



CARTAGENA DE INDIAS COMO CENTRO INTERNACIONAL DE NEGOCIOS

Amézquita Talero, Juan Ignacio
Bustillo Ricardo, Gustavo Adolfo

Sánchez, Julio César
Director

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLIVAR
FACULTAD DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESA
CARTAGENA DE INDIAS D.T. Y C.
2003

INTRODUCCIÓN

En la actualidad el mundo esta viviendo un proceso de globalización acelerado, el cual abarca a todos los países del mundo. Colombia y en especial Cartagena, como principal puerto del país, no puede ser indiferente a este proceso, ya que, si hacemos un análisis rápido nos damos cuenta que Cartagena aun no esta preparada para pertenecer a la elite de las grandes ciudades consideradas Centros Internacionales de Negocios como es el caso de Miami y Nueva York, entre otros. De aquí nace la necesidad de realizar un estudio donde analizaremos, cuales son los factores que posee Cartagena y cuales le faltan para llegar a ser un Centro Internacional de Negocios que contribuya al desarrollo económico y social del país y sobre todo de nuestra región.

1. GENERALIDADES

1.1 BREVE RESEÑA HISTORICA

En 1502, Rodrigo de Bastidas descubrió toda la costa atlántica de Colombia y, con ella, la Bahía de Cartagena, a la cual probablemente bautizó así por ser tan cerrada como la de Cartagena en España, aunque mucho más grande la nuestra. El 1o. de junio de 1533 Pedro De Heredia, colocó la primera piedra para fundar a Cartagena en el sitio que los aborígenes llamaban Calamar, que en la lengua nativa significaba cangrejo. Fue puesta bajo el amparo de San Sebastián como patrono.

Durante casi todo el período colonial, Cartagena fue el punto de llegada de la flota de galeones que anclaba en ella para dar lugar a una primera feria comercial con los mercaderes de Santa fe, Antioquia, Popayán y Quito. La influencia andaluza se incrementó en Cartagena en 1699 cuando el gobierno

español envió a ella un nuevo contingente de 500 soldados para reemplazar las bajas causadas por Pointis en su ataque de 1697

Cartagena tiene el honor de haber sido la primera ciudad Colombiana que declaró su independencia absoluta de España el 11 de noviembre de 1811.

Durante la guerra de independencia, Cartagena fue escenario de numerosos combates, entre ellos el sitio de Pablo Morillo, a finales de 1815, que duro 105 días, al cabo de los cuales debió rendirse dejando un saldo de más o menos 10.000 muertos; por este y otros tantos episodios guerreros, ha sido llamada con justicia **"La Ciudad Heroica"**.

1.2. ASPECTOS GENERALES DE CARTAGENA

Cartagena tiene un arrea total de 616 Km cuadrados, su temperatura media es de 28° C, esta localizada a 2 metros sobre el nivel del mar, limita al norte con el mar Caribe, al sur con el municipio de San Onofre, al este con el municipio de Turbaco y al oeste con el mar Caribe. Su población es de 1.000.000 de habitantes aproximadamente la cual esta constituida por blancos, negros, mestizos e indígenas etc.

Dentro de la Bahía de Cartagena se encuentran tres terminales marítimos modernos y competitivos que son la Sociedad Portuaria Regional Cartagena, Muelles El Bosque y Contecar, especializados principalmente en el manejo de carga general y contenerizada. La carga proveniente y destinada a los grandes centros industriales ubicados en el sector de Mamonal, y las empresas pertenecientes a todas las industrias del país se moviliza en su gran mayoría por los muelles privados de los cuales son concesionarios dichas industrias.

Los puertos controlan el tráfico de carga general y contenerizada, y también uno de ellos se dedica de manera exitosa a la floreciente actividad de cruceros de turismo, que es la Sociedad Portuaria Regional Cartagena.

Cartagena es la gran puerta de entrada a Colombia, que maneja aproximadamente el 40% de la carga del país. Por su situación privilegiada en el Caribe, muy cerca del canal de Panamá, representa una gran ventaja para el comercio exterior colombiano, especialmente en lo relativo a negocios con América del Norte y Europa, los dos mercados de mayor importancia para el país.

1.3. INDICES GENERALES DE CARTAGENA

1.3.1 Empleo. En el año 2000 la tasa de desempleo en Cartagena fue de 21.1%, mayor que la tasa nacional que estuvo en un 20.5%. el rango de la Población Económicamente Activa mas afectado por el desempleo corresponde a las edades de 12 y 24 años. En particular el problema afecta a 37 de cada 100 jóvenes entre 12 y 24 años y a 36 de cada 100 personas entre 18 y 24 años. La explicación para la alta tasa de desempleo para esta población, esta en la inestabilidad del empleo de los jóvenes, quienes aun no han encontrado un empleo compatible y de larga duración, y a su vez por la escasa experiencia y baja calificación que representa esta mano de obra para el sector productivo. Por el contrario solo 14 de cada 100 personas entre 25 y 55 años están desempleadas. Si se considera el nivel educativo, la mayor tasa de desempleo en Cartagena se presenta en la población con un nivel educativo de hasta 4 años de estudios superiores, estando desempleadas 29 de cada 100 personas con ese nivel de educación; en contraste, con la menor tasa presentada en la población con estudios superiores de 5 años y más, donde

solo 13 de cada 100 personas están desempleadas. El 70% de la población ocupada en Cartagena gana hasta 2 salarios mínimos de los cuales el 60% reciben hasta 1 salario mínimo mientras que tan solo 3 de cada 100 personas ocupadas perciben mas de 6 salarios mínimos¹.

1.3.2 Educación Los resultados obtenidos por los estudiantes de grado 11 de los colegios de Cartagena en las pruebas del ICFES del año 2.001, ponen de relieve la deficiente calidad de la educación en el distrito. En los exámenes de Agosto de 1.999 un porcentaje bastante alto de los colegios cartageneros fue clasificado en la categoría de bajo rendimiento.

1.3.3. Servicios Públicos El buen manejo de los servicios públicos es de gran importancia, pues en la medida que estos sean prestados de la manera más eficiente y con la mejor calidad se constituye en una de las bases para generar el desarrollo y el bienestar de región.

- **Acueducto:** Según la Superintendencia de Servicios Públicos, en el 2.00 la cobertura de este servicio en Cartagena llega a 89% del total de la población, de este resultado el sector que tuvo mayor participación en cuanto al número de usuarios fue el residencial con el 93%, el 7 restante corresponde a los sectores comerciales, industrial y oficial.
- **Electricidad:** El consumo de electricidad para el departamento de Bolívar del año 2.000 en comparación con 1.999 aumento considerablemente en todos los sectores. El cubrimiento de este servicio es completo, y el consumo de los usuarios regulares representa el 45% del total, posicionándose como el sector con mayor consumo en la ciudad. El sector industrial a reducido considerablemente su consumo debido a las bajas en la producción por la crisis económica sumado a la creación por parte de las grandes, de sus propias compañías generadoras de energía.

