

ARTICULO

**ASPECTOS PRINCIPALES DE LA EVOLUCION DE LA INFRAESTRUCTURA
PORTUARIA Y MOVIMIENTO DE CARGA DE COMERCIO EXTERIOR EN
COLOMBIA.**

SANDY GUERRA OLIVARES

MINOR EN INTERNACIONALIZACION DE NEGOCIOS

ASESOR

RAUL ACOSTA

**UNIVERSIDAD TECNOLOGICA DE BOLIVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARTAGENA DE INDIAS**

2010

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
1. Resumen	5
2. Abstract	6
3. Palabras Claves	6
4. Introducción	7
5. Marco Teórico	9
6. Análisis de la Infraestructura y la Actividad Portuaria	15
7. Conclusiones	22
8. Bibliografía	24

LISTADO DE GRAFICAS

	Pág.
Gráfica 1: Evolución del tráfico Portuario.	11
Gráfica 2: Ciudades Portuarias del Caribe Colombiano.	16
Gráfica 3: Clúster Portuario de Cartagena de Indias.	19
Gráfica 4: Principales puertos contenedores del mundo.	20

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1: Metas para el Sector Portuario periodo 2005-2019	13

1. RESUMEN

El análisis de este artículo tiene como base fundamental, la infraestructura Portuaria. Esta, es un aspecto clave para el avance en la explotación de las condiciones de puerto de una ciudad debido a que es una actividad de sobresaliente dinamismo en su desarrollo económico, ocasionado fundamentalmente por la relación directa con el resto de actividades económicas.

Dados los grandes flujos de carga que se mueven en el mundo gracias a la Globalización e Innovación en Infraestructura, es necesario profundizar este aspecto y aprovechar estas ventajas comparativas de localización y geografía de Cartagena de Indias y prepararse para los nuevos retos y oportunidades que se presentan.

La información para este artículo se obtuvo mediante fuentes secundarias de estudios anteriormente realizados por entidades Gubernamentales como Cámara de Comercio de Cartagena, Observatorio del Caribe Colombiano, Ministerio de Transporte y Proexport; y dentro de los resultados obtenidos encontramos Cartagena es la ciudad puerto de Colombia, que esta actividad se ha tornado como una de las principales para la Ciudad, lo cual ha traído como consecuencia la intervención del Gobierno estableciendo metas de expansión y mejoras a través del Departamento Nacional de Planeación e incentivando el desarrollo económico. Adicional a esto esta actividad requiere de inversión tecnológica en infraestructura para lo cual se han realizado inversiones importantes en nuevas aperturas como lo será la nueva Sociedad Portuaria ubicada en isla Barú. Finalmente encontramos que Cartagena aún necesita profundizar en el desarrollo de esta actividad como es en la preparación del recurso Humano el cual tendrá que ser competente a nivel Internacional.

2. ABSTRACT

The Infrastructure of Ports is a key aspect for the improvement on the international trade market activity of a country due to his importance and impact on the economic development, mainly because of the direct relation it has with all other economic activities.

There is a great cargo movement worldwide in terms of goods influenced by the globalization process; we need to take a deep look at any advantages due to the location and geographic position for the city of Cartagena in order to get ready for new challenges and opportunities we may face in the future.

For this reasons my investigation is focus in the Infrastructure of the Port located in Cartagena, and for academics purposes I've divided the article in two phases, in our first phase we will analyze how the Port Activity has evolved in Colombia to get a general knowledge on the matter. Further the investigation will be mainly about the Port of Cartagena since it's our primary subject for evaluation, and we will compare it with other cities of South America with great importance on Port activities to get a better look at this Trade Network and his advantages to finally propose strategies to solve current problems and to keep our city as the main port of Colombia.

3. PALABRAS CLAVES

- Infraestructura Portuaria, Zona Portuaria, Economía Portuaria, Comercio Exterior, Competitividad.

4. INTRODUCCION

Cartagena ha sido el puerto más importante del país durante el último tercio del siglo XX. La infraestructura portuaria de Cartagena de Indias es la más completa, moderna y competitiva del país, su bahía es una de las más seguras de Latinoamérica y tiene el mejor esquema de competencia en servicios portuarios nacionales, conformado por cuatro terminales marítimos privados de servicio público y 24 muelles privados propiedad de empresas importadoras y exportadoras ubicados en el Parque Industrial de Mamonal, los cuales desarrollan diferentes actividades como: carga general, de contenedores y graneles; astilleros y muelles de hidrocarburos, de pesca y de turismo.¹

La importancia del puerto de Cartagena como puerto de embarque y desembarque de productos Nacionales y Extranjeros se mide a través del Comercio Exterior, cabotaje, carga fluvial y la de tránsito.

