

Caracterización competitividad y productiva del departamento de Bolívar



Capítulo XVII: Marítimo



SECRETARÍA DE
DESARROLLO ECONÓMICO



Alcaldía Mayor de
Cartagena de Indias



TEJIENDO
PROGRESO EN
BOLÍVAR

Comisión Regional
de Competitividad
Cartagena y Bolívar



Universidad del
Rosario



Universidad del Rosario

Ana Isabel Gómez Córdoba
Rectora

Andrés Felipe García Suaza
Decano de la facultad de Economía

Carlos Eduardo Sepúlveda Rico
Director del Centro de Estudios para la
Competitividad Regional – SCORE

Daniel Ricardo Torralba Barreto
Coordinador del Centro de Estudios para la
Competitividad Regional -SCORE

Clara Carolina Jiménez González
Investigadora SCORE

Maria Paula Garavito Muñoz
Investigadora SCORE

Felipe Rocha Gutiérrez
Investigador SCORE

Raiza Pamela Caiza Guamán
Investigadora SCORE

Juan Esteban Soto Yanquen
Investigador SCORE

Matheo Prieto González
Investigador SCORE

Jhon Sebastian Castro Reyes
Investigador SCORE

Sergio Daniel Caho Rodríguez
Investigador SCORE

Departamento de Bolívar

Yamil Hernando Arana Padaui
Gobernador de Bolívar

Dumek Turbay Paz
Alcalde de Cartagena

María Camila Salas
Secretaría de Hacienda Distrital
Alcaldía de Cartagena

Sindy Jhojana Reales Flórez
Directora de Desarrollo Económico
Secretaría de Hacienda
Alcaldía de Cartagena

Angelica María Villalba Eljach
Secretaria de Desarrollo Económico
Gobernación de Bolívar

Roxana Milena López Fernández
Directora de Competitividad
Gobernación de Bolívar

María Camila García Cassiani
Profesional Universitario
Dirección de Competitividad
Gobernación de Bolívar

Astrid Carolina Utria Payares
Asesora Externa – Dirección de
Competitividad
Gobernación de Bolívar

Carlos Tuñón
Asesor Externo – Dirección de Competitividad
Gobernación de Bolívar

Andrea Piña Gómez
Presidenta Ejecutiva
Cámara de Comercio de Cartagena

Carlos Payares Cure
Director de desarrollo estratégico empresarial
Cámara de Comercio de Cartagena

Nadir Hassan Barcha
Director de Desarrollo Regional y
Sostenibilidad
Cámara de Comercio de Cartagena

Juan Sebastián Rodríguez Burgos
Secretaría técnica Comisión Regional de
Competitividad e Innovación de Cartagena

Resumen Ejecutivo

Este capítulo se centra en evaluar el desarrollo marítimo y logístico de Bolívar y Cartagena, identificando los principales desafíos y oportunidades del sector en términos de competitividad, sostenibilidad e infraestructura. El objetivo es comprender la situación actual de las infraestructuras portuarias, el uso de los recursos naturales y el impacto ambiental; además de analizar recomendaciones que promuevan un crecimiento equilibrado y sostenible en la región.

En este sentido, se busca resolver cuestiones relacionadas con los desafíos y las medidas que pueden implementarse en el Departamento y Cartagena para fortalecer la industria marítima y la infraestructura portuaria. Así como evidenciar los principales retos y oportunidades para la conservación y desarrollo sostenible en los ecosistemas de Bolívar.

Entre los hallazgos más relevantes de este capítulo se encuentran las tendencias en infraestructura y conectividad las cuales reflejan una expansión en la demanda de servicios logísticos y portuarios en Cartagena, lo que plantea una necesidad urgente de modernizar infraestructuras para mantener la competitividad a nivel regional y global. Sin embargo, la falta de conectividad terrestre y la subutilización de rutas fluviales y marítimas y como estas limitan el crecimiento de Bolívar, dificultando que el departamento alcance su pleno potencial logístico y comercial.

Por otro lado, el sector marítimo y logístico emerge como uno de los motores económicos clave en la región. El comercio exterior y el transporte marítimo no solo representan pilares fundamentales de la economía local, sino que, además, la creación de zonas francas y el fortalecimiento del clúster marítimo podrían impulsar sectores estratégicos como la industria naval y el turismo, lo que contribuiría significativamente al PIB de Bolívar y generaría empleo.