- **Gas:** Cartagena cuenta con una alta infraestructura gaseoducta, ubicándose como el municipio en Bolívar con mayor cobertura en este aspecto, Cartagena representa el 73.5% de los usuarios totales y consume el 95% del suministro de gas en el departamento.
- **Telecomunicaciones:** A finales del año 2.000 Cartagena contaba 134.000 líneas telefónicas, de las cuales 69.000 líneas se encontraban adjudicadas a los estratos 2 y 3 representando el 63% de todas las líneas adjudicadas a sectores residenciales.

Cartagena cuenta con varias empresas que prestan el servicio de suscripción a Internet como son. ENRED, UOL Premium, EPM Net (Empresas Publicas de Medellín) y Celcaribe entre otras.

En cuanto a la telefonía celular Cartagena cuenta con dos grandes empresas que prestan este servicio; que son Celcaribe y Bellsouth de Colombia S.A.

Cartagena también se ve beneficiada por la llegada del cable de fibra óptica, lo cual agiliza las telecomunicaciones y las hace mucho más eficientes.

1.3.4. Economía. La actividad económica a la cual más se dedican los cartageneros es el comercio, con un porcentaje del 30% de la población que posee trabajo, seguido por la industria en general con un 14.65%. En el ámbito industrial los sectores que más se destacan son el turístico y la industria de químicos los cuales están estrechamente ligados con la actividad portuaria y representan una alta participación en este sector del país, superando a muchas regiones de este, ya que gracias a los puertos, las empresas químicas tienen facilidades para sus exportaciones, y el turismo, se ve beneficiado por la llegada de los cruceros.

- **Inversión en Cartagena.** El neto de la inversión de capital suscrito en Cartagena, el cual es el indicador más diciente de la actividad empresarial, tuvo una gran caída para el año de 1.999. Esto lo podemos ver en las cifras que nos arroja los datos de 1.998, año en el cual la inversión en la

ciudad fue de \$252,442.4 millones, comparadas con las cifras de 1.999 en donde la inversión fue de \$102,409.2 millones según el Cuaderno de Coyuntura Económica, lo cual nos refleja una variación de -64% con el año inmediatamente anterior. Esta variación tiene su explicación en los hechos que se dieron durante 1.999, en donde se dejaron de constituir empresas y se liquidaron muchas de estas.

La estructura empresarial de Cartagena se encuentra dividida, según datos de la Cámara de Comercio de Cartagena, de la siguiente forma:

- Total empresas en Cartagena: 12.100
- Microempresas: 11.125 (91.9%)
- Pequeñas empresas: 653 (5.4%)
- Medianas empresas: 190 (1.6%)
- Grandes Empresas: 132 (1.1%)

2. ASPECTOS GENERALES DE UNA CIUDAD CONSIDERADA CENTRO

INTERNACIONAL DE NEGOCIOS

Definir cuales son los aspectos exactos que debe tener una ciudad para ser considerada **Centro Internacional de Negocios (CIN)** no es fácil. No existen parámetros definidos para asignarle este titulo a una ciudad; por lo cual, lo que los autores de esta investigación realizaron fue un sondeo entre las ciudades consideradas **CIN** y resaltar los aspectos más relevantes que estas tienen en común, para así llegar a la conclusión de que necesita Cartagena (motivo de nuestra investigación), para llegar a ser **CIN** y analizar la brecha que existe entre estas, para al final poder llegar a una conclusión de lo que le hace falta a nuestra ciudad. Para mayor facilidad en la investigación, y por consejo de los asesores, la ciudad que los autores tuvimos en cuenta para realizar este

sondeo fue Miami, gracias a la cercanía física y cultural que tienen Miami y Cartagena, además de ser esta ciudad considerada como Puerta de las Americas. A continuación presentamos algunas generalidades de la ciudad de Miami

- Sectores más grandes: South Miami, Hialeah, Miami Beach
- Población del condado: 2,295,000 (estimado para el año 2000)
- Edad media: 34 años
- Ingreso per. capita: \$22,370.
- 25% de la población esta clasificada como pobre.
- Índice del costo de vida: 108% del promedio nacional de U.S.
- Renta de apartamento promedio: 1 alcoba \$676, 2 alcobas \$849, 3 alcobas \$1,032.
- Tasa de desempleo: 7.1%
- Tasa competitiva de escuela secundaria: 69%
- Tasa de graduación de escuela secundaria: 73%
- Tasa de crimen: más alta en el estado.

2.1 Contorno Económico Miami

- Tasa de desempleo: 7.1%
- Impuesto local y estatal: ninguno
- Impuesto sobre las ventas: 6.5%
- Mayor empleador: Las escuelas Públicas de Miami con 34,000 empleados.
- Cantidad de empleos federales en Miami 18,000
- Las Industrias de servicios emplean 33% de la fuerza laboral.
- Mayor sector ocupacional: Apoyo administrativo.
- Segundo mayor sector ocupacional: Gobierno local, estatal y federal.
- Mayor sector de manufactura: Trajes / textiles
- El Puerto de Miami es el puerto de cruceros más grande en el mundo.
- El Aeropuerto Internacional de Miami genera 1 de cada 6 empleos en el sur de la Florida.

2.2. TRANSPORTE

2.2.1 Terrestre. Al estar tendida en un patrón de líneas paralelas, Miami es una de las áreas metropolitanas más fáciles de recorrer. Virtualmente cada carretera en el condado esta orientada norte / sur o este / oeste, haciendo casi imposible perderse.

Para hacer el transporte más fácil, la mayoría de las carreteras están numeradas y rotuladas como noroeste (NO), noreste (NE), suroeste (SO) y sureste (SE) de la intersección de la Avenida de Miami y la calle Flagler. Las calles en Miami viajan este / oeste. Las avenidas viajan norte / sur. Hialeah es la excepción a la regla. Las calles del sector cubano de Hialeah han sido renumeradas y renombradas independientemente a las de la ciudad.

El transporte público esta disponible para todo Miami en la forma de autobuses públicos y ligeros ferrocarriles. Los componentes son el Metrobus, el Metrorail, el Metromover y el Tri-Rail.

Metrobus es un sistema de autobuses públicos que sirve a todo Miami. Tiene más de 60 rutas y estaciones y sirve a 200,000 personas al día. Metrobus es el único sistema de Transporte Público sirviendo en las playas.

Metrorail es un sistema de elevadas vías férreas que unen el sur de Hialeah, el distrito financiero de Miami y el este de Kendall.

Metromover es un pequeño tren elevado que viaja alrededor del distrito financiero de Miami. Tri-Rail es un sistema regional de vías férreas que conecta la parte sur de Palm Beach con Miami. La terminal norte es la estación Magnolia en el condado de Palm Beach y la sur esta en el Aeropuerto Internacional de Miami. Los usuarios de Tri-Rail pueden traspasarse al sistema de Metrorail y Metrobus en la ciudad de Miami.

Miami esta entrelazado con autopistas. La más notable es la Interestatal 95 la cual corre norte / sur, el Florida Turnpike, una carretera con peajes que corre norte / sur a lo largo de los pantanos, la State Road 826 la cual corre alrededor de la punta oeste del área metropolitana, la Interstate 75 la cual une SR 826 y la parte oeste del condado de Broward, y State Road 836 la cual une Interstate

95 y el Turnpike. El Turnpike y la 836 tienen peajes. State Road 112, la cual une el aeropuerto con el sector de Miami Beach, también tiene peaje.

