infraestructura y de calidad ambiental.

El plan vial comprende 159.330 Mts de vías que se debían construir según las especificaciones en él establecidas, de los cuales solamente 52.860 Metros se hallan pavimentados, 24.310 se encuentran sin pavimentar y el resto, 82.160, no existen.

De las vías pavimentadas y propuestas por el plan vial, solo el tramo localizado sobre la Avenida Pedro de Heredia que se extiende desde el cruce de ésta con la Avenida del aeropuerto hasta el Puente Chambacú, las Avenidas del Concolón, Luis Carlos Lopez, Venezuela y Blas de Lezo; La calle Real del Pié del Cerro y parte de la carrera primera de Boca grande, cumplen las especificaciones recomendadas en el plan.

excluyendo el tramo localizado sobre la Avenida Santander que se extiende desde el cruce de ésta con la calle 41 en el Cabrero hasta su finalización en el Barrio de Crespo, que tiene la sección superior a la propuesta, el resto de las vías pavimentadas y propuestas por el plan piloto tienen la sección inferior a las recomendadas.



En Cartagena las principales arterias vehiculares que estan pavimentadas son:

- Avenida Pedro de Heredia.
- Avenida Santander.
- Avenida del Lago.
- Avenida Pedro Romero.
- Avenida Olaya Herrera.
- Avenida Zaragocilla.
- Avenida Crisanto Luque.
- Avenida Principal del Bosque (Actualmente se estan apvimentando el tramo entre la Purina y la entrada a Mamonal).

Situación Actual:

El sistema vial de Cartagena esta formado por dos tipos de vias; las arterias, que sirven de interconexion con la region y facilitan el transito entre las diferentes zonas de la ciudad y las distribuidoras o secundarias, que llevan principalmente el transito dentro de las areas locales.

A pesar, que desde el año 1.978 el Concejo Municipal, adoptó como norma legal un estudio completo del plan vial, Cartagena no cuenta en la actualidad con una estructura urbana adecuada.

Existen pocas vias con buena capacidad de tráfico, pero debido a esta minima cantidad se encuentran en mayor parte de sus tramos sobresaturados y en otros estan proximos a saturarse.

Entre estas vías podemos mencionar las avenidas Pedro de Heredia y Crisanto Luque y la vía de el Bosque las cuales estan con especificaciones más o menos aceptables en lo que respecta a diseño geométrico y construcción, pero presentan los siguientes inconvenientes:

La Avenida Pedro de Heredia, presenta saturación en gran parte de su trayecto y en otro esta próximo su nivel.

La Avenida del Bosque, sin pavimentar el tramo comprendido entre la intersección con la Crisanto Luque y con la vía a Mamonal.

La Crisanto Luque, gran parte del pavimento presenta desgastes y graves signos de deterioro.

Así como estas, existen muchas vías dentro del área urbana que se hallan sin pavimentar o en mal estado, debido a que no estan sometidas a mantenimiento uniforme. Hay una tendencia realizada, que roza los límites de la costumbre, a dejar de mantener una vía tan pronto se construye, esto sucede por el hecho de que la construcción de nuevas vías se financia por el sistema de Valorización, mientras que el mantenimiento no se hace por igual medio.

De lo anterior podemos sacar como conclusión que se hace necesario re- visar y actualizar el plan vial existente para que sea compatible con los nuevos hechos urbanos y adaptarlo a la nueva estructura de la ciudad.

El plan vial de una ciudad, no debe limitarse a proyectar el trazado de vías vehiculares sino que debe integrarse y comprender además vías peatonales, andenes y recomendaciones para lograr una correcta utilización.

También el plan vial debe configurar la estructura vial urbana con vías definitivamente jerarquizadas, en tal forma que delimite el crecimiento físico de la ciudad.

#### 4.5 SERVICIO TELEFONICO

En 1.976 era ostensible que la capacidad de las plantas telefónicas de la Compañía Telefónica de Cartagena, S.A., estaba copada, las redes en malas condiciones y las posibilidades financieras de la empresa no le permitían hacer un ensanche de las dimensiones como el requerido por la demanda de servicio. Por otra parte, Telecom no encontraba en la estructura telefónica local el soporte necesario para el desarrollo de sus programas de telecomunicaciones interurbanas en este sector del país.

Como respuesta a la situación descrita se constituyó la Empresa de Telecomunicaciones de Cartagena "TELECARTAGENA", como empresa industrial y comercial del estado, siendo sus socios Telecom y la Compañía Telefónica de Cartagena, S.A.

Esta nueva entidad inició labores el 15 de octubre de 1.976.



En febrero de 1.977 se celebró el contrato #6641 entre Telecartagena y Telecom, en el cual Telecom se comprometió a elaborar los estudios de mercado, plan de loteo, factibilidad técnica, instalación, etc., necesarios para el funcionamiento de las 15.000 nuevas líneas telefónicas, que se instalarán recientemente.

El servicio telefónico de la ciudad ha venido desarrollándose en una forma progresiva, pasó del sistema manual al semiautomático y de este al automático en lo que se refiere al servicio local; en lo concerniente al de larga distancia esta dándose los últimos pasos para ofrecer el servicio de discado directo.

Con sus planes actuales, Telecartagena tiene el propósito de mejorar sensiblemente la oferta de teléfonos como introduciendo nueva tecnología que agilizará los sistemas de mantenimiento y operación del servicio, lo cual elevará los actuales niveles de cobertura y la calidad en la prestación del servicio telefónico.

En cuanto a teléfonos públicos, se orienta durante 1.984 a cubrir la mayor cantidad de área urbana posible mediante la instalación de teléfonos públicos, transmisores, receptores de llamadas, especialmente en los Barrios marginados densamente poblados.

CUADRO 26

DETERMINACION Y UBICACION DE LA DEMANDA DE TELEFONOS EN LA CIUDAD

Central Telefonica	Lineas Asignadas	Demanda Actual	Demanda Inmediata	Demanda Proyectada 1.985
Torices	2.743	4.305	2.037	7.534
Bocagrande	2.462	359	698	5.124
Bosque	2.488	7.947	2.023	11.415
Centro	4.324	3.205	1.056	7.764
Mamonal	357	244	59	921
Badel	1.494	8.723	4.386	12.085

Fuente: TELECARTAGENA.

El programa de ensanche telefonico para el municipio de Cartagena, tiene como objetivo la ampliación y renovación total de las redes telefonicas de la ciudad.

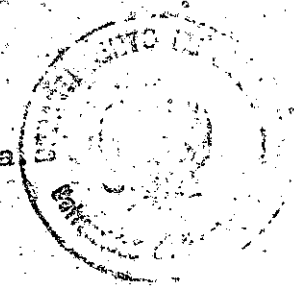
Se contempla tambien el ensanche de 28.000 lineas telefonicas locales.

Se deben construir 37.100 pares distribuidos asi:

8.900 Pares para reemplazo de la red actual.

20.800 Pares para Las 16.000 nuevas lineas en planta interna

7.400 Pares para cubrir la futura demanda de las centrales.



461  
159

Las metas que se persiguen con el actual programa son:

- Construcción de 3 centrales nuevas.
- Ampliación de la central telefónica de manonel.
- Ampliación de los 2 radio-enlaces existentes.
- Instalación del equipo ANI de tarificación automática.

Como complemento a los programas anteriores Telecom va a desarrollar un programa de telefonía rural tendiente a dotar de servicio telefónico a Municipios y Corregimientos cercanos a Cartagena que no cuentan con servicios telefónicos.

Terminadas las obras de los programas de ensanche, la situación de Cartagena con respecto al servicio telefónico se puede apreciar en el cuadro 27.

160

CUADRO 27

PROYECCION DE NUEVOS ABONADOS TELEFONICOS DE TELE

CARTAGENA

CONCEPTO	1.979	1.981	1.983	1.985
Nuevos Abonados	---	500	14.400	5.800
Total Capacidad Instalada	14.000	14.600	30.600	36.400
Líneas en Servicio	13.600	14.200	25.600	35.000
Telefonos Públicos	138	138	838	838

Fuente: TELECARTELERA.



164

La cobertura del servicio telefónico en la ciudad, teniendo en cuenta el número de líneas instaladas y el número de familias existentes es de un 32%, porcentaje que es íntimo dadas las funciones indispensables de este servicio y las características de la ciudad.

Es importante resaltar que la suscripción a este servicio en los últimos años se ha manifestado en un alto porcentaje el tráfico de influencias, lo que dificulta la obtención de teléfonos y siendo los más afectados las personas que no cuentan con amistades importantes, que le sirvan de padrino.

El servicio actual telefónico es deficitario y es de la calidad deseada, por, entre otras razones, la falta de líneas necesarias para atender la demanda existente y por el mal estado de las redes en servicio y la carencia oportuna de Respuestas para atender cuando se requiere el mantenimiento de los equipos.

#### 4.6 CANALIZACIÓN

Las características de la ciudad de Cartagena relacionadas especialmente con la gran intensidad de las lluvias, muestra que es necesario un diseño de los conductos o canales que conduzcan esas altas descargas de aguas lluvias y que imponen la necesidad de seleccionar una frecuencia adecuada para evitar que los tamaños de los colectores de aguas lluvias resulten antieconómicos.

En la ciudad de Cartagena se hizo un plan maestro de drenajes pluviales,

fue elaborado por la firma Hidrotec, para las naciones unidas; donde se muestra como deben ser diseñados los conductos o canales de acuerdo con la clase de zona por desaguar y en el cual se recomienda que los canales deben ser de paredes laterales verticales en las zonas proximas a los cuerpos de aguas.

En la ciudad, la unica institucion que en estos momentos realiza la construccion de canales de aguas lluvias, es el ICT, ya sea en sus urbanizaciones que construye, o en el proyecto de desarrollo urbano en la zona sur-oriental, buscando siempre mejorar las condiciones de salubridad de la comunidad que habita en el sector.

La construccion de estos canales en la ciudad de Cartagena comenzaron en el año 1.978 en el mes de Mayo, con la construccion del canal Barcelona, con una inversion de \$231.260 millones.

Entre los canales de aguas lluvias contruidos y por construir, tenemos:

Barcelona  
Maria Auxiliadora  
Amador y Cortes  
Salim Bechara  
El Tabu  
Chaplundum  
Bolivar  
El Callejon  
San Martin



Republica del Libano  
 Carrera 54  
 Las Flores  
 Carrera 63  
 Caitan  
 La Magdalena  
 Ricaurte

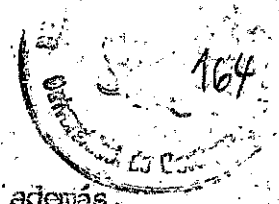
El total de inversión en la construcción de canales de aguas lluvias es de \$624.753.7 millones, estando programadas su construcción hasta el año 1.985, buscando un mejor bienestar social y habitacional de la ciudad.

4.7 ASEO

Desde el año 1.975 las entidades gubernamentales del departamento de Bolivar y de la ciudad de Cartagena, EE. PP. MM. y el servicio Seccional de Salud, se han interesado vivamente en la solución del problema creado por los desechos solidos.

A partir de 1.977 se efectuó el convenio entre las Empresas Públicas Municipales de Cartagena, El Servicio Seccional de Salud y la Dirección de Saneamiento Ambiental de Minsalud, para adelantar un estudio definitivo del aseo urbano en la ciudad.

El área actual de la ciudad es, aproximadamente 27 kilometros cuadrados y la densidad promedio es de 15.000 h/km<sup>2</sup>.



Cartagena cuenta con 45 parques y zonas de recreación, posee además, el mercado de bazurto con 1.800 puertos fijos y 600 flotantes y el mercado santa rita con 154 disponibles.

El servicio de aseo urbano es desempeñado por las Empresas Públicas de Cartagena, por medio su dirección administrativa.

Las funciones del servicio de aseo son las siguientes:

Labores	Unidad	Cantidad
1 Recolección de desechos domesticos	Familia	24.747
2 -Recolección de desechos de comercio	Establecimientos comerciales	1.152
3 -Recolección de desechos Industriales	Planta Industrial	205
4 -Recolección Mercados	2	2
5 -Recolección de desechos entidades oficiales	Entidad	139
6 -Recolección gratuita	Entidad	214
7 -Recolección Terminales Portuarios	Entidad	2
8 -Recolección a Bancos	No/año	2
9 -Recolección Hospitales	No	48
10-Recolección Mataderos	No	1
11-Recolección Construcción	Ms/año	0
12-Recolección Animales Muertos	No/año	25
13-Remoción Ramas Arboles	M <sup>3</sup> /año	210,34



Labores	Unidad	Cantidad
14-Barrido Vias Públicas	Km	106.1
15-Limpieza parques	No	45
16-Limpieza Terrenos baldios		
Oficiales	No	24
17-Limpieza de playas	Km	23
18-Limpieza de canales y caños	Km/año	60
19- Regado de vias	Km	0
20-Desyerbado vial	Km	9.4
21-Disposición final	M <sup>3</sup> /año	118.9

El servicio de aseo existente en la ciudad en lo referente al manejo y almacenamiento domiciliario: Los desechos solidos son almacenados sin separación, solo los hoteles, restaurantes seleccionan los desperdicios; se usan diversos recipientes para la acumulación de desechos, especialmente las bolaas plasticas; en el mercado los recolectores son cilindros o tanques.

