

AGENDA DE CARTAGENA Y BOLÍVAR DE CARA A LA NUEVA LEGISLATURA Y EL NUEVO GOBIERNO



PRESENTACIÓN

El presente documento es un esfuerzo colectivo para ofrecer un instrumento que facilite la interlocución de la ciudadanía de Cartagena y Bolívar con los candidatos a la presidencia de 2022, a partir de una agenda con iniciativas y proyectos cuya materialización requiere del concurso y compromiso del nuevo gobierno Nacional y Congreso de la República. Adicionalmente, este documento pretende facilitar la articulación entre la nueva Bancada de la región en Senado y Cámara con liderazgos gremiales, económicos, cívicos y sociales, actores de la académica, y los gobiernos territoriales.

Bajo este propósito, el Consejo Gremial de Bolívar, la Cámara de Comercio de Cartagena, Cartagena Cómo Vamos, la Comisión Regional de Competitividad e Innovación de Cartagena y Bolívar, la Universidad de Cartagena y Universidad Tecnológica de Bolívar, construimos y presentamos en agosto de 2021 un primer documento denominado AGENDA DE POLÍTICA PÚBLICA DE CARTAGENA Y BOLÍVAR DE CARA A LAS ELECCIONES 2022 (t.ly/Jgmw). En marzo de 2022 retomamos el trabajo y convocamos a otras organizaciones como aliadas y participantes de un taller para socializar la Agenda y obtener nuevos aportes para la construcción del presente documento. En dicho espacio participaron las siguientes organizaciones:

- Consejo Territorial de Bolívar
- Consejo Territorial de Cartagena
- ASOJAC localidades 2 y 3
- Sociedad de Ingenieros y Arquitectos de Bolívar
- Asotelca
- Camacol
- Fundación Grupo Social
- Anato
- Ocaribe
- CTC Bolívar
- Canal Cartagena
- Organizaciones sindicales
- Fundación Santo Domingo
- Sociedad de Mejoras Públicas
- Funcicar
- Universidad de los Andes – Sede Caribe
- Fenalco
- Andi
- Fundación Puerto Bahía
- Fundación El Color Azul
- El Universal
- Caribe Afirmativo
- Ruta Pacífica de las Mujeres

ÍNDICE

I. GENERACIÓN DE OPORTUNIDADES PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SUPERACIÓN DE LA POBREZA EXTREMA

1. Superación de la pobreza extrema
2. Apoyo al diseño y ejecución de programas de seguridad alimentaria
3. Fortalecimiento del tejido empresarial
4. Formalización laboral - Inserción laboral para la competitividad
5. Mejoramiento habitacional (dotación de servicios públicos: agua y alcantarillado, principalmente) y Ciudad Bicentenario
6. Fortalecimiento de infraestructura y calidad educativa
7. Fortalecimiento de la infraestructura en salud y salud pública
8. Aprovechamiento del potencial energético del departamento

II. ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y AMBIENTE.

9. Macroproyecto del Canal del Dique y restauración de la Bahía de Cartagena
10. Parque Distrital Ciénaga de la Virgen y Corredor Ambiental Longitudinal de la Ciénaga de la Virgen (Vía Perimetral y Malecón).
11. Protección costera de Cartagena y Santa Catalina
12. Plan Maestro de Drenajes Pluviales de Cartagena
13. Sistema de canales y lagunas de Cartagena

III. INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD Y LA CONECTIVIDAD REGIONAL

14. Fortalecimiento del Sistema de Transporte Masivo Transcaribe
15. Dobles calzadas para la conectividad del departamento
16. Circuitos viales del Sur de Bolívar
17. Infraestructura aeroportuaria de Bolívar

IV. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

18. Fortalecimiento del sistema de justicia local y lucha contra la corrupción
19. Modernización del Distrito de Cartagena y favorecer una real descentralización administrativa.
20. Ciudad Inteligente