En el año 2008, a través de las zonas portuarias colombianas se movilizó un total de 120 millones de toneladas, de las cuales 112 millones (93,6%) correspondieron a comercio exterior, en donde se destacan las regiones portuarias de Santa Marta, Ciénaga y la Guajira con cerca del 57% del total de movilización; así mismo, la carga de trasbordo y tránsito internacional representó un 5,9%, en donde la región portuaria de Cartagena registra la mayor participación con la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.²

1. Cartagena Logística (Online). Disponible en Internet: <http://www.puertadelasamericas.com.co/cartagena-generalidades/logistica/>

2. Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Transporte. Documento Conpes 3611." Plan de Expansión Portuaria 2009-2011." Disponible en Internet: <http://www.snc.gov.co/Es/Politica/Documents/Conpes%203611.pdf>

Por todos estos motivos donde se observa el potencial que tiene el Puerto de Cartagena, he decidido realizar una investigación profunda que nos permita analizar la Infraestructura del Puerto de Cartagena de Indias para así aprovechar eficientemente estas oportunidades y fortalecer nuestra situación actual lo cual nos permita consolidarnos como una ciudad portuaria destacada a nivel Mundial.

Esta investigación está enfocada hacia la infraestructura portuaria de Cartagena de Indias, para lo cual la he dividido en 2 partes: Durante la primera etapa de analizaremos cómo ha sido la evolución de la infraestructura Portuaria en Colombia para conocer la situación en general. Posteriormente enfocaría mi análisis en Cartagena De Indias como Principal Objeto de estudio, donde se establecerían comparaciones con otras ciudades portuarias de Colombia y examinaríamos el Clúster de Portuario y sus ventajas para finalmente realizar conclusiones que permitan seguir consolidando a nuestra ciudad como uno de los principales puertos de Colombia.

5. MARCO TEORICO

Antes de enfocar esta investigación en la ciudad de Cartagena de Indias, es necesario conocer la situación general de Colombia en aspectos de infraestructura y tráfico portuario durante los últimos años. La actividad portuaria contribuye a la economía nacional y tiene influencia a nivel Internacional y de aquí que el Gobierno se ha concientizado e ideado políticas e intervenciones que mejoren la situación de los puertos en el país.

A comienzos de los años 90, la Ley 001 se estableció como mecanismo para reestructurar el Régimen Portuario Colombiano, principalmente para solucionar los problemas de monopolio estatal, sobrecostos y atraso en infraestructura, entre otros. Los puertos se entregaron en concesión, se autorizó la liquidación de Colpuertos y se crearon instituciones como las Sociedades Portuarias, la Superintendencia General de Puertos y empresas de operadores portuarios privados, que han llevado al sistema a buenos resultados y avances importantes en lo referente a tecnología y eficiencia. El objetivo de esta ley fue modernizar el sistema, reducir tarifas y mejorar la eficiencia portuaria³.

Actualmente el sistema portuario colombiano se divide entre Estado y sector privado. El Estado, a través del Inco (Instituto Nacional de Concesiones), Cormagdalena, San Andrés Port Society y la Superintendencia de Puertos y Transporte, controla y vigila el sistema portuario. Por otra parte, el sector privado esta comprendido por los operadores portuarios y las Sociedades Portuarias, de las cuales existen siete Sociedades Portuarias Privadas de Servicio Privado, nueve a Sociedades Portuarias de Servicio Público y cinco Sociedades Portuarias Regionales⁴.

3. Concha, José. Consultorio de Comercio Exterior. En: Diario la República. Bogotá, 03 de Agosto de 2010

4. Ibid.

De acuerdo al Documento Conpes del Plan de Expansión Portuaria 2009-2011⁵, durante los últimos diez años la productividad de la economía Colombiana ha presentado una aceleración notable, pasando de un comportamiento recesivo en los últimos años de los 90 a tasas de crecimiento positivas a partir del año 2000. El PIB que mide el comercio exterior de Bienes ha incrementado su participación pasando de un 24,2% a un 34,6% en el año 2007.

En Latinoamérica, el comportamiento del PIB presentó un aumento promedio del 5,6%, mientras que el comercio exterior creció en promedio el 9,8%. En el caso colombiano, el crecimiento del PIB para el año 2007 ascendió al 7,5% con respecto al año 2006, y el comercio exterior creció en promedio el 12,9%.⁶

La dinámica productiva que se presentó en los últimos años y el crecimiento que el comercio exterior ha experimentado, se tradujo en una mayor cantidad de toneladas movilizadas, fenómeno que está generando presiones permanentes en la infraestructura de transporte, de la cual los puertos marítimos se constituyen en un importante eslabón dentro de la cadena logística y de transporte.