La cobertura del servicio de limpieza o barrido es el 23.5% del total de las calles de la ciudad y es servido por barrido manual o mecanico.

El 56% de las calle pavimentadas tienen este servicio y el 8% de esta cifra tienen servicio dos veces al dia normalmente.

El barrido se efectua de 7 P.M a 3 A.M con 11 barredores y un capataz (Sector central amurallado), durante el dia; 7 obreros y un capataz efectuan su labor en turnos rotativos diurnos-nocturnos. En el barrido mecanico, cada barredora trabaja con un motorista y un ayudante, tambien en turnos rotativos. Este barrido es asistido por una volqueta que recibe

los desechos; las playas son limpiadas por un tractor especial.

El rendimiento del barrido es:

- 1) Manual 1 - 2 Km/dia-hombre.
- 2) Maquina barredora 5 - 3 Km/hora-maquina.



La cobertura en la recolección y transporte: el 62% de la población recibe el servicio en forma diaria o inter-diaria y se recolectan 650 toneladas de desechos solidos semanales.

La frecuencia de recolección en la ciudad es la siguiente:

	% Area Servida	% de la pobla Servida
1 - Diaria	11.0	7.0
2 - Interdiaria	55.0	55.0
3 - No servida	34.0	38.0

El valor medio de recolección, es decir, el rendimiento (Hombre/minuto/tonelada) es del 77.

Los desechos colectados son servidos en el sector de arroz barato ubicada a un kilometro del suroeste del Club Campestre.

En el botadero se efectuó un enterramiento elemental mediante un bulldozer, este enterramiento es parcial por falta de material de recubrimiento. Es notable en el botadero una gran cantidad de personas que separan y seleccionan cartones, vidrios, plásticos, etc. que luego venden para su sustento.

El mantenimiento del equipo de aseo es realizado en el taller de las Empresas Públicas, con herramientas escasas.

Las características de los desechos o el aporte diario por habitante es de 0.42 kg/nab/día.

La densidad de la basura extendida en vertimiento final es de 175 kg/m<sup>3</sup> o sea una expansión del 60%.

La proyección de la densidad media será:

1.985	332 kg/m <sup>3</sup>
1.978	346 kg/m <sup>3</sup>
1.995	405 kg/m <sup>3</sup>
2.000	447 kg/m <sup>3</sup>

La composición de la basura de la ciudad de Cartagena es la siguiente:

168

Papeles el	26%
Trapos:	4%
Vidrios:	15%
Huesos:	1%
Madera:	3%
Plasticos:	12%
Metales:	3%
Vegetales:	17%
Cuero:	3%
Inerte:	13%
Otros:	3%

El problema de las basuras en la ciudad de Cartagena se agudiza, sino se define una solución prioritaria.

Existen dificultades en algunas zonas para la penetración de la maquinaria por la estrechez de las calles (recinto amurallado y nuevas urbanizaciones).

La falta del 44% de pavimento en las vías de la ciudad, dificulta tanto la recolección como el barrido.

Solo el 23.5% de las vías son servidas por barrido manual o mecánico.

El barrido en la zona central se presenta con muchas deficiencias.

Hay deficiente número de cestos de basura para desechos peatonales.

Los barrenderos no usan vestimenta adecuada.

En las zonas perifericas de la ciudad la recolección es casi nula.

Actualmente se usan 22 vehiculos con cajas compactadoras para la recolección y el promedio diario de basura vertida es de 94 toneladas y 326 M<sup>3</sup>.

Tambien se cuenta con 5 barredores mecanicas que se utilizan para el barrido de las vias pavimentadas, una barredora industrial para el servicio del mercado central y carritos manuales para deposito provisional del barrido ejecutado en el sector amurallado.

En cuanto a la eliminación de desechos solidos las Empresas Públicas emplean el metodo del relleno sanitario y se encuentra en estudio el sistema de biogas que evita los malos olores del metodo actual.



## 5. ANALISIS DE LA BASE ECONOMICA DE CARTAGENA

### 5.1 POBLACION OCUPADA

#### 5.1.1 POBLACION Y FUERZA DE TRABAJO

Como inicio al analisis continuado del desarrollo urbano de la ciudad de Cartagena conviene partir de la interpretaci3n de algunos aspectos demogr3ficos que explican las relaciones existentes entre la oferta de trabajo y otros segmentos de la poblaci3n, ya que el estudio de la fuerza de trabajo de una ciudad desde el punto de vista de la oferta, implica un analisis historico de tipo estructural, que explique tanto los componentes como los determinantes basicos de la poblaci3n.

A partir de los ultimos censos de poblaci3n del DANE (1.964-1.973), se ha seleccionado una tasa de crecimiento de 4.9% anual registrada para la ciudad en estos periodos intercensales y que corresponde a una de las m3s altas del pais, producto de las posibles perspectivas promisorias de Cartagena como centro turistico en apogeo que demanda un crecimiento comercial, adem3s de poseer la ciudad una importante base industrial y de ser un importante puerto maritimo internacional.

Por eso analizaremos el comportamiento de los distintos segmentos de

171

La población para el periodo (1.975-1.983), tomando como tasa de crecimiento el 4%. Las proyecciones concretan que para 1.975 la población total aproximada de Cartagena era de 338.061 habitantes y para 1.983 de 456.890.

La PET constituyo el 70.57% de la población total para 1.975 y el 64.16% para 1.983.

Este ultimo porcentaje corresponde a 456.890 habitantes de los cuales el 62.32% eran hombres que representaban el 29.14% de la población total.

Si observamos el comportamiento de la PET en el periodo de analisis se nota una variación de 54.571 habitantes demostrando una tendencia al crecimiento.

Fundamentalmente indica la incorporación de nuevos grupos a la oferta laboral, su crecimiento puede traducirse en una mayor presión sobre el mercado laboral cuando las condiciones de remuneración de la mano de obra ocupada resulta insuficiente para solventar las necesidades de la unidad familiar; o en una mayor presión sobre los servicios educativos, cuando se presenta un crecimiento económico que favorece a amplios sectores de la población.

CUADRO 28

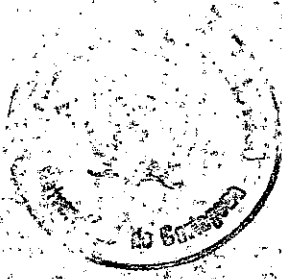
172  
 POBLACION, EMPLZO Y DESPLMO EN CASTIENA PARA 1.975 1.979

1.983

Años	Población Total	Población en Edad de Trabajar	Población Económicamen te Activa	Tasa de Participación dos	Desocupa	Ocupados	Tasa de Desempleo
1.975	338.061	238.569	89.034	37.32	19.000	70.034	21.34
1.979	395.483	275.770	100.187	36.32	8.359	91.628	8.54
1.983	456.890	293.140	103.566	35.32	20.799	82.767	20.0

Fuente: ISS.

DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS BANCO DE LA REPUBLICA.





173

vale la pena recalcar que existió una participación mayor en la mujer en la PEI, como una consecuencia de la maduración de la población, esta participación fue del 54.30% en 1.983.

La PEI (Población Económicamente Inactiva) también nos muestra una variación positiva de 39.032, habitantes esta población tiene una incidencia directa sobre la oferta de trabajo.

La PEA para 1.975, posee una tasa global de participaciones de 37.32% y para 1.983 35.32%, conservando así su participación relativa.

Del total de la población de 1.975 el 26.33% participa como fuerza de trabajo, la población económicamente activa para 1.983 es el 25.33%; esto nos indica que se ha conservado la demanda de puestos de trabajo.

Las variaciones de la PEA por sexo permite observar el crecimiento de la participación femenina producto de la necesidad creciente de incorporar más mano de obra femenina a actividades productivas con el fin de responder a los consumos básicos de la familia es así como la participación femenina pasó a ser 33.13% en 1.975 a un 36.18 en 1.983 del total de la PEA.

Las 103.566 personas que conformaron la PEA en 1.983 constituían la fuerza de trabajo de la ciudad o sea la oferta de mano de obra disponible en condiciones de producción.

174

### 5.1.2 ASPECTOS GENERALES DE LA POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA

En nuestro análisis el dato que nos interesaba especialmente, era la PEA considerando que las tasas de participación se han venido incrementando notablemente en el país a lo largo del decenio de los 70, y que este es un fenómeno de gran tendencia sobre el mercado de trabajo.

De la comparación entre los años 1.975 y 1.983 se desprende lo siguiente:

Para 1.975 la composición por sexo de la PEA arrojó porcentajes de 66.87% y 33.13% para hombre y mujeres y en el 1.983 el 60.67% y 39.33% para hombres y mujeres respectivamente.

La participación de hombres y mujeres no corresponden a la proporción como participan los sexos en la PET, pues mientras en esta existía un predominio marcado de la población femenina en la PEA los hombres son los que aventajan apreciablemente a las mujeres.

X En el análisis del periodo (1.975-1.983) se muestra que la PEA se incrementó en 14.532 personas lo cual nos da un resultado de entrada anual promedio al mercado de trabajo de 1.817 personas aproximadamente.

En general dentro del análisis de la estructura de la PEA se puede observar que su distribución por grupos de edades muestran la forma de una U invertida indicando que la participación se incrementa a un ritmo

175  
acelerado durante los primeros años hasta un tope máximo y a partir de allí guarda cierta estabilidad para iniciar un lento descenso hacia los niveles de mayor edad.

Analizando los diferentes tramos de edad, notamos que la mayor participación relativa dentro de la oferta de mano de obra la tienen los grupos de 20 a 24 años y de 25 a 29 años tanto para 1.975 como para 1.983, ya que este tramo de edad, para 1.975 concentraba el 46.92% del total de PEA y para 1.983 el 46.01%. Situación esperada ya que estos grupos son los que concentraban mayor PET.

De los treinta años en adelante se observa una tendencia en la participación de la PET.

Del total de PEA para 1.975 el 78.65% permanecía ocupada y el 21.34% desocupado.

Para 1.983 la población ocupada representaba el 80% y la población desocupada el 20%.

De todas formas a pesar que ha disminuido la tasa de desempleo no deja de ser altamente preocupante los índices tan elevados que se presentan y no se podían calcular por una metodología análoga puesto que, como bien es sabido, la desocupación es un fenómeno que responde de una manera muy sensible a factores coyunturales; siendo evidente que tal tasa debía haber subido considerablemente para 1.980 en relación al 1.978, para el cual adoptamos el 8.54% de la E. N. H.

(Encuesta Nacional de Hogares) para la región Atlántica. Concluimos que era razonable asumir un 20% de desempleo para el periodo 1.980 de 1.983 despues de haber hecho multiples entrevistas en los medios institucionales y gremiales.

Además de conocer que el subempleo en la ciudad es la principal forma de subutilización de la mano de obra, ya que una tercera parte de la fuerza de trabajo de la ciudad, trabaja por cuenta propia. Estas reflexiones y algunas otras nos obligaron a profundizar un poco más en el desempleo de la ciudad y se encontró una explicación psicológica de este hecho ya que gran parte de esta desocupación es protegida por la unidad familiar.

El análisis de la desocupación además nos muestra como los índices masculinos no tuvieron variación apreciable, ya que pasarón de un 15.72% a 15.36% en 1.983 sin embargo los índices de desocupación femenino pasarón del 24.71 al 16.79% lo que nos dice que existió claramente un apreciado aumento en la ocupación femenina, causa principal de la disminución del índice general del desempleo. "Este hecho tiene que ver no solamente con las explicaciones de modernización, cambios en el comportamiento, necesidad de incrementar los ingresos familiares etc. sino tambien con una mayor valoración del trabajo de la mujer en actividades remuneradas y diferentes a las labores de hogar" (1).

### 5.1.3 APROXIMACION CUANTITATIVA AL MERCADO DE TRABAJO

Para 1.975 la población menor de 25 años ocupados tenía una participa

(1) Medición del subempleo urbano. Ernesto Kritz y Josepf Ramos 1.976

ción del 48.57% del total de ocupados y para 1.983 el 47.44%.

La población intermedia o sea de 25 a 50 años participaba en un 48.29% para 1.975 y para el año 1.983 el 47.56% del total de ocupados y la población de edad avanzada o sea de 50 años en adelante era para 1.975 el 3.14% y el 5% en 1.983. Esto nos muestra como la población menor de 25 años y la intermedia participaban en el año 1.983 en un 95% en la fuerza de trabajo ocupada, notándose una variación muy semejante en la participación de los diferentes rangos de edad. En el periodo analizado, este hecho pone en evidencia que el aumento de la PEA se causa principalmente por el aumento de edad y en menor grado por la transferencia de la población inactiva principalmente por parte de las mujeres.

En cuanto a la desocupación analizamos como en 1.975 la población menor de 25 años participaba en un 26.99%, la población en edad intermedia participó en un 52.34% y en 1.983 aumento al 56.41% del total de desocupados. Este hecho evidencia que en estos rangos de edad es donde se pronuncia el mayor volumen de desocupación; rangos de edades que también concentran el mayor porcentaje de población ocupada y por ende de la población económicamente activa.

La población desocupada de avanzada edad pasó de 18.99% al 19.0% en 1.983, notándose un aumento en la participación total de desocupados.