Es relevante que estos avances consideren los retos ambientales y de sostenibilidad que representan. El crecimiento de actividades industriales y turísticas ha tenido un impacto negativo en ecosistemas estratégicos, como la Ciénaga de La Virgen y la Bahía de Cartagena. Problemas como la sedimentación, la contaminación y la deforestación de manglares son evidencia de la ausencia de políticas de conservación integradas, lo que pone en riesgo la biodiversidad y los servicios ecosistémicos esenciales de la región.

En este contexto, los desafíos de gobernanza ambiental cobran particular relevancia. La creación de mesas de gobernanza y la promoción de alianzas interinstitucionales buscan abordar estos retos mediante la reforestación y el manejo sostenible de los cuerpos de agua críticos. Instituciones como Dirección General Marítima -DIMAR y el Establecimiento Público Ambiental de Cartagena -EPA desempeñan un rol crucial en la protección de bienes públicos y ecosistemas

marítimos, trabajando en conjunto para garantizar la preservación de estos espacios.

Finalmente, las oportunidades de innovación y desarrollo sostenible se presentan como elementos diferenciadores para el futuro del departamento. Las recomendaciones apuntan a mejorar la conectividad multimodal, atraer inversión extranjera en sectores estratégicos y fomentar la investigación y la innovación en el ámbito logístico, iniciativas que fortalecerían el crecimiento sostenible y permitirían a Bolívar consolidarse como un centro logístico y marítimo destacado en el Caribe.

Contenido

1. Introducción	6
2. Retos y Oportunidades	7
3. Ecosistemas Marinos	11
4. Recomendaciones	13
5. Conclusiones	16
Referencias	19

Introducción

La creciente apertura del comercio exterior ha impulsado una expansión en las cadenas de abastecimiento, lo que ha aumentado la demanda de servicios de logística y transporte. El envío de mercancías al exterior se realiza principalmente por vía marítima, mientras que a nivel interno se utiliza el transporte terrestre, haciendo uso de los cinco principales corredores viales del país, que concentran el 83% del transporte de carga: Bogotá – Pacífico; Bogotá – Atlántico; Medellín – Pacífico; Medellín – Atlántico; y Cali – Pacífico (Departamento Nacional de Planeación, 2006). En este contexto, el departamento de Bolívar, ubicado en la región Caribe, se destaca como un punto clave debido a su geografía y su consolidación como un centro logístico y comercial.

El departamento de Bolívar, ubicado en la región Caribe de Colombia, posee un potencial geográfico estratégico, especialmente en lo relacionado con el desarrollo portuario y logístico. Cartagena, la capital del departamento, se ha consolidado como uno de los puertos más importantes del país y del Caribe, lo cual ha impulsado su economía, basada en el comercio y los servicios. La actividad de transporte marítima y fluvial, que involucra a los remitentes y destinatarios de las mercancías, las empresas de transporte, los dueños y personal, ha tenido una participación importante dentro del PIB del país. Entre 1994 y 2003 representó alrededor del 5,5% (Departamento Nacional de Planeación, 2006).

No obstante, el desarrollo portuario y logístico enfrenta problemas importantes en cuanto a infraestructura vial deficiente, baja conectividad territorial y una industria naval subexplotada. Además, la región también enfrenta importantes retos ambientales derivados del crecimiento industrial y el cambio climático, lo que añade complejidad a la competitividad y sostenibilidad del departamento.

Es importante señalar que, aunque el Departamento de Bolívar cuenta con varios puertos, el presente capítulo, se enfoca en el de Cartagena. Esta elección se debe no solo a la cantidad de información disponible sobre este puerto en comparación con otros, sino también a la relevancia de Cartagena como una de las ciudades más significativas del Caribe Colombiano. La ciudad alberga una zona portuaria que gestiona aproximadamente el 60% del comercio marítimo del país. Además, cuenta con más de 2,500 industrias que representan el 6% del PIB nacional y actualmente evidencia un incremento en las inversiones turísticas, lo que la consolida como uno de los destinos más reconocidos internacionalmente en Colombia (Universidad del Externado, 2023). De hecho, de acuerdo con el indicador del área de comercio y desarrollo de las Naciones Unidas, Cartagena se posicionó en el primer puesto del índice de conectividad digital en el transporte

marítimo en comparación con otros puertos de América Latina y el Caribe (Universidad del Externado, 2023).