I. GENERACIÓN DE OPORTUNIDADES PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SUPERACIÓN DE LA POBREZA EXTREMA

1. Superación de la pobreza extrema

Colombia requiere que la reducción de la pobreza extrema sea un objetivo estratégico nacional. De acuerdo con el último informe de Cartagena Cómo vamos, en 2020 aumentó la pobreza monetaria en la ciudad: el 47,8% de la población estaba en condición de pobreza monetaria, lo equivalente a más de 491 mil cartageneros que no cuentan con al menos \$360.187 al mes para acceder a alimentación, vivienda u otros artículos de primera necesidad. Siendo la ciudad con mayor nivel de pobreza entre las principales capitales del país. Mientras que el 12,6% de la población cartagenera está en condición de miseria. Por lo anterior, Cartagena debe ser priorizada por el Gobierno Nacional en el marco de una nueva estrategia para la superación de la pobreza extrema. Esta estrategia debe fortalecer las capacidades técnicas locales para identificar, georreferenciar y caracterizar de manera robusta a los beneficiarios. En este mismo sentido, la ciudad necesita crear la capacidad técnica para realizar evaluaciones de impacto de las medidas ejecutadas, de tal forma que se mantengan las experiencias que han dado buenos resultados y se reformulen las que no.

2. Apoyo en el diseño y ejecución de programas de seguridad alimentaria

El aumento de la pobreza extrema en la ciudad entre el año 2019 y 2020 (más de 90 mil cartageneros cayeron en la pobreza extrema en este periodo) plantea la urgencia de implementar programas de corto plazo para reducir el hambre. Si bien es cierto que los programas de erradicación de la pobreza extrema coadyuvan a la eliminación del hambre; la profundidad de la crisis alimentaria en Cartagena exige consolidar en la agenda pública local y nacional, programas y recursos que permitan implementar programas de corto plazo y estrategias de mediano y largo plazo para evitar que la tragedia del hambre se siga arraigando en la ciudad. Se requiere apoyo al gobierno distrital en el diseño e implementación de una política pública de seguridad alimentaria en Cartagena, que contemple la promoción de los comedores comunitarios, la mejora del margen de acción del banco de alimentos, y la construcción de mercados satelitales. También es indispensable la gestión de recursos por parte del Gobierno Nacional para la inversión en la infraestructura de mercados satelitales que acerquen los alimentos a la población más pobre a precios bajos, y para la implementación de un programa ambicioso de transferencias monetarias para comprar alimentos.

También, se requiere estructurar mecanismos que permitan acercar la oferta de nuestros campesinos a las ciudades, promoviendo el comercio justo, los circuitos cortos de comercialización y facilitando la logística e infraestructura necesaria para este fin; la construcción de nuevos distritos de riego y del mejoramiento y optimización de los distritos existentes; y la instalación de parques tecnológicos para el acopio y la transformación de productos agropecuarios.

3. Fortalecimiento del tejido empresarial

Como consecuencia de la covid-19, en la ciudad y el departamento el tejido empresarial se ha visto debilitado, afectando la generación de ingresos y empleos, y la productividad. En la jurisdicción de la Cámara de Comercio de Cartagena se cerraron 31 mil empresas a corte del mes de septiembre de 2021. El turismo, que representa la apuesta productiva

más grande de la ciudad y la que más genera empleo perdió el 21% de su stock empresarial.

Se destaca que las Pymes y grandes empresas lograron recuperarse en lo corrido del año 2021, superando incluso registros anteriores; las microempresas, en cambio, todavía no alcanzan el stock existente hace 5 años atrás. Por ello, se requiere apoyo en la actualización e implementación de una estrategia, donde confluyen esfuerzos de los gobiernos local, departamental y nacional, la academia y los gremios, para impulsar el desarrollo y emprendimiento empresarial, la atracción de inversiones y las líneas de crédito.

Este plan de reactivación deberá atender la vocación empresarial del territorio y las actividades económicas y culturales que jalonan su desarrollo, esto con criterios diferenciales por sectores y tamaño de empresas. Nuestra región requiere ampliar su oferta turística, y promover nuevos destinos al interior del departamento, como Mompóx, los Montes de María, la región del Canal del Dique y el Sur de Bolívar. Para finalizar, se requiere el apoyo del DAFP en la creación de instancias en turismo y desarrollo económico en Cartagena.