#### 5.1.4 CARACTERISTICAS, COMPOSICION Y TENDENCIA DEL EMPLEO URBANO

Continuando el procedimiento de hacer cada vez más particular la

investigación sobre la base económica de la ciudad de Cartagena, nos conviene destacar otras características de la población ocupada. Se trata de relacionar 4 nuevas variables: Personas ocupadas, grupos principales de ocupación, ramas de actividad económica y los niveles de ingresos.

Recapitulando un poco vemos como la generación de empleo de Cartagena durante el periodo 1.975 - 1.983, fue el siguiente:

Población ocupada	1.975	89.034 Personas
Población ocupada	1.983	103.566 Personas
Generación de empleo		14.532 Empleos

Por consiguiente se encontro que la generación de empleo anual promedio era de 1.817 empleos, que corresponden a una tasa promedio anual de 2.04%.

5.1.4.1 DISTRIBUCION DE LA POBLACION OCUPADA, POR POSICION OCUPACIONAL

Según rama de Actividad Económica.

En cuanto a la participación de las diferentes ramas de actividad en la absorción de mano de obra y la posición ocupacional del personal vinculado a cada una de ellas, se puede señalar que esta se explica en todo el periodo, en más de un 30% en tres de ellas; los Servicios comunales, Sociales, y Personales"; "el comercio" y la "Industria" en orden de importancia puesto que en 1.975 participaron en un 37.6%;

179

28.3%, 14.5% respectivamente en el total de ocupados, en 1.983 su participación fue de 35.8%, 31.1% y 15.2% respectivamente.

Al observar la evolución de la población ocupada por categoría ocupacionales en estas tres ramas de actividad para precisar mucho más la estructura del empleo como a nivel generador la categoría de trabajadores por cuenta propia se incrementa apreciablemente concentrado un 47.72% y 32.45% del total de los empleos generados y participando en tres ramas de actividad principales antes mencionada así:

Los trabajadores independientes distribuyen su participación en la generación de empleo principalmente en el comercio (40.58%), en la industria (23.43%) y en los servicios (17%). Los empleados se distribuyen así:

Los servicios el 42.72%, en el comercio el 33.58% principalmente. Esto evidencia en resumen las tendencias del empleo urbano.

De las ramas de actividad económica resalta la rama de comercio que genera 42.33% de los nuevos empleos; mientras que los servicios comunales sociales y personales generaron el 27.01% y el 18.62% de empleo respectivamente.

Para la rama del comercio restaurante y hoteles, el número de personas vinculadas a esta lo hacen en las posiciones ocupacionales de trabajadores independientes (3.479 personas), siguiéndole en importancia los empleos y obreros.

Este hecho nos muestra como el comercio en la posición ocupacional de trabajadores independientes generó el mayor número de empleos en el periodo con respecto a las demás ramas y posición ocupacional.

Para la rama de la industria manufacturera el mayor número de personas se vinculó como trabajador por cuenta propia (2.009 personas).

Todo lo anterior nos muestra como en la ciudad el empleo autónomo y de subsistencia es el que esta proliferando, lo que se expresa en el surgimiento de actividades ejercidas por auto-creación de puestos de trabajo, debido al exceso relativo de mano de obra y a la insuficiencia del empleo formal de absorberla. Cabe anotarse que esta tendencia refleja un creciente aumento del subempleo que trae con siigo un detrimento de la estructura ocupacional de la ciudad.

#### 5.1.4.2 DISTRIBUCION DE LA POBLACION OCUPADA POR POSICION OCUPACIONAL

##### Según Grupos Principales de Ocupación

Este aspecto se relaciona con las profesiones, oficios, o tipos de ocupación que desempeñan los empleados; los cuales aparecen agregados por grupos principales, según la clasificación nacional de ocupaciones (CNO-SENA).

Al analizar la participación de los ocupados en los diferentes grupos, para 1.975 vemos como el conjunto de más bajo rango ocupacional aglutina el 72.4% del total de ocupados discriminados así:



Trabajadores y operarios no agricolas	34.50%
Comerciantes y vendedores	22.50%
Trabajadores de los servicios	15.40%
Total	72.40%

Para 1.983 se conserva la importancia de estos grupos principales de ocupación ya que su participación es:

Trabajadores y operarios no agricolas	35.0%
Comerciantes y vendedores	24.6%
Trabajadores de los servicios	16.8%
Total	76.4%

O sea aumenta su participación en un 4% en el periodo puesto que en 1.975 participó en un 72.4% y en 1.983 en un 76.4% lo que muestra una tendencia de aumentar su responsabilidad en la ocupación de la ciudad.

#### 5.1.4.3. POBLACION OCUPADA POR POSICION OCUPACIONAL SEGUN INGRESOS MENSUALES

El analisis de esta variable es importante por cuanto permite estudiar la distribución y concentración del ingreso en la población ocupada, a demás porque sirve de parámetro complementario para la identificación del nivel informal de la población.

El sector empresarial que concentra el 55.40% del total de ocupados, posee la siguiente distribución:

Industria	Personal Ocupado	%
Petroquímica y Química	3.679	6.0
Alimentos y Bebidas	3.867	6.5
Resto Industrias	5.942	10.0
Comercio	6.544	11.0
Turismo	4.165	7.5
*Construcción	2.677	4.4
Otros Sectores	6.247	10.3

\*Fuente: ISS. Boletín Estadístico 1.982

La población ocupada en Cartagena según ingresos es notoria la diferencia en el sector empresarial de los ocupados que perciben más de \$10.000 mensuales.

Se puede suponer que gran parte de la población urbana de la ciudad participa en el sector informal que en estos momentos está ocupando un lugar importante de la economía local y que lejos de desaparecer está ganando participación en la generación de empleos y en los niveles de ocupación.

CUADRO 29

POBLACION OCUPADA POR POSICION OCCUPACIONAL SEGUN INGRESOS

MENSUALES

183

Posición Ocupacional	Niveles de Ingresos	Empleado	%	Obrero	%	Patrón	%	I. Imp.	%
Menos de 5.000		23.251	59.1	8.151	69.0	434	12.0	28.266	74.0
5.001 a 10.000		8.161	21.0	2.153	18.0	851	23.0	4.976	13.0
10.001 a 20.000		4.921	12.5	1.123	9.49	1.183	32.0	3.707	10.0
20.001 y Más		2.994	7.5	395	3.34	1.213	33.0	1.236	3.0
Total		39.327	100.0	11.822	99.83	3.681	100.0	38.185	100.0

Fuente: ISS. Boletín Estadístico 1.982

Departamento de Investigaciones Económicas Banco de la República.

### 5.1.5 DEMANDA DE FUERZA DE TRABAJO

Aunque la dinámica de la actividad es liderizada por el sector industrial, este en la ciudad de Cartagena no ha mantenido una expansión considerable que suscite absorciones progresivas de la FEA, situación que se agrava con el bajo crecimiento industrial que ha venido presentando el sector en los últimos años.

El turismo y el comercio tienen aún una participación más baja en su papel generador de empleo formal.

El comercio a pesar de sus definidas tendencias modernizantes concentra la mayor parte de su población ocupada en las más diversas formas de informalidad y el turismo, aunque es como anotamos, fundamentalmente una actividad moderna tiene un apreciable número de trabajadores a quienes no se les da acceso a la seguridad social.

No sabemos (No hay cifras) las proporciones de este fenómeno ni la magnitud del subcontrato y del trabajo domiciliario, para faenas como lavado de ropa.

Estas formas de organización del trabajo, no son solo exclusivas del turismo dentro del sector moderno sino que sumadas a las que frecuentemente se dan en la industria, en el comercio y la construcción, constituyen un segmento importante dentro de la estructura de la demanda cuya ubicación en el mercado se aproxima a una especie de límite entre la modernidad de las empresas que las requieren y la informalidad de las formas de contratación y remuneración que transgreden a la legislación laboral.

CUADRO 30

EVOLUCION DEL EMPLEO EN EL SECTOR MODERNO EN CARTAGENA EN LOS AÑOS 1.978

	1.978			1.979			1.980			1.983		
	M	%	TOTAL	M	%	TOTAL	M	%	TOTAL	M	%	TOTAL
INDUSTRIA	7.852	32.7	9.541	7.686	30.0	9.350	1.624	7.686	9.328	1.488	7.993	9.488
%	82.3		100	82.4		100	17.6	82.4	100	16	84	100
CONSTRUCCION	1.364	5.1	1.485	1.381	4.8	1.504	123	1.474	1.606	159	2.204	2.363
%	91.8		100	91.8		100	8.2	91.8	100	7	93	100
COMERCIO Y FINANZAS	4.140	25.1	7.327	4.443	25.8	7.995	3.552	4.471	8.056	4.541	5.812	10.453
%	56.5		100	55.6		100	44.4	55.5	100	44	56	100
SERVICIOS	5.021	29.1	8.847	5.554	30.7	9.494	3.940	5.477	9.362	4.323	6.188	10.511
%	59.2		100	58.5		100	41.5	58.5	100	41	59	100
OTROS	1.956	8.0	2.357	2.228	8.0	2.709	481	2.251	2.735	147	1.299	1.446
%	83.0		100	82.3		100	17.7	82.3	100	10	90	100
TOTAL	20.333	100	29.192	21.212	100	30.932	9.720	21.359	31.087	10.765	23.496	34.261
%			100			100			100			100

FUENTE: BANCO DE LA REPUBLICA

ISS.

## 5.2 INDUSTRIA

"El desarrollo industrial en la ciudad de Cartagena ha cobrado fuerza a partir de 1.957, cuando se instaló la refinería de petróleo de Manoní y unas 12 factorías de productos de derivados del petróleo"(1); con la creación de estas empresas fué la señal profética del futuro industrial de la ciudad.

Hasta hace pocos años los grupos industriales principales eran:

La refinería de petróleo y la fabricación de productos químicos, ramos que en el momento han incrementado su importancia gracias a las nuevas instalaciones industriales.

Los factores determinados de este desarrollo industrial que merecen destacarse son los siguientes:

- El puerto marítimo que facilita el abastecimiento de materiales importados y la exportación de productos.
- Las vías de comunicación de primer orden, con los principales centros consumidores del país.
- La existencia de algunas materias primas naturales y de otras, producidas por las industrias existentes.
- Las condiciones climáticas favorables para la realización de muchos procesos agrícolas y de manufactura.
- La posición de un cuantioso y creciente mercado regional que cubre varios Departamentos.

Con la creación del complejo industrial en Cartagena, ha surgido un pujante sector petroquímico altamente intensivo en capital; contrastando con el desarrollo industrial que se venia dando dentro de un lento proceso de desarrollo regional y urbano de la costa norte y de la ciudad.

La petroquímica produjo un profundo cambio cualitativo y cuantitativo en el sector industrial, pero no logró un efecto de grandes proporciones en la absorción de fuerza de trabajo en la ciudad, que diera como resultado un cambio cualitativo en la estructura del empleo y colocara a la industria en una posición de vanguardia.

En los últimos años se han establecido nuevas industrias y se han ampliado algunas de las existentes, especialmente en el renglon de productos químicos, debemos mencionar entre ellas las plantas de negro humo, gaseosas, soda caustica, carbonato de sodio y otras.

Los principales productos de la Industria Cartagenera son:

Leche y productos lacteos, arroz trillado, harinas, panes, manteca y aceites vegetales, pastas alimenticias y alimentos para animales, rones, gaseosas, calzado de cuero, confecciones, muebles, imprenta, cuadernos, gasolina, kerosene, fuel oil, gas propano, jabones, mosaicos, bloques, aldrillos, tejas de barro, puertas, ventanas, cementos y otros.

La actividad industrial se encuentra muy concentrada en la ciudad, aportando más del 95% del valor agregado total.

Las posibilidades de exportación y el desarrollo agro-industrial tendrá la virtud de buscar nuevas áreas para descentralizar la actividad productiva.

La estructura industrial del departamento es desequilibrada, en el sentido de que más del 70% está concentrada en el sector de bienes intermedios, productos químicos y refinería de petróleo. La producción de bienes de consumo apenas alcanza el 25% y la de bienes de capital está cercana al 5%; esta estructura es muy diferente de la que el país y la mayoría de las regiones.

La participación por sectores en la industria de Cartagena en el año 1.980, era la siguiente:

Sustancias químicas	37.4%
Refinería	36.9%
Alimentos	18.2%
Bebidas	4.2%
Tabaco	4.0%
Imprenta	1.9%
Maquinaria (Excepto eléctrica)	3.1%

La industria tuvo un empuje con los proyectos que desarrolla la zona franca industrial y comercial de Cartagena, que serán decisivos para la diversificación de la estructura y para la generación de nuevos empleos.

La población de Cartagena es privilegiada, desde muchos puntos de vista,



189

por ello no se explica el atraso de muchos rubros industriales especialmente el metalmeccánico, la industria naval y el desarrollo agro industrial, que pueden convertirse en los motores de la industria meccánica, la cual tiene planes de entrar en producción de tractores.

En la última década la industrialización de la ciudad ha alcanzado importantes niveles, llegando a ser en el presente uno de los principales centros industriales del país, por la cuantía de la inversión y número de establecimientos y sobre todo por la especialización y modernización de las instalaciones.

Es indudable que en Cartagena se ofrecen alagüeñas perspectivas de desarrollo en el sector industrial y de su economía y por ello se hace necesario que se concreten proyectos específicos que permitan el crecimiento económico de la ciudad.

