



# CÓMO VAMOS EN ESPACIO PÚBLICO E INFRAESTRUCTURA VIAL

Debido a la escasez de información oficial sobre espacio público en la ciudad, el seguimiento a este eje temático se soporta básicamente en indicadores de infraestructura vial, complementarios del módulo de movilidad urbana y espacios deportivos disponibles.

Aspectos como cantidad de espacio público disponible por habitante, estado de zonas peatonales o estado de andenes o bordillos, no están siendo monitoreados por la Gerencia de Espacio Público y Movilidad, entidad que únicamente lleva el registro de los vendedores ocupantes del espacio público.

La poca disponibilidad de información es uno de los factores que incide en la falta de políticas públicas sobre el uso y la defensa del espacio público en Cartagena y es lo que no posibilita hacer ejercicios técnicos de planeación de diseño de políticas públicas y asignación de recursos en el sector.

#### Indicador Cómo Vamos en Espacio Público

Tema	Variable	Medida	2004	2005	2006	2007	2008	Meta Plan Desarrollo Pinedo a 2011	Fuente
Estado Malla Vial	Porcentaje de la malla vial en buen estado	%	N.D.	N.D.	28%	28%	31%	Aumentar el buen estado a 50%	Secretaría de Infraestructura
Sistema de Transporte	Cobertura de Troncales y Pretroncales de Transcaribe	%	0	0	7.3%	7.3%	20.5%	15.8 kms (100%)	Transcaribe
Espacio Público	Áreas deportivas disponibles	Áreas deportivas/ 100 mil habitantes	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	22	N.A.	IDER
	Parques y zonas verdes accesibles a los ciudadanos	m2/hab	N.D.	N.D.	0.53	N.D.	N.D.	1.0	EPA



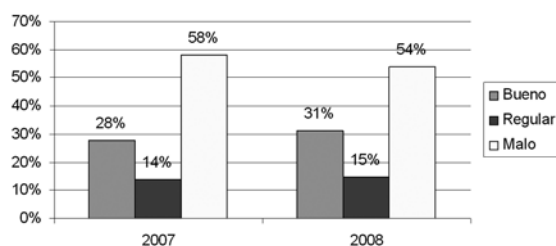
## Infraestructura vial

En el año 2006 la Secretaría de Infraestructura entregó a “Cartagena Cómo Vamos” información sobre la malla vial y su estado. Los indicadores se derivaron de una actualización de los datos del POT 2000 mediante un trabajo de campo que permitió incluir las obras de infraestructura vial realizadas por la entidad en los años subsiguientes. Esto significó un avance y a partir de allí es que se ha podido hacer seguimiento a la malla vial, sin embargo aun se requiere que los datos sean conciliados y estandarizados entre las entidades distritales competentes <sup>17</sup> y que se implementen herramientas tecnológicas que permitan a los técnicos de Infraestructura afinar la labor de actualización del inventario vial. Un ejemplo de ello son los Sistemas de Información Geográfica (SIG).

En 2006 la Secretaría de Infraestructura registró una malla vial de 750 kilómetros sin incluir vías concesionadas (Corredor de Carga o Anillo Vial) de los cuales 28% se encontraba en buen estado, 14% regular y 58% malo. Esta proporción se mantuvo estable en 2007 pues la inversión en obras viales se destinó exclusivamente a las vías complementarias de los Juegos Centroamericanos, la Vía Perimetral y TransCaribe.

Los motivos del deterioro vial expuestos por Infraestructura se relacionaron con la intervención en el espacio público por parte de las empresas de servicios públicos y los particulares, la falta de recursos de inversión por pignoración de la sobretasa de la gasolina para TransCaribe y de planeación para los trabajos de mantenimiento y reparación, la falta de mantenimiento en los drenajes, la fatiga del pavimento (desgaste por uso) y la falta de personal en la entidad para la vigilancia de la malla vial.

### Estado de la malla vial de Cartagena



Fuente: Secretaría de Infraestructura Distrital.

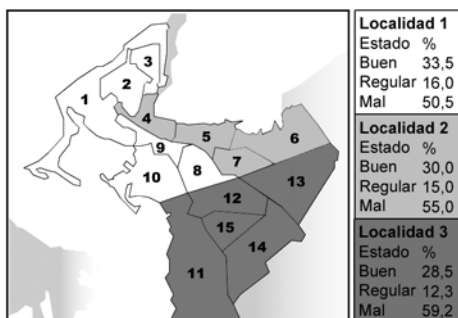
En 2008 la malla vial aumentó a 759 kilómetros, de los cuales 656 son urbanos y 103 rurales. Los 9 kilómetros nuevos de vías se construyeron en la Localidad Industrial y de la Bahía (III) (Unidades Comuneras de Gobierno 11, 13, 14 y 15) y en zona rural de las tres localidades.