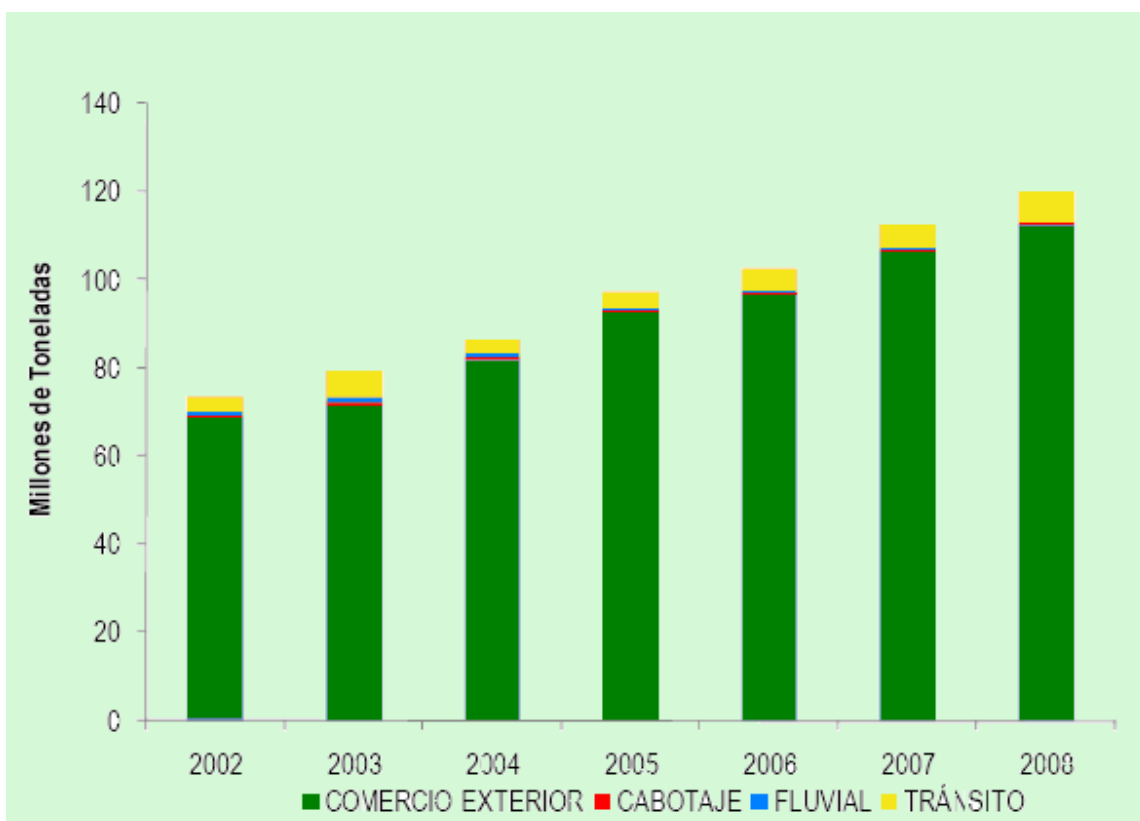
En ese sentido, es importante resaltar que el transporte marítimo es el modo de transporte más usado para la movilización de bienes en el comercio internacional, representando más del 80% del volumen de carga transportado a nivel mundial. En el año 2007, se movilizaron más de 8.000 millones de toneladas, con un crecimiento de cerca del 4,8% con respecto al año 2006, y con una tasa promedio de crecimiento del 3,1% en los últimos 30 años.

Para Colombia, el tráfico portuario asciende a 112,5 millones de toneladas en 2007, con un crecimiento del 9,6% con respecto a 2006 y una tasa promedio del 5,9% en los últimos catorce años⁷.

5. Documento Conpes 3611." Plan de Expansión Portuaria 2009-2011. Op Cit. 6 y 7. *Ibíd.*

Así mismo, en el periodo comprendido entre los años 2002 y 2008, el tráfico portuario colombiano experimentó un crecimiento del 63,7%, equivalente a un promedio anual del 8,6% para el mismo periodo, tal y como se puede observar en la gráfica a continuación.

Gráfica 1: Evolución del Tráfico Portuario



Fuente: Plan de Expansión Portuaria 2009-2010. Disponible en Internet:
<http://www.snc.gov.co/Es/Politica/Documents/Conpes%203611.pdf>

El sistema portuario en Colombia ha mejorado y cada vez son más los adelantos que se tienen en materia de tecnología e innovación. La situación de endeudamiento representa la inversión en infraestructura y tecnología, aunque los gastos portuarios en algunos casos son muy altos, esto demuestra que el país ha

intentado lograr que los puertos muestren gran competitividad frente a otros ubicados en diferentes países de Latinoamérica y cubran las necesidades del escenario internacional. Ejemplo de ello es el puerto de Buenaventura, que con el paso del tiempo y después de mucho trabajo se ha convertido en un centro logístico y operacional de actividades portuarias para muchas economías y empresas extranjeras. Por otra parte, ha adquirido gran participación de las actividades de exportares e importadores de Colombia, sin dejar a un lado la importancia y crecimiento de los demás puertos en el país.

Dada esta creciente participación a nivel internacional el Gobierno ha creado un Plan de Expansión Portuaria donde el objetivo primordial para el sector portuario es desarrollar un sistema que responda a las necesidades del sector productivo, considerando la inserción de productos colombianos en los mercados internacionales.

