

## PÁGINAS

# Cartagena: primer puerto del Gran Caribe

La Caribbean Shipping Asociaton, en diez ocasiones, ha distinguido, al Puerto de Cartagena como el mejor del Caribe. En el contexto del caos administrativo y la corrupción que ha vivido la ciudad esta noticia es como brisa que refresca. La Sociedad Portuaria de Cartagena inició labores en 1991 al amparo de la privatización de los puertos que impulso el gobierno Gaviria. Todas las proyecciones sobre el futuro de la movilización de carga han sido rebasadas. En 2019 se manejaron más de 3.5 millones de computadores y hay capacidad para operar más de 5 millones. Alberto Zuleta cita un conocido estudio de Fedesarrollo que destaca los encadenamientos productivos “hacia atrás vía insumos y hacia adelante por efecto del valor agregado... por lo que cada 100 pesos de producción del puerto aumenta en 343 la producción bruta nacional.” Esas cifras muestran la positiva influencia del puerto en el desarrollo nacional y en el progreso de Cartagena e incita a mirar también la ciudad industrial en el complejo de Mamonal, en donde sobresale la Refinería de Ecopetrol.

Asimismo, es notorio el mejoramiento de los servicios turísticos en



**Carlos Martínez Simahan**

“Una ciudad que trabaja, suda, produce y crea”

Cartagena y de su dinámica cultural representada en el Festival de Música, en el Hay Festival, en la Universidad de Bellas Artes, en el Festival de Cine, en la escuela de periodismo que fundara García Márquez, en la Feria de Libros (Felicar), en sus Museos y Universidades. Todo eso nos muestra una ciudad que trabaja y suda, que produce y crea. Además, la elección del alcalde Dau convoca a superar los problemas de la Cartagena de los barrios marginados, de la falta de oportunidades, a la cual es obligante y urgente proporcionarle mejor calidad de vida. En fin, no es la de ahora la Cartagena de “vencejos” de que hablara ese poeta escéptico que fue el tuerto López.

Se podría seguir citando cifras y hablando de la alta tecnología que se utiliza en la empresa portuaria, pero hay que decir que ella ha estado gerenciada desde sus comienzos por

Alfonso Salas Trujillo, un ingeniero eléctrico inteligentísimo, con una concepción clara de la misión que tiene entre manos y a cuya dedicación se debe el éxito de esta empresa que es hoy orgullo nacional. Siempre está pendiente de los avances y los retos del sector portuario. No se va a dejar sorprender por el futuro. Sobre su escritorio tiene valiosos análisis de expertos que le facilitarían seguir dirigiendo con tino su nave ya bien aprovisionada. Uno de sus consultores, Ricardo Sánchez, miembro de la ONU-Cepal, advierte sobre “... un modelo de transporte puerta a puerta, mas allá de una mera contenedorización”... y sobre el aumento del nacionalismo, la oposición a los acuerdos comerciales, el rechazo a la migración y los movimientos antiglobalización. Salas ha tomado como propio el reto que lanzara George Friedman en el 2012: “... si en la historia de su país ustedes quisieran hacer algo colectivamente para transformar su lugar en el mundo, yo diría que construir la infraestructura y hacer del Puerto de Cartagena uno de los más vibrantes de América Latina, revolucionarían su sociedad y los convertiría en un jugador global”.

## ENFOQUE ABIERTO

## Objetivo, el empleo

Si Colombia es el segundo destino mundial atractivo para inversión empresarial internacional, los desempleados en ciudades intermedias y pequeñas poblaciones, dicen lo contrario; están hundidos en el olvido.

La estrategia para impulsar economía social generadora de empleo, mantiene puertas abiertas, mientras más de millón y medio de los sin empleo, esperan con mucho aguante.

En medianas y pequeñas poblaciones de Tolima y Huila, entre otros, citados a manera de ejemplo, la pregunta reiterada por hombres y mujeres, en edad activa para trabajar, es si este año, se moverán posibilidades de trabajo.

Algunos tienen preparación educativa, conocimientos técnicos en distintas ramas, manejo administrativo y contable para pequeña y mediana industria, pero no ven ofertas para enganche en sus pueblos.

Los propósitos con ideas y porcentajes están en el filo de un conjunto de teorías promovidas por organismos de análisis económico, que parecen estar impulsando más, negocios transnacionales de sus clientes y abonados.

Opitas y tolimenses dicen que, cuando se habla de medianos y pequeños, se refieren solo al agro y sus cul-



**Juan Álvaro Castellanos**

“No hay ruta para economía social”

tivadores. Meritorio reconocimiento. Olvidan que hay localidades llenas de ventas populares y calles, saturadas de cantinas. No hay industria de ningún nivel.