Retos y Oportunidades

El departamento de Bolívar es el más extenso de la región Caribe y ocupa el séptimo lugar en tamaño a nivel nacional, representando el 20% de la región Caribe. Su ubicación geográfica es estratégica para las actividades portuarias. El Dique bolivarense funciona como una despensa agropecuaria tanto para Cartagena, como para Barranquilla, tiene un potencial marítimo y acuícola. Entre los municipios que forman parte de esta ZODES (Zonas de Desarrollo Económico y Social) se encuentran Arjona, Calamar, Arroyohondo, Mahates, San Cristóbal, San Estanislao de Kostka y Soplaviento (Gobernación de Bolívar, 2024).

Además, Bolívar es la séptima economía más grande del país y la segunda de la región Caribe, contribuyendo con el 3,52% de la producción nacional. Los sectores de comercio y servicios son los que más aportan al PIB, representando un 47,8%, seguidos por el sector industrial con un 19,2%. Otros sectores, como la agricultura, la silvicultura, la pesca, la construcción y el suministro de electricidad, gas y agua, tienen participaciones menores al 7% (Gobernación de Bolívar, 2008).

En los últimos diez años, el comercio en Bolívar ha crecido a un ritmo promedio del 16,7%, superando el crecimiento promedio nacional, que fue del 13,2%. En 2008, la aduana de Cartagena movilizó el 44,8% de las exportaciones totales del país, el 25,3% de las importaciones y el 16,4% del tráfico portuario, consolidando a Cartagena y Bolívar como puntos clave en el Caribe. Esto destaca la necesidad de tener una infraestructura logística eficiente y competitiva, aprovechando las ventajas comparativas como su puerto natural en el mar Caribe, su proximidad al Canal de Panamá y la capacidad para recibir buques de gran embergadura (Gobernación de Bolívar, 2008).

A pesar de estos avances, Bolívar se encuentra en la posición 16 en el pilar infraestructura de acuerdo con el índice de Competitividad Departamental 2023, lo que refleja los desafíos que aún enfrenta en términos de conectividad. En cuanto al transporte marítimo el Departamento de Bolívar cuenta con una red concentrada principalmente en la ciudad de Cartagena y se constituye en uno de los puertos más importantes de nuestro país, a través de los que se moviliza gran parte del comercio y turismo. Cartagena tiene entre sus terminales marítimas a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y Terminal de contenedores S.A. (Contecar), ambos pertenecientes a Grupo Puerto de Cartagena (Gobernación de Bolívar, 2008).

Los principales Puertos en Bolívar son:

- **Puerto Bahía:** Este terminal marítimo multimodal, ubicado en la Bahía de Cartagena, cuenta con una infraestructura moderna que facilita las actividades de exportación e impulsa la competitividad, promoviendo el desarrollo económico tanto de Cartagena como del resto del país.
- **Puerto de Cartagena:** Ubicado en el mar Caribe, este puerto es un eje fundamental para el comercio internacional, posicionándose como un punto clave en el movimiento de mercancías hacia y desde Colombia.
- **Puerto de Manga:** Situado al sur de Cartagena, este puerto se especializa en la carga de productos vinculados a la industria petrolera.
- **Puerto de Mamonal:** Este puerto, ubicado en Cartagena, maneja principalmente la movilización de contenedores y carga general.
- **Puerto de Bocachica:** Localizado en la Bahía de Cartagena, su principal actividad está relacionada con el turismo y la recreación.
- **Puerto Compas:** Situado en el barrio El Bosque de Cartagena, este puerto se dedica al manejo de cargas a granel y contenedores.

En total, el departamento cuenta con 53 terminales públicos y privados para el transporte internacional, además de dos zonas francas que ofrecen incentivos aduaneros, tributarios y cambiarios para atraer empresas. El sistema portuario de Cartagena es uno de los más importantes del país, especializado en la gestión de carga general y contenerizada. Por ello, Cartagena se destaca como la ciudad por donde transita el mayor valor del comercio exterior en Colombia, y su principal puerto ha sido reconocido por tres años consecutivos por la Caribbean Shipping Association como el mejor del Caribe. Además, ha sido certificado como un puerto completamente seguro para los contenedores con destino a Estados Unidos, siendo el sexto puerto en América Latina en obtener dicha certificación.

A continuación, se identifican algunos retos a tener en cuenta para el sector marítimo y fluvial del departamento de Bolívar:

Desafíos en la infraestructura

Uno de los principales desafíos que enfrenta Bolívar está relacionado con la infraestructura vial y de transporte, cuya deficiencia limita el desarrollo económico y social del departamento. Aunque se han realizado inversiones en los últimos años, la conectividad vial sigue siendo insuficiente, especialmente en las rutas que facilitan el acceso a los puertos y a las zonas turísticas, lo que dificulta la articulación de Bolívar con la economía regional y nacional. Esta deficiencia en infraestructura no solo impide el crecimiento del comercio exterior, sino que también afecta la competitividad del departamento, al obstaculizar el transporte de

bienes y servicios, sobre todo aquellos provenientes del sector rural, hacia los grandes centros de consumo, tanto en la región Caribe como a nivel nacional.