En este sentido, la vinculación de capital privado ha logrado el posicionamiento de los terminales marítimos del país en el contexto sudamericano. A pesar de los avances registrados en los últimos años, los retos comerciales que se avecinan, exigen la consolidación de los puertos colombianos en un escenario de eficiencia con el fin de aumentar su competitividad frente a otros puertos de la región.

Las metas para el sector Portuario durante el periodo 2005-2019 implica la realización de las siguientes acciones:

- a) Realización de obras de ampliación de muelles, adecuación de zonas, dragado y mantenimiento de canales de acceso.
- b) Desarrollo de las nueve regiones portuarias a lo largo de las costas del país.
- c) Modernización de la infraestructura portuaria de Buenaventura y desarrollo portuario alternativo en el Pacífico.

Tabla 1: Metas para el Sector Portuario periodo 2005-2019

Meta	Situación Actual	2010	2019	Inversión Estimada en Millones de Pesos
Ampliar la Capacidad del Sistema Portuario	150 Millones de Ton/año de capacidad instalada Portuaria	200 Millones de Ton/Año capacidad instalada Portuaria	285 Millones de Ton/Año capacidad Instalada Portuaria	Inversión Pública \$302.751 (26.3%)
				Inversión Privada \$846.564 (73.7%)

Fuente: Plan de Expansión Portuaria 2009-2010. Disponible en Internet: <http://www.snc.gov.co/Es/Politica/Documents/Conpes%203611.pdf>

Con este fin, la política portuaria tiene previstos mecanismos de impulso para el fomento de nuevos proyectos, que ayudarán a soportar las necesidades de tipo público y privado en materia portuaria. En ese sentido, diferentes grupos empresariales privados han venido impulsando varias alternativas de expansión en distintas zonas portuarias. Estos proyectos se encuentran en la etapa de estudios de factibilidad para así determinar su viabilidad técnica, financiera y ambiental, el trámite de concesión portuaria se adelanta actualmente en el INCO. Entre estos proyectos se destacan los siguientes: a) Sociedad Puerto Industrial de Aguadulce, b) CI Petrocomercial c) Puerto Solo, d) Complejo Portuario Industrial de Buenaventura, e) Bahía Málaga, f) Sociedad Brisa S.A, y g) Sociedad Portuaria de Ciénaga⁸.

8. Departamento Nacional de Planeación."Generar una Infraestructura adecuada para el Desarrollo".2006. Disponible en Internet: www.dnp.gov.co/.../Documento_Infraestructura_1.pdf

Enfocándonos en Cartagena de Indias, podemos decir que existen un conjunto de factores que han contribuido a establecer la importancia de Cartagena como puerto:

1. Crecimiento y Diversificación del Comercio Exterior Colombiano
2. Expansión industrial de la zona de Mamonal.
3. Mayor nivel de profundidad y seguridad en la bahía de Cartagena.
4. Mejoras en infraestructura de carreteras del País.
5. Pérdida de Importancia del puerto de Buenaventura. (Al disminuir el precio relativo del café como producto de exportación)
6. Problemas de sedimentación en el puerto de Barranquilla.

Hoy en día los muelles privados de servicio publico (SPRC, SPRM, Muelles el Bosque y Contecar), manejan aproximadamente el 20 % de la carga total movilizada por Cartagena de indias, el resto es manejado directamente por mas de 20 muelles privados de las empresas de Mamnonal. La infraestructura portuaria de Cartagena de Indias, es considerada una de las más completas del País pues dispone de ventajas comparativas como su bahía cuya profundidad la establece como una de las más seguras de Latinoamérica.

Según la Superintendencia General de Puertos, nuestra ciudad presenta el mejor esquema de competencias en servicios portuarios Nacionales: Cuenta con tres Terminales marítimos prestando el servicio público, muelles alrededor de la Bahía donde se desarrollan diversas actividades portuarias como carga, contenedores, astilleros, pesqueros, petroleros, turismo, entre otros que soportan actividades económicas de la ciudad como la industria y el turismo de cruceros.

Teniendo en cuenta todos estos retos que se vienen sobre nuestro Puerto, es necesario que Cartagena de Indias aproveche esas ventajas comparativas que posee por ubicación geográfica como lo son su bahía e infraestructura.