4. Formalización laboral - Inserción laboral para la competitividad

Pese a que el año pasado la ciudad de Cartagena registró una de las tasas de desempleo más bajas del país (10.2%), el trabajo informal es en cambio uno de los indicadores más preocupantes, ubicándose en un 53.5%. Lo que implica un impacto limitado en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, en el fortalecimiento del tejido empresarial y la competitividad de los sectores económicos. Esto sumado a que los efectos de las medidas de confinamiento tomadas para controlar el contagio por Covid19 generaron una situación crítica.

Por tanto, se requiere apoyo del Gobierno Nacional para generar oportunidades que favorezcan la inserción laboral y el empleo formal. Se propone trabajar en pilotos de inclusión productiva con enfoque poblacional y étnico con el fin de garantizar fuentes de trabajo a las comunidades, en especial a los jóvenes y a las mujeres. Asimismo, gestionar los recursos que permitan ampliar la cobertura de programas de formación de instituciones como el Sena y los programas de media técnica en las IE en la ciudad y el departamento, cofinanciación de programas de formación, bilingüismo y empleabilidad de acuerdo con las necesidades actuales y futuras (reconversión laboral). Unas áreas con buen prospecto en el mercado son la ciencia de datos, el *blockchain*, el *machine learning*, el *data analysis*, entre otros. Asimismo, se requiere la construcción de Tecnoparques SENA en el departamento.

Estas acciones deberán apuntar también a regular el fenómeno de migración intradepartamental, que implica transformaciones territoriales y desplazamiento de las clases media y baja cartagenera en búsqueda de menores costos de vida; y de procesos de formalización del empleo.

5. Mejoramiento habitacional (dotación de servicios públicos: agua y alcantarillado, principalmente) y Ciudad Bicentenario

Apalancar, junto al gobierno local y departamental, programas integrales de mejoramiento habitacional y reubicación de viviendas en zonas de riesgo no mitigable con la ampliación de oferta VIS y VIP en la ciudad. El déficit cualitativo, que mide viviendas

particulares que presentan deficiencias en la estructura del piso, espacio (hacinamiento mitigable y cocina) y a la disponibilidad de servicios públicos domiciliarios, corresponde a Cartagena y Bolívar al 28,4% y 47,5%, respectivamente, con una marcada diferencia entre la cabecera y centros poblados y rural disperso de los municipios. Lo anterior significa que se requiere mejoramiento o ampliación de la unidad habitacional y ampliación de la dotación de servicios públicos, principalmente acueducto y alcantarillado.

Por su parte, el macroproyecto de vivienda de interés social Ciudad del Bicentenario es el más grande del país y fue adoptado por el gobierno nacional, a través de Fonvivienda (Ministerio de vivienda) y La Alcaldía de Cartagena, a través de Corvivienda. Actualmente se encuentra en un 15% de su desarrollo y cuenta con un potencial de 45.000 viviendas, mayoritariamente VIS y VIP. Teniendo en cuenta su ubicación estratégica, cerca del triángulo social y de las nuevas áreas de expansión (zona del nuevo aeropuerto de Bayuca) es importante acelerar su desarrollo para beneficiar a miles de familia y contribuir a la reducción de la pobreza multidimensional que representa el 19,9% de la población cartagenera.

6. Fortalecimiento de infraestructura y calidad educativa

La calidad educativa (básica y media) es otro de los problemas estructurales de la ciudad que inciden en la perpetuación de la pobreza y la ampliación de la desigualdad. Por tanto, se requiere intervenir conjuntamente los problemas de infraestructura educativa y reducir las brechas en infraestructura y calidad que existe entre las zonas rurales y las zonas urbanas. Se requiere buscar fuentes que cofinancien las mejoras que hoy requieren las instituciones educativas oficiales en materia de infraestructura y calidad educativa. Para esto es necesario un rol activo del gobierno nacional que permita implementar un piloto de calidad educativa en la ciudad.

Asimismo, es imperativo crear y asegurar incentivos para el traslado de maestros a instituciones educativas rurales. Históricamente el sistema educativo local y departamental ha sido deficiente, condición reflejada en las tasas de cobertura sin extraedad y los niveles de deserción. Por su parte, el estado de la infraestructura de las instituciones educativas públicas del departamento es crítico: falta de equipamiento técnico, malas condiciones locativas, con esto, gran porcentaje de las IEO (cerca del 55%) no cumplen con las normas técnicas nacionales.