También aumentó en 3 puntos porcentuales la proporción de vías en buen estado y disminuyó en 4 puntos porcentuales la de mal estado. Según Infraestructura esto se derivó de la ejecución de 135 obras viales por un monto de \$14.600 millones, priorizando vías de acceso a instituciones educativas, hospitales y luego conectoras del sistema de transporte.

En términos globales, aun sigue registrándose una malla vial mayoritariamente en mal estado. Por Localidades, las proporciones se mantienen parejas, aunque es la Localidad I la que tiene mayor porcentaje de vías en buen estado.

17 Planeación Distrital en 2004 reportó un total de 967 kms de vías urbanas, Infraestructura en 2005 reportó 810 kilómetros de vías urbanas y en 2006 reportó 750 kilómetros de vías urbanas y rurales, sin incluir las vías concesionadas (Vía a Mamonal y Anillo Vial).

Mapa del estado de la malla vial en Cartagena por Localidades 2008



Fuente: CCV, Mapas Unidades Comunas Cómo Vamos con datos de la Secretaría de Infraestructura 2008.

El Plan de Desarrollo estipula aumentar la proporción de la malla vial en buen estado de 28% a 50% en 4 años. En términos de gestión esto implica mantener el estado del 28% y mejorar el estado de otro 22%. Al haberse aumentado en 3 puntos el buen estado queda para los próximos tres años un aumento de 19 puntos porcentuales. Es decir, que como mínimo se tendrían que mantener en buen estado 236 kilómetros y mejorar 145.

### Coberturas de troncales y pretroncales de TransCaribe

El proyecto TransCaribe está concebido para mejorar la movilidad vial urbana, mejorar la calidad de vida de los usuarios del sistema de transporte público colectivo y generar espacio público en la ciudad.

En enero de 2006 y luego de grandes retrasos, se inició la construcción del primero y más corto de los seis tramos que contemplan las obras totales del proyecto, el cual va desde la India Catalina hasta la glorieta de la Santander. Al finalizar ese año se había culminado la construcción de 1.16 kms de troncales de un total de 14.89 kilómetros; es decir, el 7.7%. Asimismo, se habían habilitado 31.840 m<sup>2</sup> de espacio público.

En la medida en que la obra ha avanzado han tenido que ajustarse los diseños y ha aumentado la extensión de las troncales y pretroncales a 15.8 kms, con lo cual se modificó el nivel de avance de la obra alcanzado en 2006 a 7.3%. En 2007 se inició la construcción del segundo tramo (Amparo – Cuatro Vientos) pero no fue reportado un aumento en el avance de la obra; durante este año debieron hacerse ajustes a los diseños.

En 2008, tercer año de obras, se alcanzó a construir el 76.4% del tramo Amparo – Cuatro Vientos y el 6.7% del tramo Cuatro Vientos – Bazaruto, con lo cual aumentó a 20.5% la cobertura de troncales y pretroncales construidas. Se construyeron también 10.845 m<sup>2</sup> de espacio público que se suman a los 31.840 m<sup>2</sup> generados en 2006. Según lo reportado por la Gerencia de TransCaribe, el proyecto generará 180.000 m<sup>2</sup> de nuevo espacio público, por lo cual el porcentaje del espacio público generado hasta el momento corresponde al 24% del total.

El ritmo de avance del proyecto ha sido lento; en tres años y medio desde el inicio de las obras se ha construido el 20.5% de las troncales y pretroncales. En términos de compromisos distritales, con ésta son tres las Administraciones que se comprometen a terminar la construcción TransCaribe.



Las obras adicionales que han surgido en el transcurso del proyecto (reasentamientos, redes de servicios públicos, vías alimentadoras, etc.) implican una mayor inversión de la estipulada inicialmente en el Documento Conpes 3259 de 2003, aproximadamente de \$26.046 millones por kilómetros (a precios corrientes de 2007). A través del Conpes 3516 de 2008 se ajustaron los valores del proyecto a \$37.755 millones por kilómetro (a precios corrientes de 2007). En las obras ejecutadas a 2008 se han invertido \$104.397 millones, más o menos \$32.241 millones por kilómetro.

La Gerencia del proyecto estima que la inversión total será de \$389.000 millones de pesos, de los cuales el 65% serán aportes de la Nación y 35% aportes del Distrito hasta 2013.

### Espacio público

Otro de los aspectos incluidos en este eje temático es el Área de Zonas Verdes y parques accesibles a los ciudadanos. En este punto, debe irse afinando la información disponible pues se manejan diversos datos a nivel institucional: PaCaribe en 2008 reportó en su zona de servicio un total de 310.480 m<sup>2</sup> de parques; Planeación reportó en 2005 un total de 5.129.976 mts<sup>2</sup> incluyendo el Cerro de la Popa y según lo reportó en 2006 el EPA que es la entidad que realiza el mantenimiento de parques y zonas verdes, hay clasificadas aproximadamente 200 áreas sin incluir el Cerro de la Popa y los Manglares, para un total de 452.108 mts<sup>2</sup>.