El Plan de Desarrollo Departamental de Bolívar reconoce que, a pesar de las inversiones en infraestructura la baja conectividad persiste. La falta de un sistema de transporte eficiente en Bolívar no solo afecta la movilidad de la población, sino que también limita el acceso a servicios básicos como educación, salud y seguridad, exacerbando la desigualdad en las zonas más alejadas de los cascos urbanos. La movilidad en Bolívar depende principalmente del transporte terrestre, mientras que el potencial del transporte fluvial y marítimo sigue sin explotarse completamente, a pesar de la geografía favorable de la región.

Industria naval subutilizada

Un ejemplo claro de subutilización es la inexistencia de un sistema de transporte acuático en Cartagena, que lleva décadas siendo anunciado por los gobiernos locales, pero nunca implementado. A pesar de contar con los cuerpos de agua y la infraestructura necesaria; los intereses políticos y burocráticos han impedido el desarrollo de un adecuado sistema de transporte, el cual podría mejorar significativamente la movilidad en la ciudad y la conectividad con otras áreas del departamento. Según un estudio realizado en el año 2023, por la Universidad Externado de Colombia, el desarrollo de este sistema ha estado frenado principalmente por intereses políticos.

La construcción y reparación de embarcaciones navales, que presenta un alto potencial de rentabilidad, sigue siendo un sector subdesarrollado en Bolívar, a pesar de las condiciones favorables del departamento para esta actividad. Su impulso podría generar un impacto positivo tanto en la generación de empleo como en la competitividad del sector portuario, pero hasta ahora no ha recibido la atención suficiente dentro de las apuestas productivas del departamento. Esta falta de explotación del sector naval, sumada a los problemas estructurales en la conectividad y el transporte, evidencia la necesidad urgente de una estrategia más integrada y eficiente para el desarrollo en este sector, que permita maximizar su potencial económico.

Para enfrentar los desafíos de infraestructura en Bolívar y Cartagena, se proponen soluciones concretas que mejorarán la eficiencia portuaria, la conectividad logística, y el desarrollo industrial. Entre las principales estrategias se encuentra la optimización de la infraestructura portuaria de Cartagena y otras zonas del departamento. Esto implica la construcción de nuevos puertos marítimos y fluviales, y la profundización del canal de acceso a la bahía de Cartagena con criterios de sostenibilidad ambiental, lo cual permitirá atender buques de mayor

capacidad y aumentar la competitividad portuaria. Además, es fundamental mejorar los servicios relacionados con la Ventanilla Única de Comercio Exterior y el sistema de inspecciones simultáneas, reduciendo así los tiempos de operación y aumentando la eficiencia del comercio internacional (Gobernación de Bolívar, 2008).

Para enfrentar la problemática de la infraestructura en el departamento, la atracción de inversión nacional e internacional es clave, ya que logra potenciar la generación de carga para exportación. Para ello, se propone promover la creación de nuevas zonas francas y parques industriales tanto en Cartagena como en otras áreas del departamento. Estas zonas ofrecerían incentivos tributarios y aduaneros que atraerían empresas internacionales, lo cual potenciaría la capacidad productiva y la generación de empleo en sectores como la construcción naval, la industria manufacturera y los servicios logísticos.

En cuanto a la logística, es necesario fomentar el manejo especializado de cargas refrigeradas, promoviendo la ampliación de infraestructura de refrigeración y mejorando las prácticas de manejo por parte de intermediarios, agencias de aduanas y operadores portuarios. Esto permitirá a Bolívar posicionarse como un centro logístico de referencia en el manejo de carga sensible, especialmente en la industria de alimentos y productos farmacéuticos.

Conectividad Multimodal

La conectividad multimodal es otra prioridad para el departamento. Se propone ampliar la infraestructura aeroportuaria, garantizando la movilización de carga aérea a largo plazo. Asimismo, se busca mejorar la navegabilidad del canal del Dique y del río Magdalena, que son rutas fluviales estratégicas para el transporte de mercancías. En paralelo, se deben construir nuevas vías troncales y transversales que conecten mejor a Cartagena con el resto del departamento, el país y países vecinos, permitiendo un flujo más eficiente de bienes y personas.