Una tasa superior a la registrada en los últimos años, para de esa manera satisfacer consumos y absorber la abundante y barata mano de obra y aprovechar la existencia de insumos y materias primas regionales.

#### 5.2.1 SECTORES INDUSTRIALES EN CARTAGENA

La actividad industrial de la ciudad de Cartagena presenta un dualismo urbano, sector moderno y sector tradicional.

La industria del sector moderno se caracteriza en la zona de mamonal,

que es indudablemente uno de los centros más importantes del país, éste posee favorable localización, facilidades portuarias, de comunicación y servicios.

Esta zona se caracteriza como la optima para el establecimiento de mediana y gran industria.

La industria del sector tradicional es característica de las zonas del Bosque, Manga, Pie de la Popa, Avenida Pedro de Heredia, donde se encuentra la pequeña y mediana industria.

En resumen podemos sintetizar las características de estos dos sectores así:

Sector tradicional:

Este sector presenta unas características que son comunes a los países subdesarrollados, de las cuales se destacan:

- Una tecnología poco avanzada.
- Equipos obsoletos en su gran mayoría.
- Índice alto de la mano de obra ocupada y poca preparación de este personal en el área específica.
- Locales inadecuados y falta de seguridad total, tanto de equipo como de personas.
- Generalmente el propietario cumple de operario, Gerente o administrador.

- 1014
- Esat localizado en sitios de expansión limitada (Barrio del Bosque, Avenida Pedro de Heredia y Manga), que corresponden más sectores de comercio.
  - La calidad de sus productos no tienen un control equilibrado que permita medir su optima calidad.

Sector moderno:

Este sector presenta las siguientes condiciones:

- Una alta tecnología.
- Equipos modernos, acordes con las nuevas técnicas aplicadas.
- Índice de mano de obra acorde a las necesidades de la industria.
- Locales adecuados y con alto porcentaje de seguridad, tanto para sus trabajadores como para sus equipos y maquinarias.

La zona industrial de Mamonal se encuentra ubicada en el costado oriental de la bahía de Cartagena a solo 15 kilómetros de la ciudad.

La zona cuenta con una amplia carretera asfaltada paralela a la costa, cuyo mantenimiento está a cargo de empresas industriales.

La industria de Mamonal representa hoy cerca del 80% del producto regional con ventas superiores a los \$40.000 millones.

### 5.2.2 LA INDUSTRIA EN EL DESARROLLO ECONOMICO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA

Para todos es una verdad que el desarrollo economico trae beneficios a la comunidad y entre ellos, el del mejoramiento de la calidad de vida, por eso  no debemos deslindar las dos variables crecimiento economico y desarrollo social, estos dos aspectos deben ir tomados de la mano para que el progreso sea armonico.

En Cartagena, el incremento poblacional ha exigido grandes esfuerzos a fin de que la oferta iguale la demanda del mercado laboral, es aqui, donde el sector industrial ha jugado un papel importante, puesto que el mayor numero de trabajadores de la region esta en el y con buena remuneracion.

El sector industria durante el periodo 1.965-1.974 tenia el siguiente numero de personas ocupadas:

En 1.965 4.771 y en 1.974 8.533 con un total de 325 establecimientos.

En 1.978 agrupó 368 establecimientos que ocupaban un total de 9.752 empleos.

Para 1.979 existian 414 industrias con 10.509 personas empleadas.

En el año 1.981 la industria generó 11.500 empleos y para 1.983 esta

cifra paso a 13.488 trabajadores.

En el contexto nacional destacamos la importancia de Cartagena en la industria manufacturera, con una participación del 1.6% del total de establecimientos en el país; con un volumen de absorción de empleo de 1.7% de la capacidad nacional ocupacional; en cuanto a remuneración participa con el 2.5% en lo referente a sueldos y salarios; también contribuye con el 5.6% del volumen total de la producción industrial y consume el 4.6 de los insumos nacionales.

### 5.3 TURISMO

La "industria del turismo" es fundamentalmente del sector moderno, a pesar de que su participación en la generación de empleo no es de dimensiones mayúsculas,

La oferta de servicios turísticos ha crecido a un ritmo considerable en los últimos años, cambiando completamente la fisonomía urbana de la ciudad, especialmente de Bocagrande y el Laguito.

Mientras que en 1.976 Cartagena disponía de 2.691 habitaciones, en 1.979 la capacidad hotelera era de 7.000, con este rápido crecimiento se han consolidado cinco grandes empresas, tres con más de 200 personas ocupadas y dos entre 100 y 200.

El mayor cuello de botella para el desarrollo turístico de Cartagena ha sido la eterna historia de nuestras obras públicas, cuyas demoras

194

implican enormes despilfarros en lucro cesante y en increíbles aumentos de su costo final. A este factor se le achaca el calvario que según diversas fuentes han sufrido las finanzas del turismo y que es lo que posiblemente ha originado que en el corto espacio de tres años, algunos de nuestros mejores hoteles hayan cambiado dos y tres veces de dueño, dejando pérdidas cuantiosas a quienes se deshicieron de ellos.

El desarrollo del turismo en Cartagena puede influir en el mejoramiento económico de esta región y de la nación, ya que es una actividad que incide positivamente en todos los renglones de la economía, en efecto, el turismo actual como generador de un ingreso que va creando además, demandas adicionales, y en el caso específico de la ciudad donde ya están dadas las condiciones físicas tales como: Paisajes, sol, mar y arena además de los recursos culturales e histórico, que aún cuando no requieran mayores costos van a ser los que generan el verdadero ingreso real de la economía por intermedio de los servicios que presta la ciudad en alojamientos confortables, buenos transportes, diversas atracciones etc., que unidas a los valores mencionados constituye la oferta que atrae la corriente turística.

El progreso ocupacional es la consecuencia directa del desarrollo turístico de una región, ya que genera empleo en todos los sectores de una economía por cuanto el turista demandara no solo servicios como electricidad, gas, agua, combustible, transporte urbano etc., sino también mercancías y diversiones variadas. Así vemos que el turismo está relacionado con todas aquellas actividades que crean la riqueza de una zona.

La industria sin chimeneas o sector turístico genera no solo empleo para su propio sector sino, que incide directa o indirectamente en los otros sectores económicos. En efecto la industria hotelera demandará mano de obra en la construcción de grandes hoteles donde alojar turistas, sitios donde comer y divertirse; comprar etc., además otro empleo indirecto representado en el sector agropecuario que provee de insumos a los hoteles y restaurantes de la ciudad.

La ciudad de Cartagena por su clima, sus bellas playas, sus fortificaciones históricas y señoriales, su magnífica bahía y su cultura cosmopolita puede convertirse no solo en la primera ciudad turística de Colombia, sino, también en uno de los lugares de recreo más interesantes de las costas del Caribe y en un centro de atracción importante para el turismo internacional. Unido a los aspectos que acabamos de citar Cartagena es poseedora de hoteles, residencias, restaurantes, griles, casinos, discotecas, heladerías, monumentos históricos y lugares de recreación que alcanzan a satisfacer las necesidades mínimas de los visitantes.

### 5.3.1 INCIDENCIA DEL TURISMO EN EL DESARROLLO REGIONAL Y URBANO

El desarrollo turístico incide en forma directa e indirecta en el desarrollo regional y urbano. De manera directa origina la creación o aumento de alojamiento tales como hoteles, apartamentos, pisos o casas para alquiler, pensiones, albergues, etc., así como también el incremento de lugares para alimentación, es decir, restaurantes, heladerías, fondas, estaderos, así como también, empresas de transporte con especial interés en el tráfico turístico como son empresas de navegación, líneas aéreas, taxis, coches, motos y automóviles para alquiler, al igual que agencias de viajes.

El desarrollo turístico conlleva al mejoramiento integral de la zona turística por cuanto incide en el desarrollo económico, elevando el nivel de empleo, utilizando los medios productivos en forma racional.

Así mismo impulsan en forma acelerada la expansión y el mejoramiento de la estructura regional y urbana, sobre todo en lo concerniente a las comunicaciones y servicios públicos.

En la ciudad existen entidades encargadas de dirigir y promocionar el turismo entre las cuales tenemos: La Corporación Nacional de Turismo y la Promotora de Turismo; a las cuales han realizado obras de infraestructura turística para mejorar este sector.

Entre las obras realizadas por la corporación nacional de turismo tenemos:

- Restauración de la casa de Rafael Nuñez.
- Restauración de la casa del Marqués de Valdehoyos.
- Espolones en las Playas de Bocagrande.
- Espolones en las Playas del Cabrero.
- Iluminación de las Murallas.
- Construcción del Hotel Cartagena Hilton.
- Trabajos sobre la revitalización de Cartagena antigua, bajo la asesoría de un arquitecto mexicano y en este momento cuenta con la asesoría de la Secretaria Técnica del Consejo de monumentos nacionales filial Bolívar.



198

La Promotora de Turismo, es un organismo comercial e industrial, del orden municipal, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio.

Entre sus funciones tenemos:

Administrar a nombre del Municipio la industria turística de la ciudad y promover la realización de congresos, convenciones, simposios, encuentros etc.

### 5.3.2 SITIOS DE INTERES TURISTICO EN CARTAGENA

Cartagena ofrece un atractivo que la ubica indudablemente como primer centro turístico del país, ya que mientras mantiene en perfecto estado todas aquellas edificaciones y construcciones antiguas que dotan de los siglos XVI y XVII, entre las cuales tenemos:

San Felipe de Barajas:

Comenzado a construir en 1.557 por Don Pedro de Zapata, fué durante un siglo solo un pequeño fuerte. Tomado y destruido por los franceses en 1.697, lo reconstruye el ilustre ingeniero Don Juan de Herrera y Sotomayor pero sin agregar nada a su reducida planta original. Desde este fuerte sus defensores resisten heroicamente el asalto de 1.741 y ante sus muros se decide la suerte de Cartagena.

La visita al fuerte cuenta con un excelente servicio de guías y en las antiguas habitaciones del Castellano y cuerpo de guardia, funciona un almacén de artesanías Colombianas.

San Fernando de Bocachica:

Al cerrarse hacia mediados del siglo XVII la entrada a la bahía de Bocagrande, a consecuencia del hundimiento de un galeón, los españoles apresuraron a defender Bocachica erigiendo el Castillo de San Luis. Destruído por el Francés De Pontis en 1.697 y demolido definitivamente por Vernón en 1.741, se le sustituyó en un emplazamiento cercano por el actual Castillo de San Felipe, su diseño es de Juan Bautista Mc Evan y su construcción de Antonio de Arevalo entre 1.753 y 1.759.

San Fernando se encuentra en excelente estado de conservación, recomendándose la visita a su amplia y hermosa plaza de armas, bóvedas y mazmorras que sirvieron ocasionalmente de prisión a algunos de nuestros próceres.

San José de Bocachica:

Objeto de una polémica entre Mc Evan y De Sola, fué concebido por este último y construido por Lorenzo de Solís y Antonio Arévalo entre 1.752 y 1.759 como parte del sistema defensivo del Canal de Bocachica.

El fuerte a flor de agua, como los llamó su diseñador, se alza en un islote bajo y parece surgir de las olas.

Fuerte de San Sebastian del Pastelillo:

Construido por Juan Bautista Mac Evan en 1.743 en el mismo lugar don de existiera durante el siglo XVI el pequeño fuertecillo del Boquerón, el más antiguo de las castillas Cartageneras. El pastelillo protegía la entrada de la bahía de las animas y flanqueaba con sus baterías de tierra, als defensas de San Felipe de Barajas.

En las ahbitaciones de Castellano y cuartel de tropa funciona un excelente restaurante al público. El fuerte es además sede del Club Náutico (Club de Pesca) de Cartagena.

Las Bóvedas:

Comenzadas a construir por Don Antonio de Arévalo en 1.789, se completaron en 1.796. Son 23 bóvedas destinadas a cuartos a pruebas de bombas para alojamiento de tropas. Con ellas se termina de cerrar el recinto amurallado de la ciudad. Aunque construidas para servicio estrictamente militar, fueron utilizadas como prisión durante la independencia y al republica.

Han sido restauradas por la Corporación Nacioanal de Turismo.

La Catedral:

Iniciada en 1.575 y terminada finalmente en 1.612, participaron en

su construcción numerosos maestros de obra. Todavía en obra 1.586 es parcialmente destruida por Francis Drake en su afán de forzar el pago del rescate de la ciudad que había ocupado a sangre y fuego. Pese a sus desafortunadas remodelaciones conserva la planta original concebida en 1.575. En los últimos años se le ha restituido su primitiva apariencia. Especialmente atractivo es el óbside con sus garitones y el bello altar neoclásico.

Santo Domingo:

Erigida en la última parte del siglo XVI, es la más antigua de las Iglesias Cartageneras, de ahí su fachada renacentista y su aspecto fortificado. Las estribas de la bóveda se asientan sobre el pavimento de la simpática calle aledaña, a la que dieron nombre. Por una singularidad arquitectónica la torre no coincide con la rasante de la fachada: Dicese que la movió el diablo.

Convento de la Popa:

Fray Alonso de la Cruz Paredes, inició la construcción de la Recolecta en 1.607 en la cumbre del Cerro de la Popa de la Galera, a media legua de la ciudad. Dice la tradición que la erigió en el mismo lugar donde el mestizo Luis Andrea, reunía adeptos para adorar al demonio en la forma de un macho cabrío llamado Busiraco.