Y es para actuar en favor de las regiones. La ausencia para fomento laboral está en gobernaciones y alcaldías. Las quejas agregan igual fenómeno en asambleas y concejos; funcionan con recomendación de capataz o político.

La recomendación política, igual que hace años, suma ocupación solo para algunas vacantes a secretarías, asistentes administrativos y personal para servicios de mantenimiento y aseo.

Las plantas industriales de bebidas, alimentos empacados y prendas de vestir, entre otros, están ubicadas con preferencia en capitales de departamentos. No generan empleo a pequeños y medianos municipios.

Esas localidades ofrecen solo trabajo, para vigilancia y protección de depósitos para mantener distribución que, operan con dos o tres empleados, asignados desde plantas en capital de departamento, y, aún desde Bogotá y su periferia.

Los testimonios señalan que es marcada la ausencia de puntos productivos con trabajo para residentes. Algunas alternativas laborales están en pequeños comercios, juegos y apuestas.

Entretanto las grandes industrias, que promueven nacionalismo en publicidad, animan campañas deportivas y artísticas; Eso no se desconoce, pero olvidan los poblados y sus gentes.

Pocas zonas han atraído industrias con enganche laboral para sus residentes; En Cundinamarca, se salva Tocancipá, con productoras propietarias a la vez de actividad comercial. En Antioquia, Envigado y Rionegro, tienen esquemas similares. Al igual que en el Valle.

El Gobierno Nacional puede integrar un plan con ruta especial y, objetivo para empleo, que es lo reclamado en sectores apartados o marginados de protección social. ¿Cuándo será ese cuándo?



**Alfonso Orduz Duarte**

“El bien común es reemplazado por aportes”

## A TRAVÉS DEL TEODOLITO

## Bien común transado

Bogotá continúa siendo una capital con características muy especiales que comienzan con la calidad de la gente, de los bogotanos que no son únicamente los que aquí han nacido, sino todos los otros colombianos y extranjeros que se han instalado en la capital y que han contribuido a darle a esta capital la personalidad que es conocida en el resto del país.

Gran visión tuvo Jiménez de Quesada al fundar la capital de los nuevos terrenos que habían descubierto y estaban en plan de conquista los españoles y todos los que los acompañaron. La ubicación en plena cordillera oriental a una altura providencial, con un clima que difícilmente se puede encontrar alguno parecido incluyendo los días de lluvia que imprime un encanto especial, esta ciudad es única. Su altura sobre el nivel del mar podría ser considerado un factor negativo, la hace especialmente atractiva. La vegetación es a estas alturas un don providencial, que quizás esa podría considerar una ventaja lo ha sido, para los algo así como ocho millones de habitantes contentos y satisfechos de vivir en esta metrópoli.

Todo no podría ser color de rosas porque los avances, el modernismo se han apoderado de ella. Hasta hace unos cien años el medio de transporte urbano era la mula, posteriormente el tranvía y luego el automóvil que nos invadió y, sin lugar a dudas, le ha prestado un servicio invaluable a todo el mundo y ha hecho de este medio de transporte uno de los lunares de la capital.

Las circunstancias que hacen de este sistema de transporte el lunar de Bogotá, son tres. Las vías de las cuales se dispone no son las más adecuadas. La gran cantidad de vehículos automotores, no caben en las vías, aunque se han hecho esfuerzos para construir nuevas y adecuar otras. Una de las vías importantes construidas en el siglo pasado, es la Avenida Caracas que discurre de sur a norte y continúa gravitando positivamente. La famosa y querida Carrera Séptima es una vía a la cual le tenemos un gran efecto; algunos de sus tramos han sido testigos de episodios de la vida nacional: en marca la famosa Plaza de Bolívar. Pero uno de los factores que gravita más seriamente sobre las dificultades en el transporte urbano es sin lugar a dudas la indisciplina de todos nosotros los conductores de vehículos urbanos.

Para tratar de resolver en alguna forma estas congestiones los bogotanos han aceptado que, a pesar de que la libertad de movilización ha sido vulnerada, la circulación vehículos automotores fuera restringida en el proceso denominado de “pico y placa.” Ahora una medida como ésta se verá restringida si quien quiere no acogerse a ella, paga unas sumas que la autoridad bogotana ha resuelto que se debe pagar. Le han dado así “un tiestazo” como decimos los bogotanos, a la disciplina que habíamos aceptado por el bien común. Resulta que ahora el bien común puede ser reemplazado por aportes. No nos parece una buena medida.