Finalmente, se propone complementar estas acciones con la creación de líneas de innovación e investigación en el sector logístico, que apoyen la diferenciación y la mejora continua de los servicios. Además, la implementación de un sistema unificado de información estadística permitirá monitorear y medir los avances en las actividades logísticas, contribuyendo al desarrollo sostenido del departamento. Con estas acciones, Bolívar podrá convertirse en el principal distrito logístico de Colombia, integrando la movilidad marítima, fluvial, terrestre y aérea, y ofreciendo servicios logísticos innovadores y competitivos a nivel regional y nacional.

El propósito de estas soluciones es que, a partir del transporte marítimo y fluvial, Bolívar se desarrollará como el principal distrito logístico de Colombia y uno de los

mejores del Caribe. Su principal diferenciador será la integración y calidad de los servicios logísticos, la constante innovación en los procesos y generación de valor agregado que genere mayores niveles de competitividad en las empresas que hacen parte de la actividad de comercio internacional (Gobernación de Bolívar, 2008). Adicionalmente, se espera que Cartagena se consolide internacionalmente el clúster naval, marítimo y fluvial orientado a ofrecer soluciones tecnológicas integradas a la industria del diseño, construcción y reparación de embarcaciones. El clúster se basará en la aplicación de la investigación y la innovación tecnológica para desarrollar la industria (Gobernación de Bolívar, 2008).

Ecosistemas Marinos

Actualmente, el departamento cuenta con 22 cuencas hidrográficas esenciales para la captación de agua destinada al consumo humano. Además, Bolívar alberga la mayor cobertura de arrecifes coralinos en la plataforma continental colombiana, así como cerca del 6% de las praderas de pastos marinos del país. Esto se suma a una extensa área de manglares, que desempeñan un papel crucial en la captura y almacenamiento de carbono (Universidad del Externado, 2023).

En el Índice Departamental de Competitividad 2022, en materia de conservación de los ecosistemas, Bolívar se posiciona en el puesto 27 entre 33, reflejando altos niveles de emisión de CO₂ provenientes de fuentes fijas, muchas vinculadas a actividades portuarias e industriales. La complejidad de los problemas ambientales se agrava en las zonas costeras y marítimas, donde la contaminación por residuos sólidos y líquidos, así como la destrucción de ecosistemas marinos por malas prácticas que contribuyen al deterioro de los hábitats naturales. Además, el impacto del calentamiento global se manifiesta en el aumento del nivel del mar, la erosión costera y la afectación de los recursos pesqueros, que son cruciales para la economía y la subsistencia local.

Los Planes de Gestión Ambiental Regional (PGAR) elaborados por la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (CSB) y la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique (CARDIQUE) sirven como guía para pensar las soluciones a esta problemática ambiental. Junto con estas dos corporaciones, se busca asegurar una gobernanza adecuada del territorio mediante acciones que promuevan la conservación y restauración de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos. Esto incluye fortalecer la institucionalidad y el conocimiento, mejorar el saneamiento, gestionar los riesgos y abordar las problemáticas asociadas al cambio climático para mitigar los retos en materia ambiental.

Dentro del Plan de Desarrollo 2024-2027, se proponen soluciones integrales a la problemática ambiental, abordando diversas dimensiones y la participación de múltiples actores. Esta iniciativa requiere la colaboración de todos los sectores de la sociedad, liderada por el gobierno. La estrategia "Bolívar me enamora verde y sostenible" se centra en la transición energética y una gestión ambiental de alta calidad, buscando transformar la gestión del agua como un eje fundamental para un crecimiento ordenado de la población. Entre los proyectos destacados se encuentra el megaproyecto Canal del Dique, que busca rehabilitar y mejorar este canal vital para la navegación y el control de inundaciones, además de potenciar el desarrollo económico y turístico de la región. También se contempla el Gran Malecón del Mar en Cartagena, un proyecto diseñado para proteger y aprovechar la zona costera, convirtiéndola en un atractivo turístico y un espacio recreativo tanto para residentes como para visitantes. Asimismo, se incluye el Malecón de Magangué, que se enfocará en la protección ribereña, con un énfasis en la mitigación de riesgos y un enfoque en el desarrollo turístico y comercial, junto con la revitalización del centro histórico.