Claustro bellísimo con columnas de piedra y arquería de ladrillos. Parcialmente arruinada durante la independencia y las guerras civiles del

siglo XIX, ha sido restaurado recientemente con la colaboración de la Corporación Nacional de Turismo. La vista panorámica es extraordinaria.

San Pedro Claver:

Construida a principios del siglo XVIII, reposan en ella los restos de San Pedro Claver, apóstol de los negros. Su planta está inspirada en la del Templo de Jesús en Roma. Es la iglesia más importante de la ciudad. Especialmente bien lograda en su fachada barroca en piedras con tintes dorados, la cúpula, originalmente una media naranja, fue remodelada con acierto en este siglo.

El convento alledaño es anterior a la iglesia y su claustro es hermosísimo. Hay un pequeño museo de arte religioso y una hermosa capilla en la habitación donde, según la tradición murió San Pedro.

Entre otros sitios de interés tenemos:

Casa del Marqués de Valdehoyos, Casa del Consulado, Palacio de la Inquisición, Casa de la Aduana, Palacio de la Gobernación, Casa de Rafael Nuñez, el Reloj Público, Casa del Marqués del Premio Real, Parque Bolívar etc.

Entre los sitios de interés turísticos fuera de la ciudad tenemos:

Islas del Rosario, Fuerte de San Fernando, Isla de Barú, Isla de Tierra Bomba, La Boquilla, Los Morros.

5.5.3 CAPACIDAD HOTELERA

La capacidad hotelera teniendo en cuenta sitio de estadia, recreación y descanso de la ciudad de Cartagena, a más de presentarla como uno de los lugares más respectivos de turistas, reflejandose en los porcentajes de ocupación de los hoteles, indicador que eleva más en las temporadas de mitad de año y de Diciembre, cuando nuestra ciudad se vé invadida de Colombianos de todas las regiones, practicando el turismo interno, sumados a los extranjeros que visitan la ciudad.

Resulat preciso establecer que el desarrollo turistico de Cartagena se basa fundamentalmente en oferta hotelera, su magnitud y la eficiencia de sus servicios. Dentro de este sector, el alojamiento instalado esta considerado en dos grandes grupos, hoteles de turismo receptivo y hoteles domesticos.

En lo que respecta a Cartagena, referente a dicha oferta exponemos a continuación las siguientes relación de hoteles y residencias: (1).

	# de Habiatciones
- Hotel Bahía	63
- Hotel Cartagena Hilton	298
- Apartahotel Las Velas	95
- Hotel Residencias del Mar	10
- Hotel España	41

(1) Tarifa hotelera 1.981 CNT, Pag. 29-45

	# Habitaciones
- Hotel el Dorado	171
- Hotel Don Blas	245
- Hotel Balneario Los Corales	39
- Hotel Montecarlo	52
- Apartahotel Tochaagua	43
- Hotel Residencia Miramar	34
- Apartahotel Cartagena Real	85
- Hotel del Lago	94
- Hotel Flamingo	30
- Hotel Marbella	19
- Hotel Royal Park	40
India Catalina Hotel	61
- Hotel Barlovento	48
- Hotel Residencias Bellavista	32
- Hotel Capilla del Mar	189
- Hotel San Felipe	54
- Hotel Residencia San Fernando	16
- Hotel Playa	73
- Hotel Tropicana	24
- Hotel Veracruz	16
- Hotel Plaza Bolivar	42
- Residencia Astoria	13
- Residencia Leonel	12
- Residencia Yenny	14
- Residencia la Giralda	24
- Residencia el Retiro	11
- Residencias Interamericano	15
- Residencias Bocagrande	47
- Residencias Nuñez	6

De acuerdo a esta clasificación sobre disponibilidades actuales de

Cartagena y pese a ser la capital turística de Colombia, notese que aún no cuenta con la capacidad y calidad suficiente de plazas para atraer y alojar corrientes turísticas nacionales y extranjeros llegados a la ciudad.

La oferta global y capacidad para albergar turistas, dada por el número de habitaciones, tenemos que Cartagena cuenta actualmente con 2.783 habitaciones; de las cuales:

1.848 o sea el 66,4 corresponden a hoteles.

644 con un porcentaje del 23.1% corresponden a Apartahoteles.

196 pertenecen a residencias con una participación del 7.05%.

Los hoteles residencias poseen 95 habitaciones, representando el 3.4%.

Existen hoteles de 5. y 4 estrellas, aunque la mayoría merecen contarse entre los de 1 estrella, por la forma en que se prestan los servicios, debido a la manera en que se administran y al deterioro progresivo que se nota con solo pisar sus puertas o establecer algún dialogo con sus empleados.

Tenemos que mejorar el turismo en un país lleno de regiones hermosas, historia, tradiciones y leyendas interesantes para quienes desean aprovechar bien sus ratos de recreación, especialmente en Cartagena por ser la capital turística.

La demanda turística de tipo social es mayor que el número de habita



ciones a disposición de este, resulta entonces la insuficiencia en el número de habitaciones y de alojamiento.

Por lo tanto, para su solución urge una atención mayor por parte de los organismos de apoyo turístico, físico, administrativo y financiero. Debemos pensar en esa necesidad creciente y de recreación y esparcimiento latente y potencial en los visitantes y compatriotas, y que bien canalizadas esas entradas reportarían beneficios económicos y sociales cuantiosísimos tanto para Cartagena como para el resto del país.

CUADRO 31

ACTIVIDAD TURISTICA DE CARTAGENA

Año	Capacidad Hotelera # de Hot	# de Resid.	Habitac.	Flujo Turistico Nals.	Ext
1.975	30	12	1.561	189.300	9.132
1.976	30	12	1.561	211.500	10.260
1.977	38	14	1.923	203.600	14.118
1.978	41	11	2.156	230.000	15.860
1.979	42	13	2.483	230.000	25.608
1.980	43	13	2.781	312.980	32.310
1.983	43	13	2.783	330.000	32.310

Fuente: Banco de la Republica.

Cartagena además de constituir un centro turístico nacional de importancia, es una ciudad que disfruta de la especialización en el ramo gastronómico que exige la industria sin chimeneas.

Dentro del Conjunto de servicios ofrecidos en Cartagena estan los cines, que ofrecen sana distracción a al comunidad tanto residente como turística. Existen 9 teatros con capacidad entre 400 y 1.370 espectadores y emplean un total de 79 personas.

Cartagena cuenta con 80 restaurantes inscritos en al camara de comercio, de los cuales 20 se especializan en comida interbacional China, Italiana, Francesa, Arabe, etc. Se estima un promedio de 7 personas empleadas en cada restaurante para un total de 500 personas; En los hoteles se emplean entre 1.600 y 1.800 personas con un promedio de salario superior a \$14.500.

#### 5.4 CONSTRUCCION

En Cartagena, como en cualquier otra región del mundo, la industria de la construcción juega un papel importante y decisivo en el desarrollo urbano y económico-social, debido a las múltiples incidencias que tiene en los distintos estamentos, ya sea porque absorbe gran parte de la capacidad ociosa, ya sea porque sirve como etapa de transición a los pueblos para salir del subdesarrollo.

El sector de la construcción constituye decididamente al producto interno bruto a través de su influencia en la formación interna bruta de capitales, en la remuneración de los distintos factores producti

vos, en la generación de empleos directos e indirectos, en el desarrollo de los demás sectores y en la solución de otros problemas sociales.

Cartagena es una ciudad en la cual durante los últimos años han surgido las características propias del desarrollo urbanístico, tales como la pavimentación de sus principales avenidas, la construcción de las redes de alcantarillado, parques de recreación y grandes edificios.

La industria de la construcción es precisamente una de las actividades en donde impera en mayor grado la improvisación debido a las fluctuaciones a que por su naturaleza están sujetas; de tal forma que el análisis de sus tendencias y el cálculo de las demandas expresadas para periodos futuros no permiten un procedimiento rigurosamente, ni los resultados obtenidos pueden ser tomados con certeza total.

En nuestro caso al analizar el total de metros cuadrados de construcción, de acuerdo con el número de licencias aprobadas en determinado mes, el resultado depende de muchos factores tales como los planes de las constructoras particulares, la abundancia o escasez de la mano de obra, los programas oficiales de construcción, la mayor o menor financiación, la oferta de materiales, el estado del tiempo etc.

En nuestra investigación tomaremos como base para analizar la tendencia de la industria de la construcción en las dos últimas décadas, por considerar que en ese periodo la tasa de crecimiento alcanzó niveles satisfactorios.

A continuación mostraremos el movimiento de la actividad edificadora en Cartagena durante el periodo 1.964-1.972:

CUADRO 32  
ACTIVIDAD EDIFICADORA EN CARTAGENA DURANTE  
EL PERIODO 1.964 - 1.972

Destino de las Edificaciones	Unidades	%	Area Construida en Mts <sup>2</sup>	%
Vivienda	10.504	92.64	894.170	77.00
Industria y comercio	150	1.32	225.603	19.47
Reformas adicionales	684	6.04	38.750	3.86
Total	11.338	100.00	1.158.583	100.00

Fuente: Oficina de Planeación Municipal.

La actividad edificadora en Cartagena durante el periodo 1.964 - 1.972, la vivienda representó el renglón de mayor contribucción a la industria de la construcción, ya que se participó durante este periodo con el 77% en el área total construida en Mts<sup>2</sup>; en relación a la industria y comercio se construyeron 150 unidades que representó un total de 225.603 metros cuadrados y participó con un 19.47%.

La industria de la construcción es considerada como fuente para absorber el desempleo en Colombia. Es un hecho que el desempleo típico Colombiano es un individuo con poca o ninguna preparación es decir, es un trabajador no calificado, del problema del desempleo en todos los países subdesarrollados, como el nuestro.

En la industria de la construcción en la ciudad de Cartagena, es de fundamental importancia, el hecho de la disponibilidad del credito abundante para financiar la vivienda, tanto para personas que no disponen de medios para adquirirla de contado, como para los constructores de edificios y obras de interes turístico, comercial etc.

La industria de la construcción se divide en 2 grupos:

La edificación urbana y las otras construcciones.

La edificación urbana por su parte esta compuesta por aquellas edificaciones destinadas a vivienda y las edificaciones que se destinan a otros usos comerciales o industriales.

Por su parte el sector de la construcción esta compuesto principalmente por las obras públicas realizadas por el gobierno nacional, departamental o municipal; así como por otro tipo de inversiones que realizan los institutos descentralizados del gobierno.

Analizaremos ahora la demanda del area construida durante el periodo 1.972-1.983, en una forma más detalles con el fin de que se pueda hacer un analisis real de cual es la participación de las distintas obras que se realizaron en ese momento.

Para tal efecto, observamos el siguiente cuadro. sobre el movimiento de la actividad edificadora, según el destino principal de las edificaciones, durante estos 10 años en la ciudad de Cartagena.

Explicar el extraordinario repunte que ha tenido la construcción en nuestra ciudad es sencillo, no solo por la edificación de vivienda, que es el pilar fundamental en la politica del actual gobierno, sino tambien, por el vigoroso impulso que le ha dado la administración departamental y municipal a la inversión en obras civiles (Pavimentación de vias, alcantarillado, etc.). Es así como en los ultimos meses se han firmado contratos que aún cuando no constituyen la solución definitiva a los problemas de vias y servicios públicos le permiten a la ciudadanía tener un respiro en sus padecimientos cronicos en lo referente a la poca cobertura de su acueducto, alcantarillado y la ampliación de redes electricas a zonas marginadas.

El sector de la construcción ha venido aumentando su participación en la evolución del empleo en los ultimos años en al ciudad de Cartagena,

es así como en 1.979 representaba el 48% con 1.504 empleados; en 1.980 tenía 1.606 trabajadores y aprticipaba con el 5.2% y para 1.983 ya repre sentaba el 7% con 2.363 empleados.

Los costos de la construcción en Cartagena venían mostrando resultados bastantes halagueños, pero debido a las alzas de los materiales de con strucción produjeron un receso en la construcción produjeron un receso en la construcción.



214

CUADRO 33

AREA CONSTRUIDA (MTS<sup>2</sup>) EN CARTAGENA SEGUN DESTINO DURANTE EL PERIODO 1.972 -

1.983

1.972

1.976

1.978

1.980

1.983

	1.972		1.976		1.978		1.980		1.983	
	Area Construida	% del Total	Area Construida	% del Total	Area Construida	% del Total	Area Construida	% del Total	Area Construida	% del Total
Hospedaje u hotel	51.148	51.67	276.18	0.27			162	0.14		
Vivienda	11.728	11.84	50.112.79	49.01	46.619.9	75.35	60.606	53.11	107.240	85.73
Oficina	1.042	1.05	5.860.75	18.19	1.955.7	3.17	3.040	2.66		
Industrial	13.597	13.04	11.526.84	11.27	276	0.45	1.772.9	1.55	2.766.76	4.56
H ospital					1.697.08	2.75		0.74		
Docenas	6.084	6.14	22.271.27	21.78	5.141.45	8.33	7.785.5	6.82	1.168.0	0.95
Almacenes y similares	3.976	3.96	3.991.75	3.90	5.537.57	10.87	15.320	13.42	5.642	4.56
Administrativo			3.192.29	3.12			20.995.5	18.40	6.509.9	5.26
Educacional	474	0.47	3.256.25	3.20						
Social y recreativo	7.047	7.11	222.88	0.22	607.50	0.98				
Religioso			584.25	0.57						
Otros no Residenciales	3.931		954	0.93			3.595.22	3.16	323	0.26
Totales	98.977	100.0	102.259.25	100.00	61.732.02	100.0	114.121.62	100.0	123.650.77	100.0

FUENTE: CAMACOL. Seccional Cartagena.