7. Fortalecimiento de la infraestructura en Salud y salud pública

Según el más reciente informe de Cartagena Cómo Vamos, la red primaria pública requiere una alta y media prioridad de intervención, principalmente en las zonas suroriental de la ciudad, rural e insular. El presupuesto distrital orientado a la salud se ha duplicado en un período de 10 años, pero la gestión, infraestructura y capacidad resolutive es ineficiente.

Se requiere apoyo para cofinanciar la intervención de la infraestructura hospitalaria, en especial la red pública primaria, con el objetivo de incrementar su capacidad resolutive; en los demás municipios de Bolívar, se requiere obtener mayor respaldo para la expansión hospitalaria y mejoramiento de la dotación. Se propone la inversión en servicios conexos con miras a la conformación de clústeres en el sector por centros subregionales para garantizar mayor cobertura para cascos urbanos y áreas rurales, y la implementación de servicios de atención remota, tomando como referencia los avances y pilotos que ha desarrollado la Universidad de Cartagena. Un proyecto que ha estado en revisión es la

habilitación de una Barcaza médica que permita la prestación de servicios en zonas riverenas y alejadas de la red.

En adición, se requiere apoyo para impulsar e incentivar campañas de control de enfermedades por vectores y enfocar en la prevención y tratamiento principalmente de enfermedades cardiovasculares, diabetes y obesidad; así como la prevención de embarazos en niñas y adolescentes. Asimismo, diseñar programas de fomento a IPS de unidades y/o servicios de salud mental y de atención psicosocial. En todos los casos se deberá garantizar la atención inclusiva y cobertura a población migrante.

8. Aprovechamiento del potencial energético del departamento

En Bolívar hay 436 empresas vinculadas a la energía convencional y 1.680 a las energías renovables, el departamento tiene 615 megavatios de generación instalada que equivale al 4% del total de capacidad instalada a nivel nacional y representa el 5% de PIB del país, además cuenta con la refinería más moderna de Colombia que tiene la capacidad de generar 150.000 barriles de petróleo día (con proyección de incrementar a 200.000 barriles en el segundo semestre del año en curso).

Teniendo en cuenta que la industria energética en Cartagena y Bolívar presenta grandes oportunidades es esencial que desde el gobierno nacional y local se desarrollen políticas, planes y proyectos que apunten a su fortalecimiento de cara no solo a aprovechar las ventanas de oportunidades, sino también a contar con un aparato productivo competitivo para el sector energético. Además, debido a la relevancia que ha tomado la transición energética, se hace importante generar desde el gobierno nacional políticas de incentivos tanto para la atracción de inversiones como para los empresarios que le han apostado a este sector. Las energías renovables pueden ser una vía para alcanzar la independencia energética, el no atender este llamado podría significar un rezago competitivo frente a otros países.

Actualmente, con el clúster de energía liderado por la Cámara de Comercio de Cartagena, se busca impulsar el potencial del departamento a través de la articulación entre las compañías operadoras, los empresarios, la academia, los gremios, y los representantes del gobierno nacional y regional y a través del desarrollo de proyectos energéticos para el fortalecimiento de la competitividad de la región.

II. ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y AMBIENTE.

9. Macroproyecto del Canal del Dique y restauración de la Bahía de Cartagena.

El macroproyecto del Canal del Dique será ejecutado durante el nuevo gobierno, y esperamos que se construya en los plazos establecidos. No realizar el proyecto a tiempo pondría en riesgo la navegabilidad del canal de acceso a la Bahía de Cartagena y la captación de agua dulce para los acueductos de la región. Se trata de un proyecto con 10 objetivos; 9 son ambientales y el décimo es que los anteriores se cumplan, permitiendo el transporte fluvial. Se restaurarán las ciénagas y se evitarán inundaciones como la de 2011. El proyecto facilitará el desarrollo agrícola y turístico de la región. También incorpora una importante inversión social en las comunidades aledañas. Entre tanto, ya se cuenta con un Plan Maestro para la restauración Ecológica de la Bahía de Cartagena. Para lograr una adecuada implementación del plan, se requiere del compromiso del gobierno