La meta es lograr un ordenamiento territorial efectivo, así como la recuperación y preservación de ecosistemas estratégicos y la gestión del riesgo. Este esfuerzo regional busca restaurar y reconectar ecosistemas clave, tanto terrestres (bosques húmedos tropicales, bosques montanos y páramos, bosques secos tropicales y sabanas) como acuáticos marinos (litorales, fondos rocosos, fondos arenosos y fangosos, manglares, pastos marinos, arrecifes de coral, lagunas costeras, estuarios y aguas pelágicas oceánicas) y acuáticos continentales (ríos y sus planicies inundables, ciénagas y caños interconectados). Todo esto se fundamenta en la participación y gobernanza entre los sectores público y privado, promoviendo la conservación y uso sostenible de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos en la Región Caribe, contribuyendo así al control del cambio climático.

Recomendaciones

Algunas comunidades cercanas a la Ciénaga de La Virgen han impulsado esfuerzos para su recuperación, como el Consejo Comunitario de Villagloria, integrado por 16 mujeres dedicadas al cultivo de mangle (Montaño, 2023). Desde 2018, como parte de las compensaciones hacia las comunidades del norte de Cartagena, las cuales dependen de la pesca, la concesión costera, junto con el apoyo del Sena y Cardique, capacitó a estas mujeres para que se especializaran en el cultivo de mangle y en la repoblación de la ciénaga (Montaño, 2023).

Por su parte, la Dirección General Marítima -DIMAR- (2022) ha promovido la reasignación de competencias para la restitución de terrenos de bajamar que han sido ocupados ilegalmente. A través del Decreto 5057 de 2009, las capitanías de puerto tienen la responsabilidad de gestionar los bienes de uso público, identificando y restituyendo estos terrenos de bajamar. Esta acción permite una coordinación más efectiva en la protección de bienes públicos, garantizando que su uso cumpla con las regulaciones ambientales, lo cual ayuda a conservar la biodiversidad y el valor ecológico de la ciénaga para generaciones actuales y futuras (Universidad Externado, 2019). Además, DIMAR y la Capitanía de Puerto mantienen vigilancia constante para desalojar ocupaciones ilegales en estas áreas cuando se detecten.

El Establecimiento Público Ambiental -EPA- (2022) ha activado una iniciativa dentro del proyecto "Sistema de Gestión Hídrica de la Ciénaga de la Virgen", que incluye la creación de una mesa de gobernanza para gestionar los retos ambientales de forma integral y encontrar soluciones sostenibles y a largo plazo que beneficien a las comunidades que dependen de este ecosistema. Esta mesa de gobernanza cuenta con representantes de diversas entidades, como la Alcaldía, el Concejo, las Alcaldías Locales, EPA, Cardique, y las Secretarías de Planeación e Infraestructura, entre otras. También participan la Policía, la Procuraduría Ambiental, Dimar, Espacio Público, Juntas de Acción Comunal y otras organizaciones comunitarias (EPA Cartagena, 2022). Regularmente, esta mesa se reúne con líderes ambientales de comunidades cercanas a la ciénaga, promoviendo una gestión interinstitucional y colaborativa para la restauración ambiental del área (CREER, 2024).

Los Planes de Gestión Ambiental Regional (PGAR) elaborados por la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (CSB) y la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique (CARDIQUE) sirven como guía para pensar las soluciones a esta problemática ambiental. Junto con estas dos corporaciones, se busca asegurar una gobernanza adecuada del territorio mediante acciones que promuevan la conservación y

restauración de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos. Esto incluye fortalecer la institucionalidad y el conocimiento, mejorar el saneamiento, gestionar los riesgos y abordar el cambio climático para aumentar la resiliencia en el departamento.

En este contexto, el Plan de Desarrollo 2024-2027, propone una serie de soluciones integrales al problema ambiental, abordando diversas dimensiones y la participación de múltiples actores. Esta iniciativa requiere la colaboración de todos los sectores de la sociedad, liderada por el gobierno. La estrategia "Bolívar me enamora verde y sostenible" se centra en la transición energética y una gestión ambiental de alta calidad, buscando transformar la gestión del agua como un eje fundamental para un crecimiento ordenado de la población. Entre los proyectos destacados se encuentra el megaproyecto Canal del Dique, que busca rehabilitar y mejorar este canal vital para la navegación y el control de inundaciones, además de potenciar el desarrollo económico y turístico de la región. También se contempla el Gran Malecón del Mar en Cartagena, un proyecto diseñado para proteger y aprovechar la zona costera, convirtiéndola en un atractivo turístico y un espacio recreativo tanto para residentes como para visitantes. Asimismo, se incluye el Malecón de Magangué, que se enfocará en la protección ribereña, con un énfasis en la mitigación de riesgos y un enfoque en el desarrollo turístico y comercial, junto con la revitalización del centro histórico.