## 5.5 ASPECTOS FISCALES Y FINANCIEROS DE LA CIUDAD DE CARTAGENA

### 5.5.1 CONSIDERACIONES GENERALES

El estudio de las finanzas municipales procura ser la solución a problemas y dificultades de vieja data sobre el manejo de los recursos públicos, mediante la adopción de reformas apropiadas y adecuadas para alcanzar ciertos fines deseados.

Esto sin embargo exige de ante mano comprender el funcionamiento de los sistemas fiscales y presupuestales, además identificar la naturaleza y magnitud de los obstáculos que limitan su operación.

Para lograr una visión completa de la estructura fiscal de Cartagena, desempeña papel importante la demostración que suministramos sobre la forma como el sistema actual conduce a la ineficiencia y mala asignación de los escasos recursos disponibles, resultando inconstrastablemente la necesidad de mejorar el recaudo y el manejo de los recursos.

La metodología utilizada en nuestro informe, el enfoque que hemos tratado de dar es el de efectuar un análisis de la compleja realidad de las finanzas municipales en términos de sus parámetros básicos, buscando identificar los puntos críticos y detectar los mayores problemas que se presentan, con el objeto de hacer claridad sobre los ajustes necesarios y sobre las modificaciones que deben introducirse en la estructura fiscal.

### 5.5.2 ESTRUCTURAS DE LAS FINANZAS MUNICIPALES

#### 5.5.2.1 LOS INGRESOS Y SU COMPOSICION

En el cuadro 34 se muestra la composición de los ingresos municipales durante el periodo 1.975-1.983 que constituye el intervalo para el cual se encontró la información más confiable. Debe sin embargo resaltarse, que las cifras incluidas en dicho cuadro difieren de las que producen la tesorería y la Dirección de Hacienda Municipal, y de las que publica la contraloría general de la república, en las estadísticas fiscales del estado, principalmente en la que respecta al impuesto predial.

El impuesto predial en Cartagena lo recaudan las Empresas Públicas Municipales, las cuales a la vez se apropian el 75% del producido anual por tal concepto, según lo dispuesto en el artículo 4 del acuerdo #12 de 1.961 y transfieren el Municipio el 25% restante.

Estas transferencias a no siempre ingresan en dicha proporción a la Tesorería Municipal, por cuanto a las empresas con frecuencia efectúan pagos a terceros por cuenta del Municipio y remesan únicamente el remanente adecuado, constituyendo el valor de dicho remanente la cifra que se indica como ingresos efectivos de predial, al Municipio, en los informes de Tesorería y de la Dirección de Hacienda.

De otra parte, las empresas recaudan sumas significativas por conceptos de complementarios al predial que los contribuyentes pagan

212

CUADRO 34  
INGRESOS DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA 1.975 - 1.983 en

(Miles de pesos)

	1.975	1.976	1.977	1.978	1.979	1.980	1.981	1.982	1.983 f
<b>TRIBUTARIOS</b>									
Predial a	2.528	12.672	18.834	39.768	47.928	43.385	75.184	111.085	120.000
Adicional deportes b	43	166	561	568	2.412	1.215	1.066	1.157	2.300
Limpieza de calles					36.681	41.215	52.463	60.811	55.200
Parques y arborización				2.266	25.538	28.497	24.521	11.573	9.600
Vigilancia				2.266	2.132	2.449	3.435	4.489	8.000
Acción urbana							10.150	11.843	13.700
Sub-Total	2.571	12.840	19.445	42.602	114.691	116.761	166.819	200.958	208.800
Industria y Comercio	14.139	15.895 c	17.836	20.583	40.905	77.270	63.757	79.398	110.000
5% Hospital	787	1.225	1.771	1.748	2.615	3.618	4.435	4.072	5.500
Adicional Turismo	174	173	269	370	1.201	1.766	3.834	4.264	3.600
Acuerdo 9/66	4	69	50	53	50		81	50	60
Licencias de funcionamiento	2	6	7	4	133	535	257	1.823	4.800
Vallas, Avisos y Carteles d	216	256	256	319	295	402	612	735	960
Espectáculos Públicos e	2.849	1.847	3.263	3.873	6.720	11.500	11.548	18.534	15.000
Sayco	9	1	98	205	255	182	234	271	200
Sub-Total	18.180	19.472	23.550	27.155	52.174	95.274	84.758	109.151	140.120
Rodamientos Sub-Total	308	5.855	5.422	4.890	2.198	4.505	6.459	7.318	6.600
Construcción en General	1.099	1.792	3.608	2.145	4.379	4.716	6.596	5.592	
Otros	39	1	8	39	11	3	151	43	75
Sub-Total	1.135	1.793	3.616	2.184	4.390	4.719	6.747	5.635	75
Adicional Fondo de Desarrollo	121	187	464	225	453	472	650	1.164	700
Fomento Taurino	146	1.062	799	853	1.320	1.703	1.582	1.733	
Chances	1.800	888	90	1.053					
Estampillas	1.624	1.073	1.087	1.228	1.773	2.796	2.331	2.146	2.000
Sub-Total	3.691	3.210	2.440	3.359	3.546	4.971	4.563	5.040	2.700
Total Tributarios	25.882	43.170	54.473	80.190	176.995	226.230	269.346	328.102	358.295
<b>NO TRIBUTARIOS</b>									
Casinos	1.471	1.690	3.255	2.255	2.210	4.643	4.070	4.200	50000
Cementerios Públicos	250	253	272	253	304	712	657	423	546
Muelles de Cabotaje	274	217	224	182	189		224	248	275
Inscripción Municipal	361	273	307	388	380	496	520	546	600
Almotacén	26	37	31	28	36	51	40	40	45
Matadero	4	5	6	3	10	16	23	12	20
Multas	104	42	31	619	637		8.348	4.991	5.288
Estadios									800
Aprovechamientos	446	342	174	946	68		1.382	773	225
Junta 11 de Noviembre	516	1.074	1.260	1.762	1.471	44			
Auditoria Empresas Públicas	679		1.499	2.893	4.356	5.083	7.013		8.946
Otros	1.187	153	112	331	163	80	2.372	8.798	7.139
Total No Tributarios	11.086	7.171	9.660	9.824	11.125	24.649	20.031	28.884	
<b>APORTES Y PARTICIPACIONES</b>									
Auxilios Nacionales	10.000					2.550	15.100	11.773	
Participaciones Departamentales	1.157			6.651					
Impuestos a las Rentas	14.812	1.443	7.169	13.687	10.501	21.663	34.282	16.516	20.000
Impuesto a las Ventas	16.591	9.183	12.945	23.917	23.230	26.587	75.496	78.034	117.000
Compañía Telefónica	439	468	683	738	1.366	2.580	2.593	3.594	4.000
Debido cobrar Vigencias anteriores.						11.234		83.092	
Total Aportes y Participaciones	42.999	11.094	20.798	44.993	35.097	64.614	127.471	115.045	141.000
<b>RECURSOS DE CAPITAL</b>									
Venta de bienes	27	10				17.280	147	129	
Recurso de Crédito	600		1.704				965	10.171	1.539
Otros					90	31			
Total Recursos de Capital	627	10	1.704	90	31	17.280	1.112	10.300	1.539
	74								
TOTAL INGRESOS MUNICIPALES	74.826	58.360	84.146	136.933	221.955	319.249	422.578	473.478	529.718

FUENTES: Información sobre Ingresos, 1.975-1.983. Dirección de Hacienda Municipal. Sección de Contabilidad.

- Revistas del Banco de la República, 1.975-1.982.

- Estadísticas Fiscales de la Nación, 1.977-1.982, Contraloría General de la República.

NOTAS: a/El Impuesto Predial lo recauda las Empresas Públicas Municipales, correspondiéndoles a éstas el 75% y el 25% al Municipio.

Aquí se incluye el valor del 100%. Los valores para 1.976 y 1.977 fueron ajustados de acuerdo con las Revisitas del Banco de la República y las Estadísticas Fiscales de la Nación.

b/Todos los complementarios al predial los recauda las Empresas Públicas municipales, y tienen destinación específica.

c/El valor de Industria y Comercio correspondiente a 1.976 fué tomado de la Revista del Banco de la República.

d/Incluye los valores correspondientes a Andamios y Vallados.

e/Incluye los valores correspondientes a Rifas, Juegos, Bazares, Traganíqueles.

f/Los ingresos para 1.983 son los presupuestados.

con el impuesto absico. Estos complementarios entre los cuales sobresalen, limpieza de calles, parques y arborización, vigilancia y acción urbana; una vez recaudados entran casi en su totalidad a la tesorería de las empresas, de manera que se contabilizan como ingresos propios de la misma y no se registran en las estadísticas como ingresos tributarios del Municipio.

Al evaluar el comportamiento histórico de los ingresos y de su estructura y medir el esfuerzo tributario del Municipio, la información básica suministrada por la Dirección de Hacienda Municipal se ajustó según consideraciones antes señaladas a fin de incorporar dentro de los ingresos tributarios de la ciudad el 75% del impuesto predial que se apropian las empresas públicas, el valor de los complementarios que no percibe el Municipio, o sea, que en definitiva el cuadro 34 refleja la composición exacta de todos los ingresos Municipales, pues además, de incluir el 100% de los recaudos por concepto de predial y complementarios, incorpora también la información sobre la recaudación proveniente de los otros tributos, de fuentes no tributarias, de aportes y participaciones y de recursos de capital.

CUADRO 35  
 INGRESOS CONSOLIDADOS DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA 1.975-1.983  
 (Miles de Pesos)

AÑO	INGRESOS CORRIENTES		PARTICIPACIONES	SUB TOTAL	INGRESOS DE CAPITAL	TOTAL
	TRIBUTARIOS	NO TRIBUTARIOS				
1975	25.882	5.318	42.999	74.199	627	74.826
1976	43.170	4.086	11.094	58.350	10	58.360
1977	54.473	7.171	20.798	82.442	1.704	84.146
1978	80.190	9.660	44.993	134.843	90	134.933
1979	176.999	9.824	35.097	221.920	31	221.951
1980	226.230	11.125	64.614	301.969	17.280	319.249
1981	269.346	24.649	127.471	421.466	1.112	422.578
1982	328.102	20.031	115.045	463.178	10.300	473.478
1983	358.295	28.884	141.000	528.179	1.539	529.718

fuente: Cuadro 34

## CUADRO 36

## ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA 1.975 - 1.983 (PORCENTAJES)

Año	INGRESOS CORRIENTES			Sub Total	Ingresos de Capital
	Tributarios	No Tributarios	Participaciones		
1.975	34.5	7.1	57.5	99.1	0.9
1.976	74.0	7.0	19.0	100.0	—
1.977	64.7	8.5	24.7	97.9	2.1
1.978	59.4	7.2	33.3	99.9	0.1
1.979	79.0	4.6	16.4	100.0	—
1.980	70.8	3.5	20.1	94.6	5.4
1.981	63.8	5.8	30.1	99.7	0.3
1.982	69.3	4.2	24.3	97.8	2.2
1.983	67.6	5.5	26.6	99.7	0.3

Fuente: Cuadro 35

221

Los cuadros 35 y 36 señalan la composición de los ingresos consolidados en Cartagena y la estructura de los mismos, sobre sale la importancia que tienen los ingresos corrientes dentro de los ingresos totales y el casi ningún peso que han tenido históricamente los recursos de capital. Así mismo se observa que al interior de los ingresos corrientes su mayor fuente de recursos han sido los tributarios, con una participación superior a las dos terceras partes, como se nota también en el cuadro, se han mantenido constantes con el correr de los años; En contraste, los no tributarios y los provenientes de aportes de la nación y de participación señalan un comportamiento errático y con tendencia a perder importancia dentro de la estructura de ingresos del Municipio.

"Cartagena se diferencia entonces de lo que ha acontecido con el resto de Municipios de la nación; el informe de la misión Wiesner-Bird, al evaluar la composición de los ingresos consolidados de los Municipios del país, durante la última década, encontró que los ingresos tributarios Municipales representaban cada vez menos y que esto había sido compensado en gran parte con aumentos de los aportes de la nación y del crédito interno y externo y alguna dinámica en los ingresos tributarios; o sea, que para los municipios del país sus principales fuentes de recursos eran distintas a las tributarias" (1).

La importancia progresiva de los ingresos tributarios en la estructura fiscal de Cartagena, se nota más claramente en el cuadro 37, el cual presenta la composición de los ingresos consolidados, a precios constantes de 1.975, es notable en especial el incremento que se observa a partir del año 1.979 en los ingresos corrientes, el cual se explica en el crecimiento substancial de los ingresos tributarios, los cuales aumentaron en un 75% en 1.979 con respecto a los valores de 1.978.

(1) Informe final Misión Wiesner-Bird. Finanzas Intergubernamentales en Colombia. Capítulo XII, Pág. 239.