- **Tráfico** Como cualquier otra área metropolitana grande, Miami tiene carreteras extremadamente congestionadas. La región esta clasificada tercera en la nación por tráfico pesado. Las horas de tráfico pesado en la mañana comienzan alrededor de las 6:30 A.M. en camino a Miami. Las horas de tráfico pesado en la tarde comienzan alrededor de las 3:30 P.M. y duran hasta bien pasadas las 6:30 P.M. cuando todo el mundo se aleja de la ciudad. Para aliviar un poco la congestión, hay un High Occupancy Vehicle Lane (HOV por sus siglas en Ingles) en la Interstate 95 limitado a transporte colectivo en automóvil durante las horas de tráfico.

- **AEREO.** Los viajeros del aire en el sur de la Florida son servidos por el

Aeropuerto Internacional de Miami (MIA), uno de los más grandes del mundo.

Con 150 aerolíneas y vuelos a 5 continentes, los residentes locales tienen acceso de pasajeros y carga a ciudades por todo el mundo.

El Aeropuerto Internacional de Ft. Lauderdale-Hollywood también sirve el sur de la Florida. Como tiene menos vuelos que MIA, Ft. Lauderdale International tiene mucho menos tumulto y es más fácil de navegar.

El Aeropuerto Internacional de Miami, cuenta en estos momentos con un Plan Maestro de Expansión el cual busca diferentes objetivos que traerán como resultado mayor facilidad y confortables áreas para todos los usuarios, tanto de carga como de pasajeros. La expansión del terminal sumará un total aproximado de 2,7 millones de pies cuadrados, lo cual sumado a 4,7 millones de pies cuadrados ya existentes suman un total de 7,4 millones de pies cuadrados. También se harán mejoras para facilitar el aspecto aéreo, los corredores de carga y las líneas para taxis; todo esto para optimizar la utilización de los medios terrestres. Se crearán también sistemas de transporte

que consisten en accesos rápidos de las avenidas de la ciudad hacia las vías que llegan a los parqueaderos del aeropuertos.

La primera responsabilidad de la división de planeación y desarrollo es asegurar el ordenamiento y el eficiente desarrollo del aeropuerto de la ciudad de Miami para tener futuras actividades de demanda y asegurar que toda iniciativa de expansión sea compatible con la comunidad.

- **MISIÓN DEL PLAN MAESTRO DEL AEROPUERTO DE MIAMI**

Planear una moderna y viable infraestructura en el aeropuerto de Miami requiere que los planes de la división de desarrollo consideren importantes temas regionales como son el rápido crecimiento de la población, el crecimiento de la diversidad de etnias y la economía global. El aeropuerto de Miami comúnmente llamado puerta de las Américas es el más importante punto de acceso de la mercancía que entra y sale de Estados Unidos hacia y desde sur y centro América. El plan maestro del aeropuerto maneja una visión hacia

el año 2010 teniendo en cuenta un rápido incremento en el volumen de pasajeros y tráfico de carga. El plan se inició en 1991 y en 1994 intentó proveer una gran visión del aeropuerto sirviendo como guía para futuros proyectos en este. El objetivo es maximizar y balancear la capacidad del sistema dentro de los límites existentes del aeropuerto.

El plan recomendó un número de conceptos que fueron refinados para incluir las siguientes mejoras seleccionadas:

La construcción de un nuevo carril paralelo al norte para proveer suficiente capacidad de tráfico automotriz. En adición al nuevo carril, se construirá un nuevo paradero donde los pasajeros podrán desplazarse más cómodamente hacia el interior del aeropuerto, reduciendo retrasos y previendo flexibilidad en el movimiento del carril abierto más allá del área del terminal y las avenidas.

Esta expansión continua del terminal ha creado expectativas de proveer hasta 3600 pasajeros por hora y un extensivo movimiento de carga y pasajeros (cuadro 1 y 2). Esta nueva función se espera que complete el proyecto para el 2004 o 2005.

Una extensiva expansión del área de carga en el lado oeste y norte esta planeada para acomodar el ambiente y duplicar el volumen de carga aérea en los próximos 20 años (cuadro 3, 4 y 5). Varios cambios en el sistema de transporte están ya propuestos, incluyendo un proyecto de transporte intermodal para el centro internacional de Miami.

Como lo hemos dicho anteriormente este nuevo plan maestro proyecta satisfacer las necesidades crecientes de los usuarios del aeropuerto.

A continuación presentaremos algunas tablas con índices del año 2.001 del Aeropuerto Internacional de Miami.

- **Cuadro 1. Cantidad de Pasajeros Internacionales. (Ranking)**

Rank	Aeropuerto	Ciudad	Pasajeros	% variación
1	Heathrow (LHR)	Londres	53.8	-5%
2	Charles de Gaulle (CDG)	Paris	43.4	-0.6%
3	Frankfurt (FRA)	Frankfurt	40.0	-0.7%
4	Schiphol (AMS)	Amsterdam	39.2	+0.2%
5	Hong Kong Int'l (HKG)	Hong Kong	32.0	-0.3%
6	Gatwick (LGW)	Londres	28.1	-3%
7	Changi (SIN)	Singapore	26.5	-2%
8	Tokyo Narita (NRT)	Tokyo	22.2	-7%
9	Bangkok Int'l (BKK)	Bangkok	21.4	+4%
10	Zurich (ZRH)	Zurich	19.7	-7%
11	Brussels National (BRU)	Brussels	19.6	-9%
12	New York Kennedy (JFK)	New York	16.6	-10%
13	Barajas (MAD)	Madrid	16.6	+3%
14	Chiang Kai Shek Int'l	Taipei	16.5	-1%
15	Manchester (MAN)	Manchester	16.3	+5%
16	Copenhagen (CPH)	Copenhagen	16.1	-0.5%
17	Los Angeles Int'l (LAX)	Los Angeles	16.0	-8%
18	Lester B. Pearson Int'l	Toronto	15.7	-5%
19	MIAMI INT'L (MIA)	MIAMI	15.2	-6%

- **Cuadro 2. Total Pasajeros incluyendo Vuelos Nacionales**

Ranking	Aeropuerto	Ciudad	Total Pasajeros(Milliones)	% Variacion
1	Hartsfield Atlanta Int'l (ATL)	Atlanta	75.9	-5%
2	O'Hare Int'l (ORD)	Chicago	67.4	-7%
3	Los Angeles Int'l (LAX)	Los Angeles	61.6	-9%
4	Heathrow (LHR)	London	60.7	-6%
6	Dallas-Ft. Worth Int'l (DFW)	Dallas	55.2	-9%
7	Frankfurt (FRA)	Frankfurt	48.6	-2%
8	Charles de Gaulle (CDG)	Paris	48.0	-0.5%
9	Schiphol (AMS)	Amsterdam	39.5	-0.2%
10	Denver Int'l (DEN)	Denver	36.1	-7%
11	Sky Harbor Int'l (PHX)	Phoenix	35.4	-2%
12	McCarran International (LAS)	Las Vegas	35.2	-5%
13	Houston Intercontinental (IAH)	Houston	34.8	-1%
14	San Francisco Int'l (SFO)	San Francisco	34.6	-16%
15	Minneapolis/St. Paul (MSP)	Minneapolis	34.3	-7%
16	Barajas (MAD)	Madrid	34.0	+4%
17	Hong Kong Int'l (HKG)	Hong Kong	32.5	-0.6%
18	Metro Wayne County (DTW)	Detroit	32.3	-9%
*19	MIAMI INT'L (MIA)	MIAMI	31.7	-6%

• fuente: www.miamicityguide.com/airport

Como podemos observar en las anteriores tablas, el aeropuerto de Miami ocupa una privilegiada posición dentro de lo grandes aeropuertos del mundo, posición esta que espera mejorar con la expansión y las reformas que se le están haciendo a su aeropuerto.