El objetivo de lograr un ordenamiento territorial efectivo, junto con la preservación de ecosistemas estratégicos, es fundamental para restaurar y reconectar los ecosistemas de Bolívar. La participación de los sectores público y privado es crucial para promover la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad, contribuyendo así a la mitigación del cambio climático en la región Caribe.

La meta del Plan de Desarrollo 2024-2027, es lograr un ordenamiento territorial efectivo, así como la recuperación y preservación de ecosistemas estratégicos y la gestión del riesgo. Este esfuerzo regional busca restaurar y reconectar ecosistemas clave, tanto terrestres (bosques húmedos tropicales, bosques montanos y páramos, bosques secos tropicales y sabanas) como acuáticos marinos (litorales, fondos rocosos, fondos arenosos y fangosos, manglares, pastos marinos, arrecifes de coral, lagunas costeras, estuarios y aguas pelágicas oceánicas) y acuáticos continentales (ríos y sus planicies inundables, ciénagas y caños interconectados). Todo esto se fundamenta en la participación y gobernanza entre los sectores público y privado, promoviendo la conservación y uso sostenible de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos en la Región Caribe, contribuyendo así al control del cambio climático (Gobernación de Bolívar, 2024).

Adicionalmente, para el año 2040, el distrito de Cartagena de Indias buscará aprovechar sus ecosistemas urbanos y de las áreas insulares como parte de su

estrategia para adaptarse y mitigar el impacto del cambio climático. Esto se logrará mediante la restauración de su patrimonio ecológico, preservando sus valores paisajísticos, económicos, sociales y ambientales Alcaldía de Cartagena de Indias, 2014 (Universidad del Externado, 2023).

Se propone fomentar la conectividad ecológica a través del diseño e implementación de corredores biológicos, tanto terrestres como marinos, con el objetivo de mantener y aumentar la conectividad ecológica de las islas. Se han identificado varios proyectos a nivel nacional y local que complementarían las estrategias delineadas en este plan; algunos de estos proyectos ya están en ejecución, mientras que otros están en fase de preparación. Es fundamental coordinar los diversos proyectos con las estrategias y medidas propuestas en este plan, promoviendo una gestión conjunta y eficaz que involucre a todos los actores (nacionales, regionales, departamentales y locales) que operan en el territorio. Uno de los proyectos destacados es la remodelación del Parque de la Marina, a cargo de la Armada Nacional (Alcaldía de Cartagena de Indias, 2022).

Concretamente, la Cámara de Comercio de Cartagena ha adelantado acciones en este tema, puesto que ha llevado a cabo diversas iniciativas orientadas a fortalecer el tejido empresarial en su jurisdicción. Uno de estos programas es el de Internacionalización, denominado Holland House 2019, que tuvo como destino las Islas del Caribe. Este programa estableció un total de 10 metas de producto, con un presupuesto asignado de \$43,250,000. Se brindó apoyo a 10 empresas pertenecientes al clúster de mantenimiento competitivo y al clúster de mantenimiento marítimo de Cartagena. Los resultados incluyeron la participación de 10 empresas locales, la programación de 65 citas de negocio y la generación de exportaciones por un monto de US\$38,762 (CRCI, 2022).

Conclusiones

Pese a su ubicación geográfica y teniendo en cuenta el potencial que ofrece, el departamento de Bolívar enfrenta importantes retos en cuanto a infraestructura, conectividad y sostenibilidad. Las deficiencias en la infraestructura vial y de transporte limitan el desarrollo económico y social de la región, dificultando el acceso a servicios esenciales y afectando negativamente su competitividad. Esto es particularmente evidente en la ausencia de un sistema de transporte acuático en Cartagena, una solución que, aunque viable, ha sido postergada durante años debido a intereses políticos y burocráticos.

Por otro lado, Bolívar se posiciona como una de las economías más destacadas del país, con un crecimiento notable en los sectores de comercio y servicios. Sin embargo, para aprovechar plenamente su potencial, es imperativo mejorar la infraestructura logística y fomentar el desarrollo de la industria naval, un sector que aún no ha sido explotado a cabalidad. La creación de nuevas zonas francas y la atracción de inversión, tanto nacional como internacional, son estrategias clave para impulsar la competitividad y generar empleo en la región.