CUADRO 37

INGRESOS CONSOLIDADOS DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA 1.975 - 1.982 A PRECIOS CONSTANTES DE 1.975 (MILES DE PESOS)

INGRESOS CORRIENTES						
Año	T/tarios	No T/tarios	P/ciones	Sub/tal	Ingresos de C/tal	Total
1.975	25.882	5.318	42.999	74.199	627	74.826
1.976	37.056	3.507	9.522	50.085	8	50.093
1.977	38.743	5.100	14.792	58.365	1.123	59.758
1.978	44.182	5.322	24.790	74.294	48	74.342
1.979	77.124	4.281	15.293	96.698	13	96.711
1.980	77.159	3.794	22.038	102.991	5.743	108.734
1.981	73.511	6.727	34.790	115.028	297	115.325
1.982	74.315	4.537	26.058	104.910	2.279	107.189

Fuente : Cuadro 35

Con relación al cuadro anterior, los ingresos tributarios, no tributarios y participaciones se deflactaron por los precios implícitos de los gastos de consumo del gobierno nacional del DANE (1.975=100) y los ingresos de capital por los precios implícitos de la formación bruta de capital del DANE (1.975=100).

Respecto a la estructura tributaria del municipio, el cuadro 38 señala claramente la importancia creciente que han tenido el impuesto predial y el de industria y comercio en la configuración de los ingresos tributarios,

Pues como bien se observa estos dos impuestos han representado en los últimos años aproximadamente el 90% del producido total en materia impositiva.

En buena medida la importancia del predial dentro de la estructura tributaria es una manifestación del acelerado proceso de desarrollo urbano que ha tenido la ciudad, a raíz de las cuantiosas inversiones realizadas en alojamiento turísticos y en construcciones por el sistema de propiedad horizontal, que han transformado a Cartagena en una ciudad intensiva explotación del espacio urbano.

CUADRO 38

ESTRUCTURA TRIBUTARIA DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA 1.975-1.983  
(Miles de Pesos)

Año	P/dial	%	I y Conex	%	R/miento	%	R y Jugó	%	Otros	%
1.975	2.571	9.9	15.331	59.2	308	1.2	2.849	11.0	4.829	18.7
1.976	12.840	29.9	17.625	40.8	5.855	13.2	1.847	4.3	5.033	11.6
1.977	19.445	37.7	20.287	37.2	5.422	9.9	3.263	6.0	6.056	11.1
1.978	42.602	53.1	23.282	29.0	4.890	6.1	3.873	4.8	5.543	6.9
1.979	114.691	64.8	45.454	25.7	2.198	1.2	6.720	3.8	7.936	4.5
1.980	116.819	51.6	83.774	37.0	4.505	2.0	11.500	5.1	9.690	4.3
1.981	166.819	61.9	73.210	27.2	6.459	2.4	11.548	4.3	11.310	4.2
1.982	200.958	61.2	90.617	27.6	7.318	2.2	18.534	5.6	10.675	3.2
1.983	208.800	58.3	125.120	34.9	6.600	1.8	15.000	4.2	2.775	0.8

Fuente: Cuadro 34

Los valores de industria y comercio consignado en el cuadro 38 no incluyen lo correspondiente a espectáculos públicos del cuadro 34.

En general todos los renglones de ingresos crecieron durante el periodo 1.975-1.982, los ingresos corrientes lo hicieron a una tasa anual geometrica del 4.4%, que es aproximadamente la misma tasa de crecimiento de los ingresos tributarios.

La fuente de recursos de mayor crecimiento han sido los impuestos prediales y complementarios que lo hicieron a una tasa anual del 19.82%, en tanto que los de industria y comercio señalan un crecimiento del 3.71% y los no tributarios y de participaciones su crecimiento tan solo ha sido del 0.07%.

5.5.2.2 LOS GASTOS Y SU COMPOSICION

En los cuadros 39 y 40 se describen los gastos de funcionamiento por dependencia y los gastos de inversión de la administración municipal en el periodo 1.975-1.983.

Los gastos de funcionamiento, crecieron a una tasa anual geometrica del 14.6% durante el periodo 1.976-1.982, en tanto que la inversión lo hizo solo a un ritmo del 5.9%.

La importancia decreciente de la inversión dentro de la estructura de

gastos del municipio se corrobora al analizar los egresos por concepto de funcionamiento, auxilios, transferencias y servicios de la deuda, que han representado históricamente entre el 80 y 95% del total de gastos del municipio, correspondiéndole a la inversión valores que fluctúan entre el mínimo de 3.3% para 1.979 y un mínimo de 19.6% para 1.980.

El progresivo grado de deterioro de la situación presupuestal del municipio se aprecia claramente al comparar el ritmo de crecimiento de los gastos con los ingresos durante el periodo 1.975-1.979, los primeros aumentaron a una tasa anual del 11.5% y los segundos a la tasa del 11%, reflejando en cierta forma, correspondencia entre unos y otros; en cambio, durante el periodo 1.979-1.982, los gastos señalaron un incremento anual del 33.7% en contraste con el crecimiento de los ingresos del 26.7%, o sea, que mientras los últimos han aumentado a un ritmo similar al de la inflación, los egresos lo han hecho a uno mayor.

CUADRO 39  
 EGRESOS DE FUNCIONAMIENTO POR DEPENDENCIAS Y GASTOS DE INVERSION DEL MUNICIPIO  
 DE CARTAGENA 1.975-1.983  
 (Miles de pesos)

Año	FUNCIONAMIENTO										Total				
	Concejo	Contra- loria	Auditeria EE.PP.MM.	Tesoreria	Personeria	Alcaldía	Secretaria General	Planeación Municipal	Dirección Hacienda	Total Fun- cionamiento		Auxilios Transfe- rencias	Inversión	Servicio de Deuda	Total Egresos
1.975	1.233	2.168	768	2.988	1.252	16.667	4.326	1.739	1.900	33.041	3.200	22.754	5752	655	65.402
1.976	2.071	3.524	981	4.720	1.885	9.732	7.396	2.853	3.590	36.752	2.605	13.177	7,269	184	59.987
1.977	3.709	4.502	1.308	6.266	2.707	9.500	9.200	3.155	4.483	44.830	2.995	15.725	11.639	580	75.769
1.978	4.269	5.850	2.360	8.659	3.019	9.544	11.290	3.828	7.027	55.846	2.158	26.916	9.774	3.650	98.344
1.979	4.043	6.506	2.916	9.909	4.804	14.187	12.887	4.320	7.846	67.418	5.431	34.183	3.690	2.048	112.770
1.980	7.071	7.445	4.368	10.784	5.666	44.784 <sup>b</sup>	17.869	6.441	3.382	107.810	5.896	46.878	39.483	1.422	201.489
1.981	13.212	11.329	5.343	14.836	8.635	83.321	26.761	10.300	6.098	179.835	16.564	67.134	53.002	1.300	317.835
1.982	12.492	14.597	5.941	18.247	10.426	68.643	33.246	12.048	5.895	181.535	12.204	124.036	42.174		359.949
1.983 <sup>c</sup>	12.512	17.816	7.217	22.371	12.550	66.110	39.453	14.492	9.329	201.850	38.300	113.843	12.050	500	366.543

Fuentes: Ejecuciones presupuestales 1.975-1.983. Sección de Contabilidad de la Dirección de Hacienda Municipal.  
 -Estadísticas Fiscales del Estado-Contraloría General de la República.

- NOTA: a Las transferencias comprenden a pagos por concepto de Previsión Social (Aproximadamente el 90% del total), Corporación de Fomento y Ferias Taurinas, Promotora de Turismo, Hospital Universitario, Policía Nacional para seguridad y vigilancia, valorización y sayco.  
 b A partir de 1.980, la administración de la Alcaldía Mayor asumió el manejo de los gastos generales de todas las dependencias municipales, con excepción del Concejo Municipal que continuó manejando con autonomía.  
 c Los valores corresponden a lo presupuestado.

### 5.5.3 ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS DE CARTAGENA COMPARADA CON OTRAS CIUDADES

Una forma quizás sencilla de establecer la posición relativa de la estructura fiscal de Cartagena dentro del país, es comparandola con otras ciudades intermedias de niveles similares de desarrollo y tamaños de población.

Los cuadros 41 y 42 presentan los ingresos por concepto del predial y de industria y comercio en el periodo 1.977-1.981, para Bucaramanga, Cucuta, Manizales, Pereira y Cartagena, debe anotarse, que para efectos de no distorcionar la base de la comparación los valores del predial tomando en cada caso corresponden al básico, y que consecuentemente en relación con Cartagena constituyen el 100% de la recaudación anual.

El analisis comparativo del cuadro 41, pone de manifiesto el dinamismo que ha tenido en la heroica el predial, rafificando lo expresado anteriormente en el sentido de que habia sido un impuesto elastico y altamente representativo dentro de la estructura tributaria de la ciudad. Efectivamente, se aprecia que para 1.981 Cartagena solo es prece dida por Bucaramanga en lo que respecta a recaudos totales, pero tambien se nota que mientras en 1.977 el producido de la primera supera ba a la segunda en un 50% aproximadamente, en 1.981 tan solo lo hace en un 30%.

En contraste, el cuadro 42 resalta el poco dinamismo que ha tenido el impuesto de industria y comercio en Cartagena, confirmando lo señ alado antes, de que ha sido un tributo inelastico, que no pesa tanto dentro de la estructura tributaria, como en otras ciudades.

CUADRO 40

EGRESOS CONSOLIDADOS DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA 1.975-1.983

	1.975	1.976	1.977	1.978	1.979	1.980	1.981	1.982	1.983*
<b>FUNCIONAMIENTO</b>									
Servicios Personales	17.018	24.993	32.619	40.991	50.010	64.819	99.171	120.168	147.796
Gastos Generales	16.023	11.759	12.211	14.856	17.418	43.391	80.664	61.367	54.054
Total Funcionamiento	33.041	36.752	44.830	55.846	67.418	107.810	179.835	181.535	201.850
<b>AUXILIOS</b>	3.200	2.605	2.995	2.158	5.431	5.896	16.564	12.204	38.300
<b>TRANSFERENCIAS</b>	22.754	13.177	15.725	26.916	34.183	46.878	67.134	124.036	113.943
<b>INVERSION</b>	5.752	7.269	11.539	9.774	3.690	39.483	53.002	42.174	12.050
<b>DEUDA PUBLICA</b>	655	184	580	3.550	2.043	1.422	1.300		500
<b>Total</b>	<b>65.402</b>	<b>59.987</b>	<b>75.769</b>	<b>98.344</b>	<b>112.770</b>	<b>201.439</b>	<b>317.835</b>	<b>359.949</b>	<b>366.543</b>

NOTAS: Cuadro 39

Ejecuciones Presupuestales 1.975-1.983. Sección de Contabilidad de La Dirección de Hacienda Municipal.

Estadísticas Fiscales del Estado. Contraloría General de la República.

\*Los valores corresponden a lo presupuestado.



CUADRO 41

INGRESOS DE CARTAGENA Y OTRAS CAPITALES POR CONCEPTO DE  
IMPUESTO PREDIAL 1.977-1.981

( Miles de pesos )

	1.977	1.978	1.979	1.980	1.981
Bucaramanga	36.462	41.571	53.627	81.169	109.694
Cartagena	18.884	39.768	47.928	43.385	75.124
Cucuta	8.539	11.001	11.873	20.629	22.718
Manizales	12.257	10.327	32.006	31.975	39.688
Pereira	12.949	12.862	15.005	16.844	26.422

Fuentes: Estadísticas Fiscales del Estado. 1.977-1.981. Contraloría General de la República.

: Cuadro 34.

231

Los valores para Cartagena corresponden al 100% del Impuesto predial basico recaudado.

CUADRO 42

INGRESOS DE CARTAGENA Y OTRAS CAPITALES POR CONCEPTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO 1.977-1.981  
(Miles de Pesos)

	1.977	1.978	1.979	1.980	1.981
Bucaramanga	30.493	36.646	49.120	66.628	90.531
Cartagena	20.287	23.282	45.454	83.774	73.210
Cucuta	13.908	36.472	44.635	54.408	63.667
Manizales	8.387	15.006	22.826	39.912	56.644
Pereira	14.619	19.869	29.251	49.733	78.684

Fuentes: Estadísticas Fiscales del Estado. 1.977-1.981 Contraloria General de la Republica.

: Cuadros 34 y 38

5.5.4 SISTEMAS DE RECAUDOS

El punto de partida para estudiar la organización del sistema de recaudos del Municipio, lo constituye su actual estructura orgánica, lo cual fué adoptada por el cuadro # 5 del 28 de enero de 1.983.

En dicha estructura podemos observar claramente que el sector central o administración central no tiene ninguna función recaudadora y que esta la cumplen unidades especiales o dependencias independientes de la estructura orgánica.

Tienen la función básica de oficinas recaudadoras, la tesorería municipal, la oficina de valorización como unidad adscrita a la administración central pero con autonomía y patrimonio independiente y las empresas públicas municipales, entidad descentralizada, autónoma, con personería jurídica y patrimonio propio, fué creada por el concejo municipal de Cartagena mediante acuerdo #12 del 4 de abril de 1.961.

El proceso de recaudación, lo analizaremos brevemente para cada una de las oficinas recaudadoras, la clase de tributo o recaudo de ingreso liquidado y cobrado, los procedimientos empleados, los sistemas de liquidación y los procesos de control interno y contabilización.

- Tesorería Municipal.