- **Cuadro 3. Cantidad de Carga Nacional (EU). (Millones de Toneladas)***

Ranking	Aeropuerto	Ciudad	Total Carga	% Variacion
1	Memphis Int'l/FedEx (MEM)	Memphis	2.87	+6%
2	Los Angeles Int'l (LAX)	Los Angeles	1.78	-11%
3	MIAMI INT'L (MIA)	MIAMI	1.73	+0.7%
4	Louisville Int'l/UPS (SDF)	Louisville	1.61	-3%
5	New York Kennedy (JFK)	New York	1.47	-21%
6	O'Hare Int'l (ORD)	Chicago	1.26	-12%
7	Indianapolis Int'l (IND)	Indianapolis	0.87	+4%
8	Newark Int'l (EWR)	Newark	0.79	-27%
9	Dallas-Ft. Worth Int'l (DFW)	Dallas	0.67	-9%
10	Hartsfield Atlanta Int'l (ATL)	Atlanta	0.65	-9%
11	Oakland Int'l (OAK)	Oakland	0.63	-13%
12	San Francisco Int'l (SFO)	San Francisco	0.57	-26%

- **Cuadro 4. Cantidad de Carga Internacional* (Millones de Toneladas)**

* fuente: www.miamicityguide.com/airport

Ranking	Aeropuerto	Ciudad	Carga Internacional	% variacion
1	MIAMI INT'L (MIA)	MIAMI	1.34	-6%
2	New York Kennedy (JFK)	New York	1.12	-20%
3	Los Angeles Int'l (LAX)	Los Angeles	0.93	-7%
4	O'Hare Int'l (ORD)	Chicago	0.78	-3%
5	San Francisco Int'l (SFO)	San Francisco	0.36	-25%
6	Hartsfield Atlanta Int'l (ATL)	Atlanta	0.28	-6%
7	Newark Int'l (EWR)	Newark	0.19	-22%
8	Memphis Int'l/FedEx (MEM)	Memphis	0.17	-4%
9	Dallas-Ft. Worth Int'l (DFW)	Dallas	0.16	+0.6%
10	Houston Intercontinental (IAH)	Houston	0.13	-0.5%
11	Philadelphia Int'l (PHL)	Philadelphia	0.13	+14%
12	Washington Dulles Int'l (IAD)	Washington, DC	0.13	-11%
13	Logan Int'l (BOS)	Boston	0.098	-16%

• **Cuadro 5. Total Carga en el Mundo. (Millones de Toneladas).***

* fuente: www.miamicityguide.com/airport

* fuente: www.miamicityguide.com/airport

Ranking	Aeropuerto	Ciudad	Total	% variacion
1	Memphis Int'l/FedEx (MEM)	Memphis	2.90	+6%
2	Hong Kong Int'l (HKG)	Hong Kong	2.32	-7%
3	Los Angeles Int'l (LAX)	Los Angeles	1.96	-13%
4	Tokyo Narita (NRT)	Tokyo	1.85	-13%
5	MIAMI INT'L (MIA)	MIAMI	1.81	-0.2%
6	Frankfurt (FRA)	Frankfurt	1.78	-6%
7	Charles de Gaulle (CDG)	Paris	1.75	-1%
8	Changi (SIN)	Singapore	1.69	-10%
9	Louisville Int'l/UPS (SDF)	Louisville	1.62	-3%
10	New York Kennedy (JFK)	New York	1.58	-21%
11	O'Hare Int'l (ORD)	Chicago	1.43	-12%
12	Heathrow (LHR)	London	1.39	-10%
13	Schiphol (AMS)	Amsterdam	1.36	-3%
14	Incheon Int'l (ICN)	Incheon	1.32	N/A
15	Chiang Kai Shek Int'l (TPE)	Taipei	1.31	-2%

Como podemos ver después de analizar estas tablas, el Aeropuerto de Miami es uno de los terminales aéreos con mas movimiento de todo el mundo tanto

de pasajeros como de carga; es el 5° en el ámbito mundial y el 1° en los Estados Unidos demostrando así por que es la puerta principal para los productos procedentes de todo el mundo que quieren ser vendidos en este país.

A continuación tenemos un listado de algunas de las aerolíneas más importantes que trabajan en el Aeropuerto Internacional de Miami (cuadro 6 y 7).

- **Cuadro 6. AEROLÍNEAS NACIONALES.**

AIR TRAN
AMERICAN TRANS AIR (ATA)
AMERICA WEST AIRLINES
AMERICAN AIRLINES
AMERICAN EAGLE
COMAIR (Delta Connection)
CONTINENTAL AIRLINES
DELTA AIR LINES
GULFSTREAM INTERNATIONAL (Continental Connection)
LYNX AIR INTERNATIONAL

NATIONAL AIRLINES
NORTHWEST AIRLINES
PAN AMERICAN AIRWAYS
UNITED AIRLINES
US AIRWAYS
US AIRWAYS EXPRESS
AEROLINEAS DE CARGA
AIRBORNE EXPRESS
AMERIJET
ARROW AIR
DHL AIRWAYS, INC.
FEDEX
FLORIDA WEST INTERNATIONAL
IBC AIRWAYS
MERLIN EXPRESS (FedEx Feeder)
MOUNTAIN AIR CARGO (FedEx Feeder)
POLAR AIR CARGO
UPS
AEROLINEAS DE CARGA Y PASAJEROS
FALCON AIR EXPRESS
MIAMI AIR INTERNATIONAL
NORTH AMERICAN

PLANET AIRWAYS

- **Cuadro 7. AEROLÍNEAS INTERNACIONALES**

ACES	COLOMBIA
AEROCONTINENTE	CHILE
AEROLINEAS ARGENTINAS	ARGENTINA
AEROMAR	DOMINICAN REPUBLIC
AEROMEXICO	MEXICO
AEROPOSTAL	VENEZUELA
AIR CANADA	CANADA
AIR D' AYITI	HAITI
AIR FRANCE	FRANCE
AIR JAMAICA	JAMAICA
ALITALIA	ITALY
AVIANCA	COLOMBIA
BAHAMASAIR	BAHAMAS
BRITISH AIRWAYS	UNITED KINGDOM
BWIA	TRINIDAD
CAYMAN AIRWAYS	CAYMAN ISLANDS
COPA	PANAMA
DUTCH CARIBBEAN AIRLINES	NETHERLANDS ANTILLES