6. ANALISIS DE LA INFRAESTRUCTURA Y ACTIVIDAD PORTUARIA

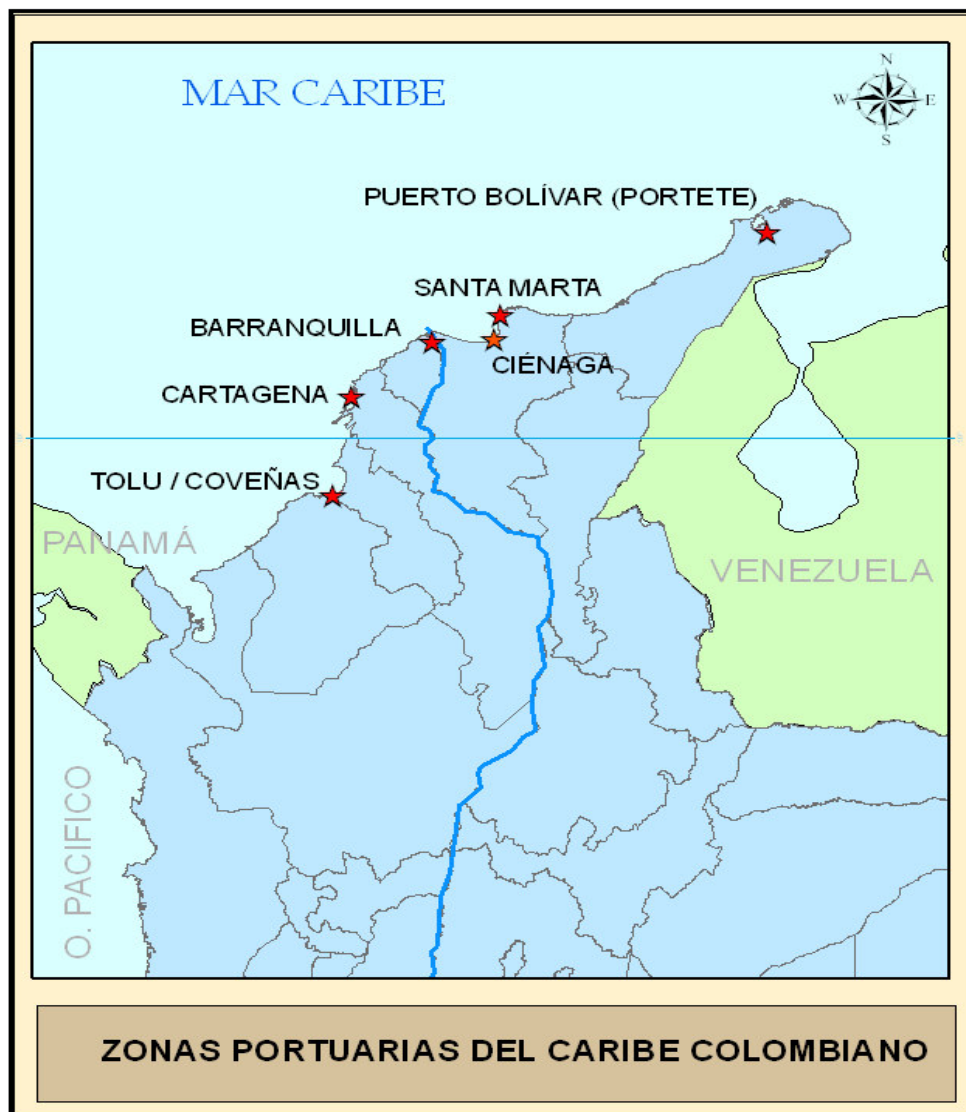
Analizado el comportamiento de la actividad Portuaria y la evolución de su infraestructura a nivel Nacional, es necesario enfocarse en la problemática de nuestra ciudad, la cual se centra en definir si nuestra infraestructura y condición económica y social se encuentra preparada para afrontar los retos de internacionalización, y si se encuentran falencias, poder implementar estrategias que le permitan adaptarse eficientemente a los cambios que se viven a causa de la globalización.

Como habíamos mencionado anteriormente, Cartagena de Indias posee ventajas comparativas referentes a su ubicación geográfica en el mar Caribe lo cual facilita el Comercio Internacional y durante los últimos años debido a diversos factores dentro de los que se incluye la intervención gubernamental, diversificación del comercio exterior, expansión de la zona industrial de Mamonal, una bahía segura y mucho más profunda, mejoras en infraestructura, entre otros factores pero no se puede únicamente valer de estos para garantizar el desarrollo de su sistema portuario. Se necesita además, de una administración pública eficiente y transparente, amplia cobertura de servicios públicos, de buena calidad y de una ágil infraestructura de acceso a la ciudad y al puerto.

Adicional a esto existen varios factores básicos para la gestión del desarrollo portuario las cuales son: Capacidad y tecnología de los puertos, sistemas de información y comunicaciones, y el entrenamiento del RR.HH.

Comparando a Cartagena con el resto de ciudades portuarias del País en los factores anteriormente mencionados podemos decir:

Gráfica 2: Ciudades Portuarias del Caribe Colombiano



Fuente: Centro de Estudios Económicos Regionales. "Ciudades Portuarias del Caribe Colombiano". Joaquín Vilorio. 2006. Disponible en Internet: www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/documentos/DTSER-80.pdf

En aspecto de Administracion Publica de acuerdo al informe del Departamento Nacional de Planeacion Cartagena ocupó el puesto 50 en el *ranking* nacional de Desempeño Fiscal para el año 2009 (mejoró 49 puestos con respecto al año anterior), Barranquilla el 248 (descendió 142 puestos) y Santa Marta el 282 (desmejoró 200 puestos).