El análisis reveló también la urgencia de avanzar hacia una conectividad multimodal en el departamento. Mejorar la navegabilidad del canal del Dique y del río Magdalena, así como ampliar la infraestructura terrestre, fluvial y aérea, permitirá una mejor integración logística y reducirá los costos de transporte. La especialización en el manejo de cargas sensibles, como productos refrigerados, puede posicionar a Bolívar como un centro logístico en sectores específicos, aportando así un diferenciador competitivo a nivel internacional.

Por otro lado, las recomendaciones también destacan la importancia de fomentar un ecosistema de innovación e investigación en el sector logístico y portuario. La

implementación de un sistema de información estadística unificado facilitará la supervisión de avances en los servicios logísticos, permitiendo ajustes y mejoras continuas. Asimismo, la consolidación de un clúster colaborativo en el sector naval y marítimo, que incluya a empresas, instituciones y profesionales, contribuirá a fortalecer las capacidades tecnológicas e impulsar la sostenibilidad.

En términos de implicaciones, estos hallazgos subrayan que la región posee un potencial enorme para elevar su posición económica y competitiva en el ámbito nacional e internacional. Sin embargo, será necesario un esfuerzo coordinado entre el gobierno, el sector privado y la comunidad para enfrentar los desafíos existentes en conectividad, sostenibilidad y desarrollo económico inclusivo. En el futuro, investigaciones adicionales podrían enfocarse en el impacto de la digitalización en la logística portuaria, la sostenibilidad en la infraestructura marítima y el desarrollo de políticas de ordenamiento que respalden el crecimiento equilibrado entre industria y medio ambiente.

El análisis del capítulo destaca la complejidad de los retos ambientales y de desarrollo que enfrenta Bolívar, especialmente en la protección y gestión de ecosistemas estratégicos como la Ciénaga de La Virgen, la Bahía de Cartagena y las áreas de manglares y arrecifes coralinos. A través de los hallazgos, se observa cómo la expansión urbana, la ocupación ilegal y las actividades industriales y turísticas han deteriorado considerablemente los recursos naturales de la región. La falta de políticas de conservación y vigilancia efectiva ha permitido un incremento en la sedimentación, la contaminación de cuerpos de agua y la pérdida de hábitats clave, como los manglares, lo cual afecta la biodiversidad y la calidad de vida de las comunidades.

En respuesta a estos desafíos, las recomendaciones apuntan a fortalecer la gobernanza ambiental mediante iniciativas como la mesa de gobernanza de la Ciénaga de La Virgen y la capacitación comunitaria para la reforestación con manglares, liderada por organizaciones locales y apoyada por entidades como el SENA y Cardique. La Dirección General Marítima (DIMAR) también desempeña un papel crucial en la protección de terrenos de bajamar, promoviendo una gestión coordinada para detener las ocupaciones ilegales y preservar los bienes públicos. Estas acciones no solo impulsan la conservación de la biodiversidad, sino que también buscan un desarrollo económico más sostenible y resiliente.

A nivel institucional, el Plan de Desarrollo 2024-2027 y los planes regionales de gestión ambiental proponen intervenciones a gran escala, tales como el proyecto del Canal del Dique y el Gran Malecón del Mar en Cartagena. Estos proyectos están diseñados para mejorar la infraestructura, proteger las zonas ribereñas y potenciar el turismo sostenible, subrayando la necesidad de un ordenamiento territorial que integre la protección de ecosistemas con el desarrollo económico de

la región. Sin embargo, el capítulo identifica áreas de oportunidad en la necesidad de una mayor articulación entre los sectores público y privado, y el refuerzo de una supervisión ambiental rigurosa.

De forma general, el análisis sugiere que una gobernanza ambiental colaborativa, el fortalecimiento institucional y la participación institucional y de la comunidad son esenciales para lograr una conservación efectiva y el desarrollo de Bolívar. Las implicaciones de este enfoque subrayan la necesidad de estrategias sostenibles que no solo protejan el medio ambiente, sino que también promuevan la economía local. Para futuras investigaciones, sería útil explorar el impacto de políticas de reforestación y conectividad ecológica, así como evaluar la eficacia de proyectos turísticos sostenibles en áreas sensibles, que fortalezcan aún más la resiliencia ambiental y socioeconómica del departamento.

Referencias

Gobernación de Bolívar. (2008). Plan Regional de Competitividad Cartagena y Bolívar.

Gobernación de Bolívar. (2024). Plan de Desarrollo 2024-2027 Bolívar me enamora.

Universidad del Externado. (2023). Cartagena 2040: Estudio prospectivo estratégico de Cartagena al horizonte del año 2040.