EL AL	ISRAEL
IBERIA	SPAIN
LAB	BOLIVIA
LACSA	COSTA RICA
LAN CHILE	CHILE
LTU	GERMANY
LUFTHANSA	GERMANY
MARTINAIR	NETHERLANDS
MEXICANA	MEXICO
SOL AIR	HONDURAS
SOUTHERN WINDS	ARGENTINA
SURINAM AIRWAYS	SURINAM
SWISS INT'L AIR LINES	SWITZERLAND
TACA	EL SALVADOR
TAM	BRAZIL
VARIG	BRAZIL
VIRGIN ATLANTIC	UNITED KINGDOM
AEROLINEAS DE CARGA	
AEROMEXPRESS	MEXICO
CHINA AIRLINES	TAIWAN
DHL AERO EXPRESO	PANAMA
ESTAFETA	MEXICO

MASAIR	MEXICO
SANTA BARBARA AIRLINES	VENEZUELA
STAF CARGO	ARGENTINA
TAMPA	COLOMBIA
AEROLINEAS DE CARGA Y PASAJEROS	
BALAIR	SWITZERLAND
EDELWEISS	SWITZERLAND
WESTAIR	MEXICO

- Fuente: www.miamicityguide.com/airport

Observando los cuadros anteriores nos damos cuenta que el aeropuerto de Miami tiene una variedad de aerolíneas tanto para pasajeros como para carga, lo cual redundará en los usuarios del terminal, dándoles más oportunidades de escogencia según sus perspectivas.

2.2.3 MARITIMO

- **CARGA**

En el año 2001, el puerto de Miami estimó un impacto económico en la comunidad con pérdidas por \$8 mil millones de dólares y en la suspensión de 45.000 trabajos.

Miami es el puerto más grande de contenedores de la Florida, y está entre los diez más grandes de los Estados Unidos

La localización geográfica y la afinidad cultural han contribuido en hacer del puerto de Miami un cubo global y ser proclamada ciudad **Puerta de las América**, como anteriormente lo hemos mencionado.

El puerto ofrece la frecuencia más grande de servicio de carga, con el mayor número de líneas navieras (ver cuadro 1), llegando a la mayoría de destinos a través del mundo, de estas, 40 líneas navieras llegan a 132 países y 362 puertos alrededor del mundo y 26 a 33 países y 101 puertos en América latina y el Caribe.

En el 2001, el volumen de carga que se movió a través del puerto de Miami excedió los 8. 2 millones de toneladas - exportaciones 3.808.998 toneladas e importaciones 4.438.006 toneladas - y el número de contenedores fue de 955.671, con un aumento del 10% a comparación del año 2.000¹.

La base de clientes tradicionales del puerto ha sido de América latina y el Caribe, contabilizando el 62% del volumen total del puerto.

En el 2.001 los países que más volumen de carga movieron en el puerto de Miami fueron: Honduras, Venezuela, Guatemala, Brasil, y Hong Kong (cuadro 8).

Cuadro 8. Países que más carga mueven en el Puerto de Miami

Puesto	País	Toneladas	% del total
1	Honduras	752.891	9.13
2	Venezuela	614.315	7.45
3	Guatemala	612.245	7.42
4	Brasil	446.174	5.41

5	Hong Kong	418.241	5.07
6	Italia	413.663	5.02
7	España	397.070	4.81
8	República Dominicana	370.895	4.50
9	Jamaica	347.648	4.22
10	Países Bajos	264.246	3.20
11	Taiwán	252.202	3.06
12	Chile	233.758	2.83
13	Alemania	233.557	2.83 ²
14	Colombia	224.334	2.72
15	Panamá	220.293	2.67
16	Japón	212.620	2.58
17	Costa Rica	190.626	2.31
18	Francia	181.389	2.20
19	Reino Unido	178.900	2.17
20	Bahamas	153.343	1.86
21	Argentina	141.194	1.71
22	Ecuador	114.579	1.39
23	México	108.425	1.31

²Cuadro extraído de www.metro-dade.com/portofmiami

- **CRUCEROS**

El puerto de Miami sigue siendo indiscutiblemente la "capital de los cruceros del mundo. "

El puerto de Miami es el hogar de mas de 18 líneas navieras de cruceros y mueve casi 3. 4 millones de pasajeros al año.

Uno de cada tres pasajeros norteamericanos que toman un crucero lo hacen desde el Puerto de Miami.

Miami ofrece una variedad amplia de destinos de cruceros como son Bahamas, México, el Caribe, América del sur, Europa, el lejano Oriente y muchos mas destinos alrededor del mundo.

Entre los proyectos recientemente aprobado, se creo un programa de mejora de capital, que incluye la construcción de dos nuevos terminales para cruceros, y la remodelación de dos terminales ya existentes y de dos garajes adicionales del estacionamiento.

Miami es la terminal de viajeros más grandes y la más avanzada tecnológicamente construidas en el mundo.

2.3 SECTOR FINANCIERO

En la ciudad de Miami hay muchas instituciones financieras. Los siguientes bancos tienen más de 10 sucursales con cajeros electrónicos compatibles con cualquier banco en el mundo en Miami. Los Bancos más importantes de esta ciudad son:

- Bank of America (97 oficinas)
- First Union (53 oficinas)
- Washington Mutual (40 oficinas)
- SunTrust (37 oficinas)
- Union Planters Bank (32 oficinas)
- Citibank (16 oficinas)
- BankAtlantic (11 oficinas)

2.4 COMERCIO

Tres tiendas nacionales de descuento son originales de Miami: WalMart, K-Mart, y Target. no tendremos problema encontrando una de estas cerca de nuestro hogar a menos que decidamos vivir en la playa. Por alguna razón, ninguna de estas esta localizada allí.

Los dos supermercados más grandes en la Florida son Publix y Winn Dixie. encontraremos uno o el otro (o los dos) prácticamente en cada esquina en Miami. Publix tiene mejor ambiente que Winn Dixie (con la excepción de un nuevo supermercado Winn Dixie). Winn Dixie es alrededor de 10-15% mas barato que Publix.

La naturaleza de las ventas en Miami es básicamente la misma que encontraremos en cualquier otra gran ciudad de América con una mayor excepción: lenguaje. En Miami, siempre encontraremos un representante de ventas que hable Español, Francés, Portugués y otros idiomas. Para las personas las cuales el Inglés es su primer idioma y quieren ir de compras a lugares más típicos lo opuesto puede ocurrir. Hay establecimientos en la

Florida en los cuales no se puede encontrar a un representante de ventas que hable el Inglés. Pero esa es la excepción; la mayoría de las tiendas y restaurantes en la ciudad tienen empleados multilingües y no se debe tener ningún problema comunicándose en su lengua nativa. Los consumidores en Miami tienen acceso ilimitado a las marcas de diseñadores mundialmente conocidas a precios relativamente económicos.