Las tres ciudades portuarias estuvieron por debajo de otras ciudades capitales con mejor desempeño fiscal como Medellín (puesto 12), Bucaramanga (46) y Bogotá (52), esta última sólo superada por Cartagena⁹.

Los aspectos sociales de las tres ciudades portuarias también son preocupantes: Se enfrentan no sólo a su pobreza urbana (que de por sí es considerable), sino también a la pobreza rural que les llega por la vía de los desplazados por la violencia, y quienes migran del campo en busca de oportunidades económicas. En efecto, información combinada del Sisben, MERPD y PNUD indica que el porcentaje de población pobre en Santa Marta es similar a la media nacional, mientras la de Cartagena está nueve puntos por encima de la media.

Es dramático el caso de Buenaventura, ciudad portuaria sobre el Océano Pacífico, en donde se reportan niveles de pobreza que llegan al 80% de su población. Por su parte, Barranquilla, es la ciudad portuaria con menos pobreza en Colombia (45%), inferior en 3 puntos a la media del país. Las tres ciudades recibieron hasta marzo de 2006 cerca de 150.000 desplazados, los cuales llegan a demandar servicios de salud, educación, agua potable y vivienda¹⁰.

9. CENTRO DE ESTUDIOS ECONOMICOS REGIONALES. Ciudades Portuarias del Caribe Colombiano: Propuestas para competir en una economía Globalizada. VILORIA DE LA HOZ, Joaquín. Noviembre 2006.

10. *Ibíd.*

Basándonos en el estudio de la Cámara de Comercio y el observatorio del Caribe Colombiano del Índice Global de Competitividad de Cartagena de Indias el año 2007 donde se analizaron 22 ciudades incluyendo a San Andres; Cartagena ocupa el puesto 12 en el ranking de las 22 ciudades para este factor con un puntaje de 52,3. El resto de ciudades de la región Caribe, a excepción de Barranquilla que se encuentra en el puesto 11 con un puntaje de 55,7, ocupan los últimos lugares del ranking, siendo Riohacha la que ocupa el último lugar. En el caso de Cartagena, la posición intermedia que ocupa en el ranking se debe a que el porcentaje de su población que se encuentra en edad de trabajar (76,9%) – el indicador con mayor peso – se encuentra muy cerca del promedio de las 22 ciudades (77,9%). Igualmente, la tasa de alfabetismo (87,9%) – el tercer indicador con más peso – se encuentra por debajo, pero no muy lejos del promedio (88,4%)¹¹.

La Zona portuaria de Cartagena es la más diversificada, no sólo por el número de muelles en operación, sino además porque participa en las diferentes modalidades como importación, exportación, cabotaje, fluvial y tránsito. Barranquilla también reúne las mismas características, pero con cifras más modestas. Por Sociedades Portuarias Regionales (SPR), Buenaventura es la de mayor movimiento a nivel nacional (su participación dentro de las SPR's ha oscilado entre el 43% y 48%), seguida por Cartagena (24%), Santa Marta (18%) y Barranquilla (14%)¹².