nacional, principalmente a través del Ministerio de Ambiente, Invenmar, la Anla y la Dimar, para la apropiación de los recursos ahí señalados y la implementación de los programas incluidos, a saber: Programa 1: Evaluación, Prevención, Reducción y Control de Fuentes Terrestres y Marinas; programa 2: Rehabilitación y Restauración de Ecosistemas Marinos y Costeros Degradados, Conservación de Especies y Biodiversidad Marina; programa 3: Conservación de Áreas Marinas y Costeras Protegidas, programa 4: Educación y Uso Sostenible; programa 5: Preventivo de Evaluación de Sistemas de Información, y programa 6: Gestión Estratégica de los Intereses Marítimos.

10. Parque Distrital Ciénaga de la Virgen y Corredor Ambiental Longitudinal de la Ciénaga de la Virgen (Vía Perimetral y Malecón).

La Ciénaga es el principal cuerpo de agua salubre de Cartagena, que se encuentra grandemente degradada y contaminada: desde 2005 se ha agudizado el fenómeno de invasiones en la zona, lo que ha provocado la deforestación de 51,4 hectáreas de manglar pobladas de mamíferos, anfibios, reptiles, insectos, pájaros; además desde hace más de 40 años está susceptible a otros eventos que aceleran la destrucción del ecosistema: vertimiento de aguas residuales provenientes del drenaje urbano y otras conexiones de alcantarillado ilegales, deforestación del manglar, tala indiscriminada y sobreexplotación de los recursos naturales. Es necesario la intervención de esta para promover su recuperación ambiental, social y urbana. Se requiere culminar la Vía Perimetral en viaducto y doble calzada para dar protección a la ciénaga de las invasiones y generar oportunidades de inserción social y económica a zonas de la ciudad que hoy concentran la pobreza extrema. Este corredor robustecería la malla vial de Cartagena y favorecería la conexión de estas áreas deprimidas con el resto de la ciudad. Se requiere apoyo y cofinanciación desde el Gobierno Nacional para promover el desarrollo de este proyecto.

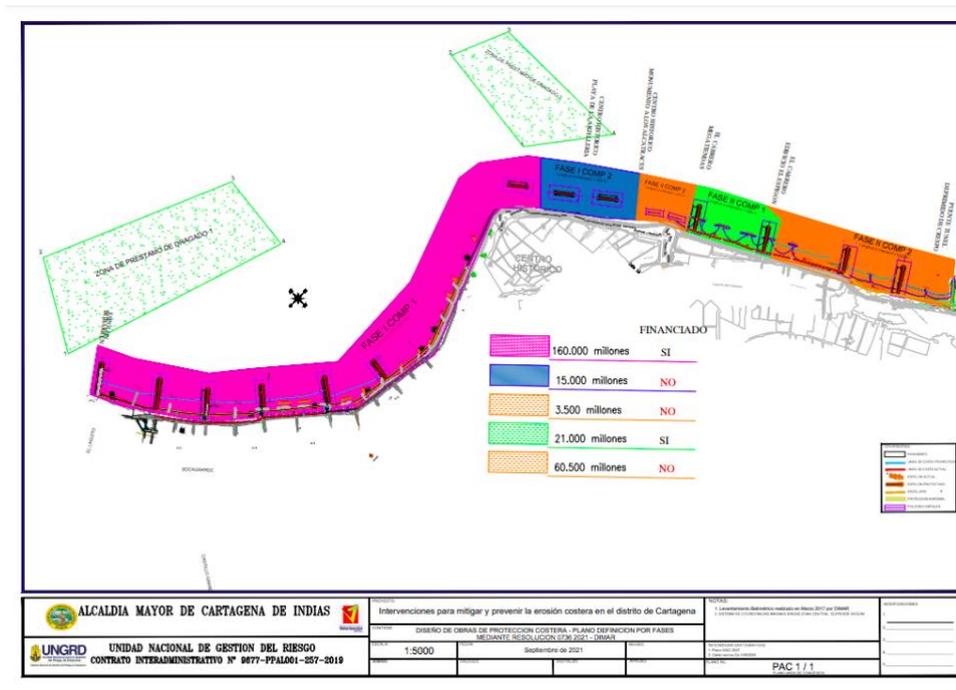
Parque Distrital Ciénaga de la Virgen y Corredor Ambiental Longitudinal de la Ciénaga de la Virgen.