Las diferencias en áreas pueden corresponder a variaciones conceptuales de lo que se considera parque y zona verde, pues algunas entidades incluyen plazoletas, espacios baldíos y lotes, etc.

En 2006 EPA reportó que del total de áreas inventariadas y clasificadas por ellos como parques y zonas verdes, el 69% corresponden a la Localidad 1, el 5% a la Localidad 2 y el 26% a la Localidad 3. Existe una alta concentración de estas áreas en la Localidad 1.

La información reportada por el EPA al respecto en 2008 correspondió a metas de gestión, más no al área de zonas verdes disponibles por habitante. Se adecuaron 13 de 174 parques, se hizo mantenimiento a 23/174, se promovió la adopción de 9 parques. Se sembraron 13.400 árboles pero no se puede determinar su impacto pues no se ha dado inicio a la realización del inventario de árboles en la ciudad según lo contempla el Plan de Desarrollo.

Para complementar información de espacio público, se incluyó información del IDER<sup>18</sup> correspondiente los espacios disponibles en la ciudad para la práctica de deportes y los escenarios deportivos. Según lo reportado, en 2008 el área urbana de Cartagena cuenta con 146 canchas menores, 19 campos de softbol, 12 campos de fútbol y 18 escenarios especiales, dentro de los que se encuentran los escenarios deportivos de los Juegos Centroamericanos y del Caribe realizados en la ciudad en 2006. Esto equivale a 22 espacios deportivos por 100 mil habitantes. No se contó con datos de referencia de las áreas y la capacidad, lo cual hubiera sido útil para afinar la relación. Haciendo un comparativo por unidades comuneras urbanas, las que menos espacios públicos registraron por 100 mil habitantes fueron las UCG 4, 15 y 6, zonas que se encuentran rezagadas en términos de indicadores sociales (educación, salud, servicios públicos) y se reconocen como vulnerables. Caso contrario, las que más espacios deportivos registraron por 100 mil habitantes fueron en su orden las UCG 7, 12, 11, 5 (complejo Centroamericano) y 8.

Cuadro de los escenarios deportivos en el área urbana de Cartagena en 2008

Escenarios deportivos en el área urbana de Cartagena	UCG	Canchas menores	Campos softbol	Campos futbol	Escenarios especiales	Espacios deportivos/ 100 mil habitantes	
Localidad I Histórica y del Caribe Norte	1	7	2	3	2	Pista de Patinaje y Estadio de Softbol	21
	2	6	1		3	Gimnasio pesas "Chico dne Hierro", Estadio beisbol "Mono Judas", Estadio beisbol infantil Club de Leones	20
	3	8	1	1	1	Polideportivo Julio Valenzuela	18
	8	17	1	2	2	Gimnasio de Voleibol Norton Madrid, Cancha de Tejo	30
	9	11			1	Estadio de Beisbol Menor	21
	10	9	2				19
Localidad II De la Virgen y Turística	4	4	2				9
	5	9	1	1	7	Unidad Deportiva Centroamericana: Estadio fútbol, Parque de Atletismo, Plaza de Toros, Estadio Once de Noviembre, Estadio Argemiro Bermudez, Coliseo de Deportes de Combate, Complejo acuático	35
	6	7	1				12
	7	11	3	2			38
Localidad III Industrial y de la Bahía	11	8	1	1			37
	12	21	2	2	2	Estadio de Beisbol Menor Juan C. Arango, Unidad Deportiva del Campestre	38
	13	9					24
	14	11	2				27
	15	8					9
TOTAL zona urbana		146	19	12	18		22

Fuente: Cálculos CCV con base en información del IDER y datos poblacionales Censo DANE 2005.

## Cartagena frente a ciudades Cómo Vamos

Estado de la malla vial <sup>19</sup>: De las tres ciudades comparadas, Cali presentó el mejor estado general de la malla vial con sólo el 18% en mal estado, frente a Cartagena y Bogotá con 54% y 56% en mal estado respectivamente.

## Comentarios finales

Se mantiene vigente la necesidad de que se generen datos oficiales distritales sobre espacio público, e información de calidad de manera que se puedan diseñar e implementar políticas públicas acordes con la situación.

La Gerencia de Espacio Público y Movilidad requiere ser fortalecida institucionalmente pues no ha asumido el liderazgo que le corresponde en ello. Sus acciones se han concentrado la realización de brigadas de recuperación del espacio público invadido, particularmente en el Centro Histórico; éstas son necesarias pero solas no resuelven el problema de raíz.

Se registraron avances en la construcción de las troncales y pretroncales de TransCaribe pero se siguen evidenciando retrasos en los cronogramas de las obras que se han reestructurado repetitivamente. Aun faltan tramos de gran sensibilidad como el del Mercado de Bazurto a la India Catalina, el cual debe enfrentar una altísima ocupación del espacio público y en el que además debe adquirirse un número importante de predios para su construcción.