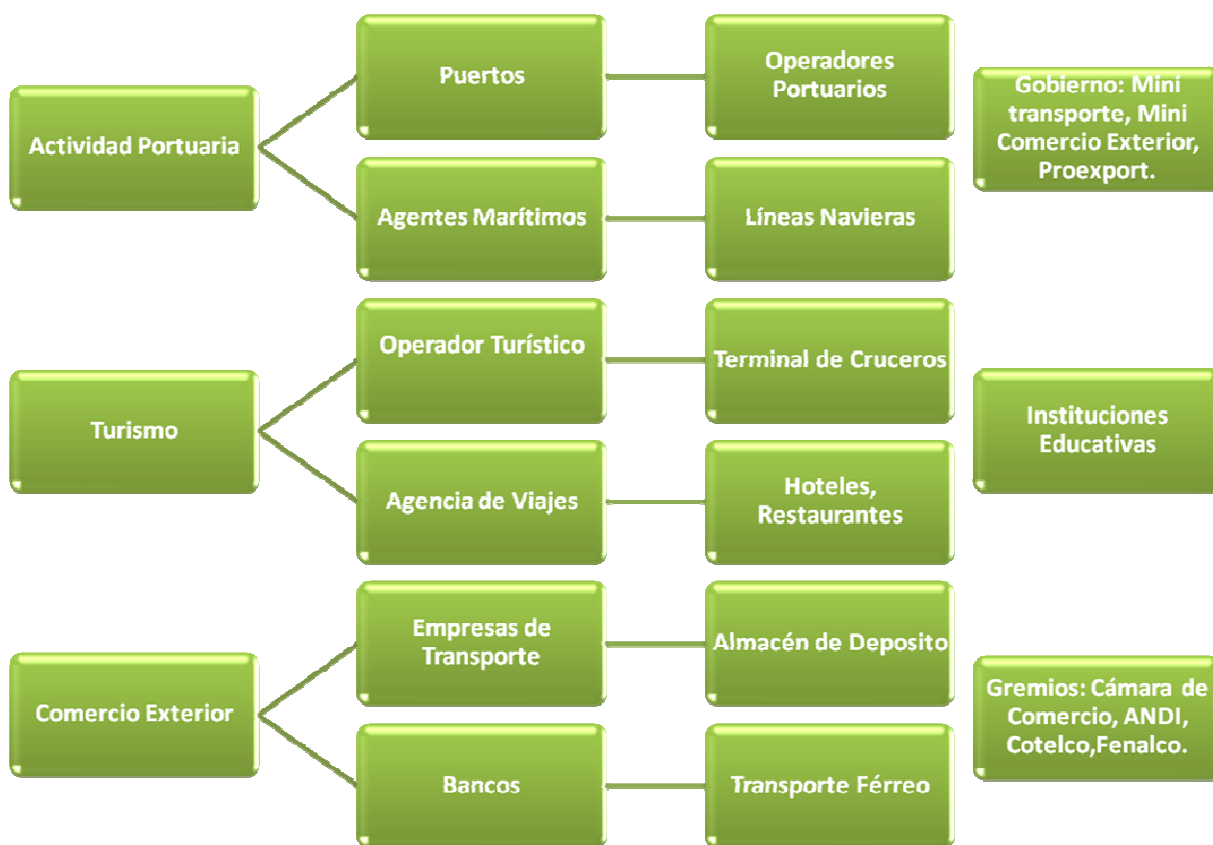
De acuerdo a la definición de Michael Porter¹³, un clúster es “un conglomerado de empresas interconectadas, ubicadas geográficamente cerca y trabajando en un sector similar. En un *cluster* la creación de riqueza está por encima de la media regional y tiende a exportar un alto porcentaje de su producción”.

11 y 12. Ibíd.

13. PORTER Michael. La Ventaja Competitiva de las Naciones. Edición Original. Javier Vergara Editor S.A. 1027 paginas.

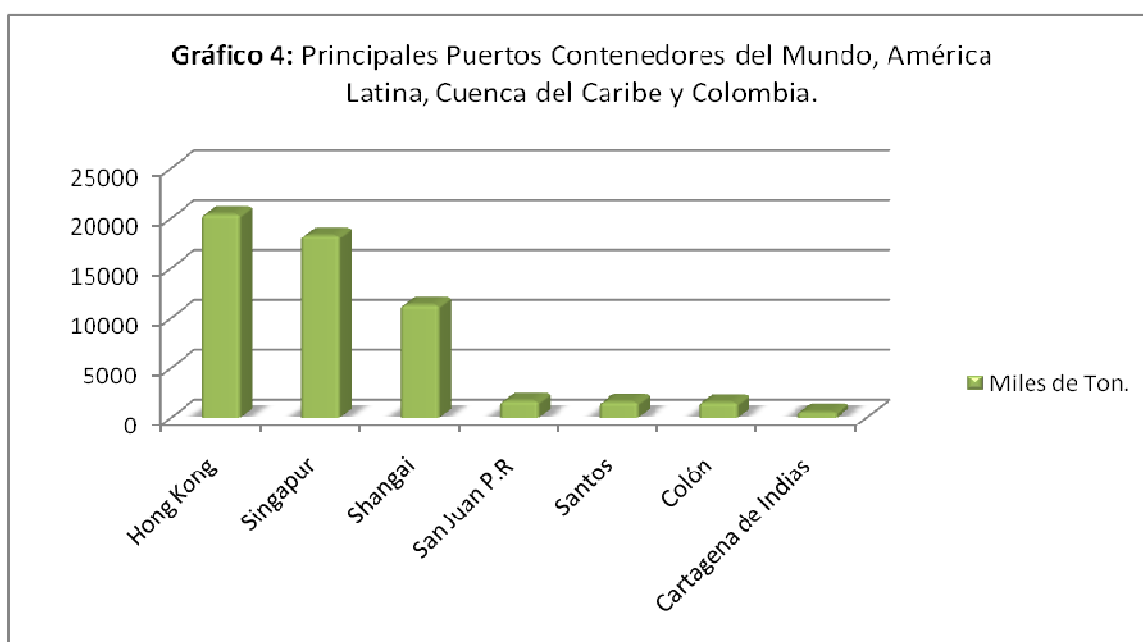
Para el caso del Caribe Colombiano, el corredor Santa Marta-Barranquilla-Cartagena tiene elementos importantes para consolidarse como un *cluster* portuario alrededor de las actividades marítimas y portuarias, exportadoras y turísticas que se desarrollan en esta franja costera lo cual podría ser una potencial fuente de desarrollo para la zona Caribe.