11. Protección costera de Cartagena y Santa Catalina.

La protección del litoral es un asunto de gestión del riesgo y de defensa del territorio. En la actualidad, Cartagena cuenta con diseños para el tramo comprendido entre El Laguito y Crespo, sin embargo, es necesario adelantar un estudio para conocer los riesgos y los proyectos requeridos para la protección costera del litoral de otras áreas de Cartagena y Santa Catalina, por ejemplo, del sector de El Laguito. Con respecto al tramo Bocagrande-Crespo (Fase 1 componente I), las obras se encuentran en avance, y la Fase 2 componente 1 ya fue contratado por la UNGRD. Aún se requieren los recursos (65,000 millones aprox.) para ejecutar la Fase 1 componente 2 (dos rompeolas en el Centro), y la Fase 2 Componente 2 (Marbella).

Plano diseños estructurales proyecto de Protección Costera



UNGRD (2019)

12. Plan Maestro de Drenajes Pluviales de Cartagena.

Cartagena requiere apoyo para estructurar y dar respaldo normativo a un plan maestro que defina un esquema para gestión, la construcción y el mantenimiento de la infraestructura y los espacios que correspondan a un adecuado tratamiento de la problemática de inundaciones por agua de lluvia. Este esquema deberá identificar las fuentes de financiación y encuadrar toda inversión en la materia. Es urgente el apoyo al gobierno distrital para cometer los mantenimientos que requiere la Bocana, infraestructura casi única en el mundo que permite la recuperación de la Ciénaga de la Virgen, y elemento fundamental para el funcionamiento de los drenajes pluviales en la ciudad.

13. Sistema de canales y lagunas de Cartagena

Canales y lagunas es un macroproyecto para la recuperación ambiental de ecosistemas acuáticos internos y su uso para la recreación, el turismo y la movilidad. Se requiere un apoyo de la Nación para estructurar el sistema y emprender parte de las intervenciones que se requerirán para habilitar espacio público, recuperación ambiental, embarcaderos, reconstrucción de puentes con mayor altura, entre otras. En la actualidad, la Alcaldía proyecta una intervención de corto plazo en el Sector la Unión del Canal Juan Angola. El sistema de canales y lagunas puede estar articulado al plan de drenajes pluviales, algunos tramos de canal tienen potencial para el transporte acuático.

III. INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD Y LA CONECTIVIDAD REGIONAL

14. Fortalecimiento del Sistema de Transporte Masivo Transcaribe

Se requiere garantizar recursos permanentes del Gobierno Nacional a todos los SITM del país para financiar el déficit operacional, de la misma manera en que se efectuó con la ley de inversión social. La carga financiera de los SITM no puede ser exclusiva de las ciudades. Adicionalmente, se necesita efectuar la compra de deuda con Findeter o similar, generada por la adquisición de buses de Transcaribe Operador, así bajar las tasas de interés que hoy están al 9,3%. Cartagena requiere que la nación la apoye con la estructuración del Transcaribe acuático y del plan de movilidad sostenible, de esta manera, Transcaribe podrá presentar proyectos para nuevo CONPES y obtener nuevos recursos de inversión. Por último, el Congreso podría legislar para regular el mototaxismo, y como servicio regulado podría prestar apoyo a los masivos en zonas de difícil acceso, como laderas, y zonas de invasión, y sería de primera y última milla, a manera de alimentación