Miami tiene 9 centros comerciales los cuales incluyen restaurantes:

- Aventura Mall
- Dadeland Mall (al este de Kendall)
- Mall de las Americas (suroeste del aeropuerto y cerca de Fountainebleau Blvd.)
- International Mall (suroeste de Doral)
- Bal Harbor Mall
- The Falls (al sur de Kendall)
- 163rd Street Mall (North Miami Beach)
- Westland Mall (al sur de Miami Lakes y Hialeah)

- Town & Country Shops (Kendall)

Todos estos centros comerciales tienen las típicas tiendas por departamento Norte Americanas: Sears, J.C. Penny's, Macy's, Burdines (equivalente a Macy's), Bloomingdales, Lord & Taylor y Saks Fifth Avenue. Usted también encontrará pequeñas tiendas especializadas y cadenas nacionales. Bal Harbor Mall es el centro comercial más exclusivo de Miami. En adición a estos centros en Miami, los consumidores con automóvil tienen acceso a los centros comerciales del condado de Broward incluyendo el mundialmente famoso Sawgrass Mills Mall donde se encuentra una colección enorme de tiendas de descuento localizadas al oeste del condado. Bayside Market Place: localizado en la bahía de Biscayne.

- Lincoln Road: Una zona pedestre popular en Miami donde se encuentran cafés, galerías de arte, boutiques y centros culturales.
- Cocowalk: En el sector turístico de Coconut Grove donde también se encuentran cafés, boutiques, tiendas de zapatos, centros de entretenimiento y una variedad de tiendas especializadas.

- Sunset Place: Una colección de centros de entretenimiento, tiendas especializadas y pequeños restaurantes en South Miami.
- Las tiendas de Miracle Mile en Coral Gables.

Main Street Shops: Una pequeña colección de tiendas especializadas y restaurantes en Miami Lakes.

3. ANÁLISIS ESTRUCTURAL DE CARTAGENA DE INDIAS

En este capítulo analizaremos todos los aspectos con los que cuenta y contará en un futuro Cartagena para su posible desarrollo como ciudad Centro Internacional de Negocios. La secuencia que llevara el análisis de estos aspectos es la misma secuencia que se utilizo en él capítulo anterior.

3.1. TRANSPORTE

3.1.1. Terrestre. En la ciudad de Cartagena el transporte de mercancías por medio de la vía terrestre es de vital y primordial importancia, ya que la ciudad de Cartagena es considerada como puerto marítimo principal de Colombia; esto quiere decir que por ella ingresa la mayor cantidad de las importaciones y salen también una gran cantidad de exportaciones, trayendo como consecuencia un fortalecimiento a través de los años de la industria transportadora en el ámbito local, mejorando la red o malla vial de la ciudad para cumplir con las exigencias o demandas de la actualidad.

Las empresas de transporte son consideradas un conjunto de activos y procedimientos destinados por los propietarios al servicio de transporte público en el ámbito local y nacional, sujetándose a las normas establecidas por las leyes para cada modalidad y tipo de transporte. La función de estas empresas consiste en prestar el servicio de movilización de mercancías o bienes susceptibles a ser transportados, que en este caso son proporcionados por los clientes. Estas operaciones se realizan en camiones de diferentes dimensiones, dependiendo de los requerimientos de los clientes, que cumplen con los requisitos exigidos por el ministerio de transporte, además se deben cumplir con las exigencias requeridas por el cliente utilizando conductores con experiencias, habilidades, conocimientos y responsabilidades, para que la carga llegue segura y en los tiempos estipulados.

Esta labor se realiza cuando hay un requerimiento de los usuarios a través de un contrato, mediante el cual una de las partes se obliga para con la otra a

cambio de un precio o flete a conducir de un lugar a otro en un medio determinado y en un plazo fijado a entregar al destinatario.

Algunas de las empresas de transporte más utilizadas en la ciudad son:

- Cootrasur.
- Transportes JOALCO.
- ARG
- Logistec
- Copetran
- Transer
- Transportes Sánchez Polo

Entre otras.

En el 2000, Cartagena contaba con una longitud vial de Ochocientos Diez Mil Quinientos Cuarenta y nueve (810.549mts) metros, de los cuales dos mil setenta (2.070) se encuentran con adoquines, pavimentadas cuatrocientas treinta y cuatro mil ochocientos treinta y ocho (434.838 mts), con andenes existen setenta y cuatro mil setecientos setenta y seis (74.776 mts) y sin

pavimentar doscientos noventa y ocho mil quinientos treinta y cinco (298.535 mts), que representa un 35% del total de las vías, porcentaje altísimo considerando a Cartagena centro afluente de la mayoría del comercio del país.

Cartagena cuenta con 47 rutas urbanas de buses, las cuales recorren la ciudad. Estas rutas son recorridas en su mayoría por buses, busetas ordinarias, y algunos buses de lujo de que se reúnen en 7 grandes cooperativas de transporte existentes en Cartagena, las cuales prestan sus servicios a casi 3.200 pasajeros.

3.1.2. Aereo. El Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena ubicado en el barrio residencial de Crespo, es uno de los aeropuertos peor ubicado de nuestro país. Como se dice anteriormente se encuentra dentro de una zona residencial, lo cual afecta a los habitantes de esta comunidad.

Aena Internacional (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) es la empresa dueña de la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., compañía que gestiona el funcionamiento del Aeropuerto Rafael Núñez, esta empresa

consolidada desde 1.996 ha venido haciendo remodelaciones y reestructuraciones al Rafael Núñez, tratando de convertirlo así en un aeropuerto digno de la ciudad más visitada del país. Las actividades de remodelación y reestructuración empezaron por darle un ambiente más agradable al aeropuerto, para que así, sus visitantes se sintieran más cómodos. Es por eso que tanto el muelle nacional como el internacional se ampliaron y se le agregaron más sillas para acabar con el problema de incomodidad de los viajeros, seguidamente se crearon mini-plazas, donde cualquier persona que este en el terminal puede disfrutar de un refresco, un café o diferentes tipos de comidas; también se instaló el aire acondicionado central importantísimo para amainar las temperaturas tan altas que se dan en la ciudad, y además mejorar el desempeño de los trabajadores del terminal. Así hoy en día Cartagena cuenta con un aeropuerto más o menos bien dotado lo cual se ha visto reflejado en el aumento del movimiento de pasajeros del año 2.000 al 2.001 (cuadro 9).

Cuadro 9. Evaluación de Movimiento de Pasajeros

Total Nal.	Total	% 00-01	Total	Total	% 00-01	Total	Total	% 00-01
2.001	Nacional		Internacional	Internacional		2.001	2.000	
	2.000		2.001	2.000				
889.151	833.772	6.64%	102.382	71.771	42.65%	991.533	905.543	9.5%

(fuente www.aena.es/intern/maintern.htm)

El código del aeropuerto Internacional Rafael Núñez es CTG. Las 3 líneas aéreas principales que proveen servicio a la Ciudad son Aces, Avianca, Copa y Aerorepublica.

3.1.3. Marítimo. En la Zona Portuaria de Cartagena existen siete Sociedades Portuarias de servicio público que son las siguientes: 1.Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, 2.Puerto de Mamonal, 3.Algranel, 4.Muelles El Bosque, 5.Contecar 6.Zona Franca de Muelles y Servicios, y 7.Sociedad Portuaria de Mamonal (Abocol).