Gráfico 3: Clúster Portuario de Cartagena de Indias



Fuente: Gráfica Realizada por autor del artículo con base en estudio: Ciudades Portuarias del Caribe Colombiano: Propuestas para competir en una economía Globalizada. VILORIA DE LA HOZ, Joaquín. Noviembre 2006.

A nivel internacional, los puertos que movilizan más carga en contenedores son los de Hong Kong, Singapur y Shangai (todos en Asia), San Juan (Puerto Rico), Santos (Brasil) y Colón (Panamá), en América Latina y el Caribe (ver Gráfico 4). Cartagena es el puerto colombiano de mayor movimiento de contenedores, ubicado en el puesto 13 entre los principales 24 puertos de la región.



Fuente: Ricardo Sánchez, Cepal.2007. P.16

Finalmente podemos decir que Cartagena de Indias está proyectando hoy en día más infraestructura debido a las nuevas tendencias de mercado, es por esto que en tres años entraría en operación la nueva Sociedad Portuaria de Puerto Bahía que se ubicaría en la isla de Barú. Su proyección es 200.000 contenedores al año, 3 millones de toneladas de carga y Zona Franca¹⁴.

14. Logística Proexport Noviembre 2009. Disponible en Internet: www.proexport.com.co/.../DocNewsNo10235DocumentNo8463.DOC

En Puerto Bahía se manejarán tres tipos de carga: contenedores, carga general y gráneles (sólidos y líquidos), por el puerto no se hará movimiento de carbón.

Adicional a esto el pasado mes de Septiembre se firmó un acuerdo entre la Alcaldía Distrital, Cámara de Comercio y la International Finance Corporation con el fin de mejorar la competitividad de Nuestra ciudad en el comercio exterior, siendo este organismo internacional uno de los principales apoyos en desarrollos de infraestructura y hace año y medio en los puertos¹⁵.

15. Mancera, Carlos. Artículo “La IFC favorecerá comercio exterior desde Cartagena”. En: Diario la República. Bogotá, 10 de Octubre de 2010. Disponible en Internet: http://rse.larepublica.com.co/archivos/MACRO/2009-07-28/la-ifc-favorecera-comercio-exterior-desde-cartagena_79487.php

7. CONCLUSIONES

Después de realizar esta investigación se puede concluir que la infraestructura Portuaria de Cartagena de Indias, en comparación con años anteriores ha mejorado debido a diversos factores que han contribuido al desarrollo del sector portuario y consolidación de esta actividad económica como una de las principales de nuestra Ciudad adicionándole la intervención del Gobierno el cual ha facilitado el desarrollo de esta actividad mediante la implementación de normas y Planes de Expansión Portuaria a nivel Nacional y Regional, pero que aun es necesario seguir preparándose para afrontar los retos de la Globalización y economía Internacional, los cuales se convierten en la principal Competencia para Cartagena.

Es necesario que nuestra Ciudad se enfoque en desarrollar las ventajas comparativas de ubicación, zona geográfica, clima entre otros que poseemos en ventajas competitivas que nos permitan consolidarnos a nivel internacional y que se implemente el Cluster de Turismo que bien dicho se convierte en un generador de riquezas a nivel regional pero que aún se encuentra débil en su formación y el cual es una potencial fortaleza para nuestro País.

Adicional a esto, es necesario que se integren diversos factores como la inversión en tecnología y desarrollo para los puertos aún mas y los cuales mejoren su infraestructura, pero que a la vez se invierta en tener personal entrenado, capacitado y certificado que pueda atender ante las necesidades del mercado y sobretodo afrontar la competencia a nivel internacional. Es por esto que próximamente abrirá otra a Sociedad Portuaria ubicada en la Isla de Barú, con nueva infraestructura y con el fin de mejorar la capacidad y competitividad actual de nuestro puerto.

Finalmente mi conclusión más importante es que se debe concientizar a la gente que la Actividad Portuaria representa gran parte de los ingresos para muchos hogares de Cartagena, para lo cual se debe entender que no es una actividad aislada sino una actividad que se complementa de diversos factores que conjugados entre sí pueden lograr consolidar a Cartagena de Indias como la ciudad Portuaria más importante de Suramérica.

8. BIBLIOGRAFIA

- CENTRO DE ESTUDIOS ECONOMICOS REGIONALES. Ciudades Portuarias del Caribe Colombiano: Propuestas para competir en una economía Globalizada. VILORIA DE LA HOZ, Joaquin. Noviembre 2006.
- CAMARA DE COMERCIO DE CARTAGENA Y OBSERVATORIO DEL CARIBE COLOMBIANO. Indicador Global de las Ciudades Colombianas. 2008.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION Y MINISTERIO DE TRANSPORTE. Documento Conpes 3315. “Inversiones estratégicas prioritarias en zonas portuarias de Colombia”.2004.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION Y MINISTERIO DE TRANSPORTE. Documento Conpes 3611. “Plan de Expansion Portuaria 2009.2011”.2009.