15. Dobles calzadas para la conectividad del departamento.

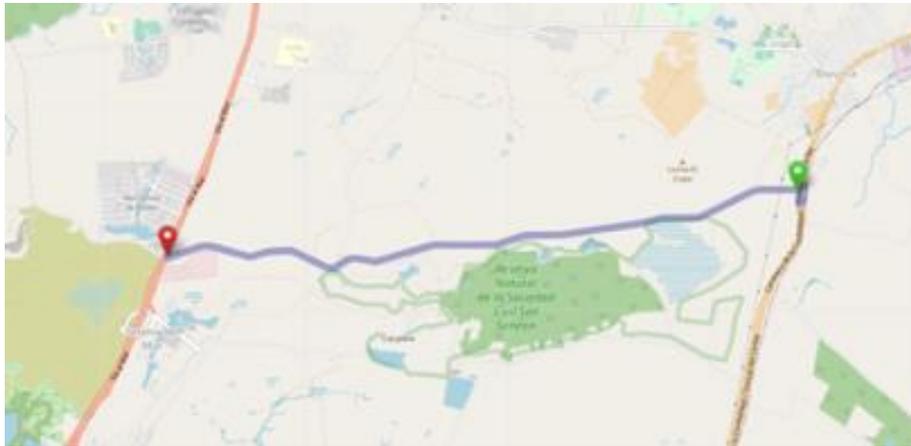
Plan Maestro de Transporte Intermodal



ANI (2015)

- **Culminar doble calzada Cartagena-Barranquilla, Vía 90 A (Vía al Mar):** Culminar doble calzada entre Cartagena-Barranquilla, Vía 90 A "Vía al Mar" como lo contempla el Plan Maestro de Transporte Intermodal ANI.
- **Doble calzada Arjona - El Carmen de Bolívar:** Culminar doble calzada entre los municipios de Arjona y de El Carmen de Bolívar. Este proyecto cuenta con la demanda para su realización en doble calzada.
- **Variante de Cartagena de Indias:** Doble calzada para la vía Transversal Bayunca que conecta los PR 16 de la Ruta 90 "Troncal del Caribe - Vía la Cordialidad" a la altura del doble Retorno y el PR 12 de la ruta 90 A "Vía al Mar", dándole tratamiento de variante.

Variante Cartagena de Indias



Arquitectura, ingeniería y comunicaciones consultora WEIR AIC S.A.S (2022)

16. Circuitos viales del Sur de Bolívar:

Circuito Mojana Aguachica: Puente de Morales – Gamarra: Puente Morales, Río Viejo, Barranco de Loba (falta puente), Hatillo de Loba, San Martín; hasta conectar con la Transversal de La Mojana. Este circuito de movilidad se realiza con la finalidad de tener conectividad dentro del departamento de Bolívar y su conexión con las centralidades de Medellín y Bucaramanga y Barranquilla con el fin de mejorar la movilidad, reducir tiempo y kilómetros de viaje. A muchos municipios les cuesta llegar a ciudades principales y el costo de los productos generados aumenta por el valor del costo de transporte que actualmente requiere rodear el departamento para llegar a los centros poblados principales. El 60% del departamento está desconectado, el mapa del INVIAS es claro, no hay carreteras consolidadas en esta parte del territorio.

El Puente de Morales – Gamarra: Puente Morales se encuentra dentro del Plan Maestro de Transporte Intermodal. Para complementar este circuito se puede proyectar la finalización de la vía de articulación Cantagallo-Yondó (se necesita puente), esta zona es conocida como la circunvalar del petróleo.

Mapa de carreteras de Bolívar





INVIAS (s.f.)

17. Infraestructura aeroportuaria de Bolívar.

Se requiere conciliar los tiempos entre la APP Rafael Núñez y la APP del Nuevo Aeropuerto de Cartagena y propiciar que estos proyectos no incrementen de manera importante la tasa aeroportuaria y otros pagos que se trasladan a los viajeros nacionales e internacionales. Adicionalmente, se requiere proyectar el mejoramiento y la adecuación del aeropuerto de Santa Rosa del Sur, que es uno de los centros económicos más grandes de Bolívar después de Cartagena, y mantener en óptimas condiciones los aeropuertos de El Carmen de Bolívar y Mompós.

Infraestructura aeroportuaria de Bolívar.



SIGAC (s.f.)