- **Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.**

Con el auge de las exportaciones e importaciones que dan dinamismo al sector comercial e industrial del país se ha creado la necesidad de un ente que administre los puertos donde atracan las diferentes embarcaciones del mundo; gracias a esta necesidad se conformo la sociedad portuaria de Cartagena que hoy en día cuenta con el único puerto colombiano que ofrece mas alternativas a la hora de elegir una línea marítima confiable, ruta, destino y frecuencia; ofreciendo unos servicios de almacenaje donde los comerciantes pueden guardar sus cargas selectivamente es decir, productos de consumos ocupan un espacio o área especifica al igual que los productos químicos; además cuenta con una zona de inspección aduanera con el fin de minimizar el tiempo de los clientes en los procesos aduaneros con su respectiva documentación.

La sociedad portuaria de Cartagena cuenta con un exclusivo equipo de ingenieros que prevén los posibles contratiempos que pueda tener un contenedor al igual que se encargan de su mantenimiento para su eficiente desempeño.

Toda esta organización tecnológica es con el único propósito de satisfacer las necesidades de los importadores y exportadores brindándoles un servicio con la más alta calidad.

- **Creación del puerto**

Regulaciones portuarias en Colombia crearon nuevos entes privados para administrar y operar las instalaciones portuarias, antes manejadas por el ente gubernamental llamado Puertos de Colombia (Colpuertos) . Así nace la Sociedad Portuaria de Cartagena, la cual comenzó a administrar el antiguo terminal marítimo de manga el 13 de diciembre de 1993.

Conocido como el terminal de Manga, está administrado por la SPR de Cartagena por una Concesión otorgada en julio de 1993, que le permite "ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva, las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias" a lo largo de 735 metros y un área de 33.7 Hectáreas. El tipo de carga movilizada es la Carga general, Carga contenedorizada y Carga a granel (sólidos y líquidos) .

En cuanto a su infraestructura, la SPRC cuenta con los siguientes muelles: 2 Espigones (longitud 407 m, ancho 48.69 m) y tres Marginales con longitud de 448 m. En edificaciones hay 9,760 m². Hay 8 bodegas con área de 48,636 m². Cuenta también con 2 cambuches con área de 400 m² y el área de casas fiscales es de 3,375 m². Entre patios y zonas de parqueo se cuenta con 130,000 m².

En corto tiempo se ha alcanzado logros muy significativos sin embargo se sigue trabajando con la visión de convertir el puerto en el terminal de contenedores más competitivo y moderno de Sudamérica y área del caribe.

- **Ventajas de la Sociedad Portuaria de Cartagena**

La sociedad portuaria de Cartagena reúne ventajas geográficas y económicas difíciles de igualar por otros puertos del área:

Las operaciones marítimas están protegidas naturalmente en una bahía de aguas profundas en todas las épocas del año, con un canal de 41' y planes de profundización a corto plazo a 45'

Excelentes instalaciones físicas adecuadas para el almacenaje de todo tipo de carga en bodegas cubiertas o al aire libre, especialmente contenedores.

Cartagena y su terminal marítimo están conectadas a una red vial que comunica con los principales centros de consumo y producción del país.

Acceso directo al sistema fluvial colombiano, posibilitando el transporte directo de contenedores al interior del país.

Zonas libres industriales y comerciales, además de una completa gama de servicios portuarios.

La más moderna infraestructura portuaria, respaldados por los mas sofisticados equipos de comunicación y sistema de intercambio electrónico de datos.

- **Servicios que ofrece la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena**

Almacenaje: La sociedad portuaria de Cartagena posee la infraestructura más moderna y segura para almacenar cargas. Dispone de cinco bodegas y un amplio cobertizo que suman mas de 28.000 metros cuadrados clasificados según el tipo de mercancía. Dispone de los sistemas de control más confiables del mundo y el personal capacitado para asegurar el buen manejo y seguridad de la carga.

Carga Convencional: Mercancías como el café, resinas sintéticas, níquel, tabaco y productos químicos, son algunos de los productos de exportación manejados en el terminal de contenedores de la sociedad portuaria de Cartagena. Así mismo una variedad de carga es recibida en las instalaciones, entre la que hay maquinaria y equipo especializado, productos alimenticios, electrodomésticos, repuestos automotrices, juguetería, algodón y demás.

Zona de inspección aduanera : Modernas instalaciones con plataformas especiales, permiten una inspección rápida y eficiente de la carga, ahorrándoles tiempo a los clientes en sus procesos aduaneros.

Amplio patio de contenedores: el terminal de contenedores de la sociedad portuaria de Cartagena puede asignar a cualquier línea naviera un espacio exclusivo para almacenaje de contenedores vacíos. La utilización del espacio asignado será supervisada mensualmente para determinar la eficiencia y el uso correcto de éste. Las áreas de pre-estiba para carga de exportación se pueden asignar desde 48 a 24 horas antes del arribo de la motonave. El área de pre-

estiba se asigna cerca al sitio de atraque correspondiente a la motonave para posibilitar una mejor eficiencia y control en la operación de cargue.

Refrigerados: La sociedad portuaria de Cartagena tiene el más moderno y seguro patio de contenedores refrigerados de Latinoamérica, con 120 espacios disponibles para contenedores con tomas de 220/ 440 KW y un sistema móvil “Power Pack”, que permite instalar 60 contenedores refrigerados en cualquier área. Unos monitores permanentes sistematizado evalúan los consumos de corriente durante el tiempo que el contenedor permanece en el patio y garantiza un suministro confiable. Cada contenedor es verificado por un técnico especializado, quien establece los rangos de temperaturas necesarias de acuerdo al producto.

Hay la facilidad de monitorear la temperatura del contenido en refrigeración, mediante un registro gráfico que reconstruye del mismo y muestra cualquier falla o emergencia que se presente. El terminal posee una planta de emergencia suministradora de energía que entra en funcionamiento automáticamente para proteger y evitar posibles daños a la carga.

Infraestructura y almacenaje

El terminal de la sociedad portuaria de Cartagena cuenta con varias posiciones de atraque para naves portacontenedores y carga general:

Disponibilidad de (8) ocho muelles y dos atracaderos para buques Roll On y Roll Off con una profundidad de hasta 41 pies y próximamente a 45'.

Posibilidad para atender portacontenedores Panamax.

Servicio de atención permanente a las naves 24 horas al día, 365 días del año.

Para almacenajes en áreas cubiertas el terminal cuenta con un cobertizo y cinco bodegas con un arrea total cubierto de 2800.

Cobertizo: Facilidades para variedad de carga como vehículos o cajas voluminosas que requieren ser protegidas de la interperie. Consta de techos y columnas.

Patio de carga suelta: Zona descubierta para mercancías a que pueda ubicarse al aire libre como maquinaria, cajas voluminosas, tuberías, perfiles.

Patio de contenedores: Se cuenta con el sistema de control más confiable del mundo como es el sistema Sparcs desarrollado por la empresa Navis, que permite visualizar a tiempo real las operaciones de cargue y descargue,

optimizar uso de espacios, planificar y controlar los movimientos en el puerto.