La tesorería Municipal es la principal entidad recaudadora del Muni

cipio, pero cumple además, funciones de liquidadora y pagadora. En terminos muy generales, la función basica de la tesoreria es atender y mejorar el sistema de recaudos y pagos de la ciudad de Cartagena y de adelantar las ejecuciones fiscales contra los deudores morosos del municipio y de las empresas públicas municipales.

El principal tributo del orden municipal que recauda la tesoreria es el impuesto de industria y comercio complementarios, previa liquidación que efectua la sección de impuestos de la dirección de Hacienda Municipal.

La tesoreria municipal recauda tambien los impuestos por concepto de espectaculos públicos, juegos permitidos, rifas y bazares, tragos, tragos, tragos, tocadiscos, bares etc., que liquida la sección de impuestos, lo mismo que los correspondientes a construcción, andamios y vallados que liquida la oficina de planeación.

Los impuestos de rodamientos y fomento taurino, lo mismo que todos los ingresos de naturaleza no tributaria son liquidados por la tesoreria municipal.

- Empresas Públicas Municipales:

Las empresas públicas municipales, además de recaudar el producido de las tarifas de los servicios públicos y servicios varios, tambien cumple la función recaudadora y liquidadora del impuesto predial y los complementarios.

234

La estructura administrativa que se le dio a las empresas públicas para el cobro de los servicios que presta, le ha permitido a la entidad desarrollar eficientemente el registro, la facturación y el cobro del impuesto predial y sus complementarios, mediante el empleo de procedimientos totalmente sistematizados. Del producido por concepto del impuesto predial básico durante un mes cualquiera, las empresas retienen el 75% y giran por mensualidades vencidas el 25% restante a la tesorería municipal.

- Oficina de Valorización Municipal:

La oficina de valorización liquida y recauda la construcción de valorización por concepto de obras que causan dicho gravamen. La liquidación y la facturación se efectúan por procesamiento electrónico en el computador de las empresas públicas municipales; la facturación se reparte con los recibos de servicios públicos.

Finalmente se pudo constatar en Cartagena que los contribuyentes disponen de convenientes facilidades físicas para el pago de impuestos, tanto en la dependencia de tesorería como en las empresas públicas Municipales.

CONCLUSIONES

- Cartagena presenta en su estructura poblacional, la figura de una piramide, dado que la población es eminentemente joven, puesto que el 41 está constituida por menores de 15 años.

- La tasa de natalidad se redujó al 25 por mil, dado los programas de control natal.

- La tasa de mortalidad pasó al 9 por mil.

- La mortalidad infantil, es el aspecto que más preocupa a Cartagena, pero tambien muestra descensos; siendo la causa principal de muertes en los menores de 5 años, las enfermedades infecciosas gastrointestinales.

- La cobertura de la población en edad escolar es del 74%, el deficit de aulas es de 460, mostrando la carencia de estas para 18.419 niños.

- El deficit de profesores para la primaria es de unos 629.

- Del total de la población en edad de estudiar secundaria, solo el 59% recibe esta formación.
- Los planteles escolares presentan una situación crítica, los equipamientos docentes son insuficientes y en la mayoría de los casos obsoletos e inadecuados.
- Del total de bachilleres que se presentan en la Universidad de Cartagena, solo el 10% es admitido.
- El déficit de vivienda en la ciudad asciende a 16.749 casas, afectando al 19% del total de familias existentes.
- El recurso cama en el sector de salud muestra un déficit de 214, debido a que el crecimiento de este no ha sido proporcional al crecimiento de la población.
- Cartagena solo cuenta con 14 puestos de salud, los cuales son insuficientes y no cuentan con los materiales necesarios para la prestación del servicio.
- La práctica del deporte en la ciudad es ímata a sus habitantes especialmente para los deportes autóctonos, como el boxeo y el beisbol.
- Cartagena cuenta con 2 estadios de beisbol u 1 de fútbol y una gran

238

cantidad de canchas que en su mayoría no guardan las especificaciones requeridas para la práctica del deporte respectivo.

- La población beneficiada con la red de acueducto instalado es aproximadamente de 319.823 habitantes, con una cobertura del 70%.

- El alcantarillado sanitario cubre solamente al 40% de la población total.

- El servicio de energía eléctrica es prestado a unos 260.170 habitantes, lo que representa una cobertura del 50%.

- El alcantarillado pluvial solo existe para los sectores del centro amarrillado y el barrio Getsemaní.

- El crecimiento en el número de buses, ha sido paralelo al crecimiento demográfico de la ciudad, pero el déficit se presenta en el caso de que el 45% de los buses están obsoletos y pasan dañados.

- La estructura vial se reduce a 2 corredores, así: La Avenida Pedro de Heredia y La Avenida Santander.

- La Avenida Pedro de Heredia presenta saturación en gran parte de su trayecto, principalmente en el sector del mercado de Bazurto.



- La mayoría de las vías de la ciudad se encuentran sin pavimentar y con graves signos de deterioro.

- El servicio telefónico solo cubre el 32% de las familias existentes en la ciudad.

- La ciudad no cuenta con suficientes teléfonos públicos, siendo este servicio de gran utilidad para la comunidad.

- La cobertura en la recolección y transporte del servicio de aseo es del 62%.

- El servicio de limpieza y barrido tiene una cobertura del 23.5% del total de las calles de la ciudad.

- Las EE. P.P. MM. no cuentan con los vehículos necesarios para hacer la recolección de las basuras y estos generalmente están en taller.

5 La P.E.A. para Cartagena representa el 22% de la población total.

- Cartagena posee una tasa de desempleo del 20% aproximadamente.

- En la población ocupada por rama de actividad, el sector servicio y el de comercio son los que tienen la más alta participación con el 31 y 30% respectivamente.

- La industria Cartagenera presenta un sistema dual: Sector moderno y sector tradicional.

- La industria de la construcción posee 13.488 personas empleadas, de los cuales las tres cuartas partes son trabajadores de otras ciudades y los Cartageneros terminan con frecuencia en puestos de baja remuneración.

- La mayor participación por sectores en la industria de la ciudad, la tienen las sustancias químicas con el 37% y el sector de menor participación es el de maquinaria con el 3%.

- El sector del turismo no genera empleo en grandes dimensiones, a pesar de las características turísticas de la ciudad.

- Cartagena no cuenta con la capacidad y calidad de plazas para atender y alojar corrientes turísticas.

- La vivienda representa el renglón de mayor contribución a la industria de la construcción con un 77%.

- Los ingresos tributarios tienen una alta participación dentro de la estructura de ingresos del municipio, representan casi el 70% del total; los aportes señalan el 25% y los no tributarios el 5%.

- Dentro de la estructura tributaria, los impuestos de industria y comercio, predial y complementarios y de rodamiento contribuyen en más del 90% de lo recaudado.

- Los gastos del municipio señalan un crecimiento del 34% en contraste con el 27% que ofrecen los ingresos.

- Cartagena no ha logrado su desarrollo debido a que la presentación de los servicios públicos en general es deficiente, esto solo cubren en promedio el 50% de la población.

- También es notorio la carencia de integración de las entidades que prestan los servicios públicos.

- La ciudad de Cartagena no ha logrado un desarrollo urbano integral, por la no existencia de una política coherente para la ciudad, en relación a las obras de infraestructura que se construyen sin interrelaciones entre sí.

## RECOMENDACIONES

- Aplicación de la cobertura de la población en edad escolar a través de construcción de escuelas y además permita vincular más personal docente.
- Suministro por parte del gobierno, los recursos didácticos indispensables para mejorar el nivel académico de los estudiantes.
- Crear en los barrios de más afluencia, los módulos de ampliación de cobertura (MAC), para mejorar los problemas de salud, familiar y sociales de la comunidad.
- Dotar de todos los elementos necesarios a los puestos de salud existentes.
- Que el estado invierta para la adquisición del recurso cama para cubrir el déficit de este.
- Aumentar la construcción de vivienda en la ciudad, buscando para ello una adecuada financiación del sector público.

- Dar especial atención a los sectores de ingresos más bajos, mediante la adjudicación de lotes con servicios para que ellos lo desarrollen progresivamente.

- Que el gobierno municipal elabore un verdadero programa de servicios públicos que ingrese a todas las instituciones que los prestan con el fin de ampliar su cobertura y mejorar la prestación de estos y mejorar el nivel de vida de la comunidad.

- Que se ejecute el plan vial propuesto en el plan de desarrollo de Cartagena 1.978-1.990, para descongestionar la Avenida Pedro de Heredia y darle uso a las avenidas que tienen problemas de subutilización.

- Que el sector de manual absorba mayor número de mano de obra Cartagenera y así reduzca los índices de desempleo.

- Dar apoyo al sector químico y petroquímica, ya que es el de mayor participación en la industria Cartagenera y lograr sacar provecho a los beneficios de la ventaja comparativa de este.

- Fortalecer el sector turístico con la construcción del muelle turístico, acondicionar la pista de aeropuerto con el fin que pueda recibir grandes aviones y Cartagena ser convertida en el punto de unión o ruta obligada de América del Sur con el mundo y perfilarse como una verdadera ciudad turística.

- Se hace necesario impartir una mayor elasticidad a la estructura tributaria del municipio, concentrando los esfuerzos alrededor de los gravámenes más productivos a saber: Predial y complementarios e industria y comercio.

- Diseñar instrumentos técnicos y administrativos necesarios para que, a partir de la vigencia de 1.984 se pueda adoptar el regimen prescrito en la Ley 14 de 1.983, para los impuestos predial, industria y comercio y el de rodamiento.

- Inclusión dentro del proyecto de presupuesto para los años futuros, mayores partidas para la inversión y el acceso del municipio a los recursos del credito, con el fin de fortalecer su estructura financiera.

- Elaboración de un plan de desarrollo integral que comprenda las combinaciones de los componentes relacionados con la infraestructura, transporte, vivienda, salud, educación, empleos y lograr que estos componentes armonicos entre ellos en procurar de introducir extensas mejoras en toda la ciudad por parte de las entidades encargadas de prestarlos.

- Además este plan debe:

Elevar los niveles de bienestar de la población, mediante el mejoramiento de la producción y del empleo, el acceso dea los servicios públicos básicos y a la adecuada dotación de infraestructura física y social.

Lograr una estrecha coordinación institucional entre las entidades que trabajan en la ciudad, con el fin de garantizar la ejecución, mantenimiento y continuidad de los programas en el largo plazo.

BIBLIOGRAFIA

ANDER, Ezequiel. Introducción a la Planificación. 7a. Ed. Editorial Colatina. Serie Desarrollo. Bogotá. 1.981.

ANDI. Monografía Cartagena Industrial. 1.973.

ANDI. Directorio Industrial y Comercial de Bolívar. 1.982.

BARRY, R. A. Cinco Recomendaciones Respecto al Empleo Urbano en los Países en Desarrollo. 1.973.

CAMARA DE COMERCIO DE CARTAGENA - DANE. Monografía del Municipio de Cartagena. 1.981.

CURRIE, Lauchlin. La Política Urbana en un marco Macroeconómico. 1a. Ed. Editorial Antares, Bogotá. 1.982.

DANE. Empleo y Desempleo en áreas Urbanas, siete ciudades. Revista No. 318. 1.978.

DESARROLLO Indoamericano. El Proceso de Desarrollo Urbano en América Latina. Angel Crespo. Revista No. 57 Pág. 51-56. Barranquilla.

ECONOMIA Colombiana. El Desarrollo Integrado concepto de Realidad. Comité de expertos de la Cepal. Revista No. 110. Pág. 20-25. Bogotá. 1.975.



EMPRESAS Públicas Municipales de Cartagena. Estudio de Aseo Urbano en Cartagena. 1.971.

ENSANCHE y Plan Maestro del Acueducto Empresas Públicas Municipales de Cartagena. Colombia. Estudio de Ingeniería y Factibilidad de la Firma Greenleaf Escallón y Cia Ltda. 1.979.

Empresas Públicas Municipales de Cartagena. Estadísticas Varias. 1.979.

INSTITUTO de Credito Territorial. Estudio de Tratamiento de aguas servidas de la Ciénaga de la Virgen. Cartagena. 1.982.

INSTITUTO de Credito Territorial. Informes: Años 1.970. 1.973. 1.978. 1.982.

INSTITUTO Geografico Agustín Codazzi, Aspecto Geograficos del Departamento de Bolívar. 1.971.

INTERAMERICANA De Planificación. El Crecimiento Urbano como Función del tamaño de la ciudad. Centro Latinoamericano de Demografía. CELADE. Bogotá. 1.972.

INSTITUTO Nacional del Transporte. Control de Rutas Urbanas. Regional Bolívar. Cartagena. 1.983.

MEDINA y Fuellada. Mercado de Vivienda en Cartagena. 1.976.

PLANEACION y Desarrollo. Modelo de Regionalización Urbana. Departamento Nacional de Planeación. Revista No. 3 Pág. 310-311 Bogotá 1.970.

PLAN de Desarrollo Urbano del Municipio de Cartagena. 1978-1.990. Memoria del Plan. Cartagena. 1.978.

SHILDES, James. La Educación en el Desarrollo de la Comunidad Editorial Paidós. 4a. Ed. Buenos Aires. 1972.

SINGER Paul. Economía Política de la Urbanización. 5a. Ed. Editorial Siglo XXI. Editores: 1982.