IV. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

18. Fortalecimiento del sistema de justicia local y lucha contra la corrupción

En la ciudad y el departamento es constante la percepción de falta de garantías para la protección de derechos a toda la sociedad. No existen estudios y análisis del sistema de justicia local, cuya red es insuficiente ante la creciente demanda en el departamento. Se requiere apoyo desde el gobierno nacional para el fortalecimiento de las casas de justicia, las inspecciones de policía, y las comisarias de familia. En Cartagena, la localidad 3 no cuenta con casa de justicia y los inspectores de policía tienen un rol fundamental en materia de control urbano. Asimismo, el acceso a la justicia de grupos vulnerables como mujeres y comunidad LGTBI no es suficiente, por lo que es imperativo diversificar la oferta de servicios y su cobertura en todo el territorio.

Complementariamente hay una percepción de inoperatividad de la Justicia con los órganos de control, por eso se requiere apoyo para realizar un diagnóstico que dé a conocer el estado actual de investigaciones y procesos, así como la capacidad real que tienen estas instituciones para responder con celeridad a las demandas de la sociedad. Especialmente se requiere aumentar el impacto y cualificación de los funcionarios de la Fiscalía, Contraloría y Procuraduría.

19. Modernización del Distrito de Cartagena y favorecer una real descentralización administrativa en las entidades territoriales

Afianzar el apoyo de DAFP en Cartagena y Bolívar para el tránsito hacia una administración eficaz, transparente, de cara a la próxima etapa de implementación una vez se cuente con aprobación del proyecto de acuerdo por parte del Concejo Distrital. Paralelamente este proceso deberá favorecer el fortalecimiento de las finanzas del Distrito.

Es importante trabajar de la mano con el gobierno nacional para mejorar el desempeño institucional de las entidades del departamento y sus capacidades de gobierno, a través de la descentralización administrativa .

20. Ciudad Inteligente

La ciudad no cuenta con un adecuado sistema de información en tiempo real que permita fortalecer y hacer eficientes los procesos de toma de decisión, así como contar con una prospectiva urbana basada en el manejo inteligente de la información, por lo que se requiere un plan estratégico de desarrollo como ciudad inteligente en las dimensiones de movilidad y planificación urbana, empoderamiento ciudadano y gobierno abierto, desarrollo económico, resiliencia y seguridad, emergencias y desastres, energía y medio ambiente, equidad, educación y salud. Para ello, se pretende obtener apoyo del gobierno nacional para la realización de un diagnóstico que permita identificar la situación actual y las necesidades futuras, la elaboración de una ruta que permita planificar la transición de la hacia el modelo de ciudad inteligente, y para el establecimiento de las estructuras de gobernanza, comunicación de la estrategia y de capacitación que permita la consecución de exitosa de la estrategia.

REFERENCIAS:

Comisión Regional de Competitividad e Innovación. De Cartagena y Bolívar. (2021). Agenda Departamental de Competitividad e Innovación de Cartagena y Bolívar.

Colciencias, la Gobernación de Córdoba y el Observatorio del Caribe Colombiano. (2012). Plan Estratégico Departamental de Ciencia, Tecnología e Innovación de Córdoba.

https://drive.google.com/file/d/1GoyQ3lqDyaoWQDkcDJV6OJoXoa_VSRK4/view?usp=sharing

Comisión Regional de Competitividad de Cartagena y Bolívar. Plan Regional de Competitividad Cartagena y Bolívar 2008-2032.

<https://drive.google.com/file/d/1BwWAXW4tAmIKISYPGkVAfQFrzuZGnLn1/view?usp=sharing>

Consorcio INYPSA - ARGEA - ACCEPLAN – GRUPO UR. (2018). PRODUCTO 3: Documento que contenga el informe y las evidencias del apoyo al desarrollo y definición de los documentos y cartografía del Modelo de territorio deseado y directrices de ordenamiento territorial el cual concreta la posición del departamento frente a los escenarios identificados. - Consideraciones desde los componentes urbano regional, económico y Sistema de Información Geográfica –

<https://drive.google.com/file/d/1Gn8nxN3pzSA9gVfFTIvw34zOHc7UWL5x/view?usp=sharing>

Secretaría de Educación Distrital y Universidad de Cartagena. (2019). Diagnóstico del estado de la infraestructura educativa del distrito de Cartagena 2008-2018.

<https://drive.google.com/file/d/1WYl6nvwP7uhj7Lu-xgYqyWEbllKxjPZF/view?usp=sharing>