Se le puede asignar a cualquier línea naviera un espacio exclusivo para almacenaje de contenedores vacíos.

- **Estadísticas de la SPRC**

Cuadro 10. Cantidad de contenedores Movidos año 2.001. *

Contenedores	20"	40"	Total
Llenos	46.884	48.378	95.262
Vacios	15.846	21.435	37.281
Total	62.730	69.813	132.543

- **Cuadro 11. Cantidad toneladas movidas año 2.001.**

	Toneladas
Exportaciones	581.209
Importaciones	906.366
Transito	2.740.063
TOTAL	4.227.638

* fuente: www.puertocartagena.com/estadisticas

En cuanto a los cruceros la SPRC cuenta con las siguientes estadísticas de ingresos de turistas por medio de este medio de transporte:

Cuadro 12. Cantidad de Turistas Desembarcados. *

AÑO	NUMERO DE PASAJEROS	VARIACION
1.995	33.854	
1.996	88.714	162.05%
1.997	153.557	73.09%
1.998	169.639	10.47%
1.999	178.586	5.27%
2.000	172.390	-3.47%

Como podemos ver el turismo de cruceros tuvo un auge muy significativo en los cinco primeros años de actividad, pero a partir del 2.000 esta clase de turismo se ha visto afectada por los problemas de orden público y terrorismo que tiene nuestro país en estos momentos, lo que ha llevado a esta clase de actividad a ser prácticamente nula desde principios de este año por el retiro de

* fuente: www.puertocartagena.com/estadisticas

una de las grandes compañías que están incluyendo a Cartagena como destino en varios de sus recorridos.

Los viajes por barco se han convertido en las vacaciones del presente y del futuro, y ante esa premisa los puertos que atienden cruceros de turismo deben conocer las expectativas tanto de las navieras como de los visitantes, para poder satisfacerlas.

La industria de cruceros crece más rápido que otras formas de turismo porque ofrece mucho para los pasajeros, incluyendo comidas, entretenimientos y la oportunidad de visitar muchos lugares a la vez.

Gracias al auge de la actividad, esta forma de vacaciones se expande muy rápidamente. En efecto, las líneas marítimas que sirven al Caribe ya tienen la capacidad de casi 200.000 camarotes. Así mismo, las líneas de cruceros planean construir barcos nuevos con capacidad total para unos 14.000 camarotes en los próximos cuatro años, lo que representa un aumento de más del 30% después de jubilar algunos barcos viejos.

Cuando un barco visita un puerto hay un porcentaje de pasajeros que se siente encantado con el destino y posiblemente regresarán en sus próximas vacaciones, ya sea por barco o por avión. Se recomienda centrar la atención en tres puntos básicos: lo que debe ofrecer el puerto, lo que ofrece la ciudad y lo que sea único en la ciudad.

Un puerto de cruceros debe ofrecer todas las facilidades posibles para pasajeros, es decir, servicios sanitarios limpios y con suficiente espacio, iluminación y elementos de aseo, incluso para niños y bebés.

El edificio portuario para pasajeros debe tener letreros con signos internacionales o multilinguales para indicar la localización de los diversos servicios y áreas.

En el área de compras debe haber cosas que no se consiguen en un barco, como pañales y fórmulas para bebés, mentas, dulces dietéticos, guías del país nativo, tapones para oídos, zapatos para nadar y bañarse, cepillos de dientes y para el cabello, entre muchas otras cosas.

En el caso de las excursiones, se debe pensar en términos de tiempo del viaje, el costo, las facilidades en el destino y el interés turístico, siendo esta última la más importante de las condiciones. Se recomienda preparar una lista de posibilidades de excursiones, las cuales pueden corresponder a playas buenas, sitios históricos, lugares de compras con descuentos, arquitectura de épocas, áreas de inmensa belleza, fincas en producción o minas de gemas o piedras preciosas.

La ciudad destino debe explotar al máximo productos, platos típicos, paisajes, locaciones o sitios que sean únicos y considero que los puertos colombianos sobre el Caribe lo tienen todo en este sentido. Una advertencia para tener presente es la que los turistas de cruceros siempre tienen expectativas de buenas vacaciones con el mejor servicio y quieren sentir que pagaron por lo apropiado y, en ese sentido, no desean ser acosados por mendigos o vendedores.

Finalmente, ciudades como Cartagena lo tienen todo para consolidarse como puerto de escala de cruceros, dada la infraestructura portuaria, la

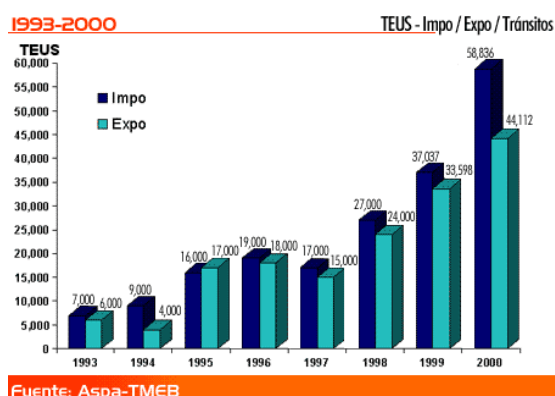
modernización del servicio y la belleza natural, histórica, arquitectónica y monumental de la ciudad.

Cuando un barco visita un puerto hay un porcentaje de pasajeros que se siente encantado con el destino y posiblemente regresarán en sus próximas vacaciones.

- **Sociedad Portuaria Muelles El Bosque.**

Ubicada en Cartagena en la Isla del Diablo, su mercado objetivo es la carga general como en contenedores, enfocada tanto al comercio exterior como al transporte de Cabotaje. La zona insular tiene un área total de 63,500 m² y el carretable un área de 9,000 m². El muelle está construido en pilotes y tiene una longitud de 150 m.

Grafica 1. Cantidad de Contenedores Movidos por año.



Como podemos observar en la grafica el terminal marítimo Muelles El Bosque tambien han un significativo crecimiento de sus operaciones, lo cual conlleva a un crecimiento de la capacidad de trabajo de los muelles en Cartagena.

- **Sociedad Portuaria Contecar.**

Está ubicado en el sector de Ceballos en la zona industrial de Mamonal en un área de terreno de 87 hectáreas. No dispone de muelle pero en lo que se denomina la Operación Temprana, los buques atracan al lado de una barcaza que a su vez está acoderada a tierra, haciendo un puente con el patio de almacenamiento de contenedores.y permite atender a naves de hasta 200 m de eslora. Su operación se enfoca a la carga general y carga en contenedores y su principal cliente es la Flota Mercante Grancolombiana que es a su vez su principal accionista. Dispone de un patio con área de 5.9 hectáreas con capacidad de 48,000 TEUS/año. La estación para llenado/vaciado de contenedores tiene un área de 1,650 m² y una bodega inflable con área de 2,400 m². Dispone también de 20 tomas eléctricas para conectar contenedores refrigerados y una zona de parqueo para 80 camiones.

- **Sociedad Portuaria Algranel**

Está localizado en el sector de Bazurto, área conocida por ser zona industrial.

La longitud de la Concesión es de 324 m. El muelle está enfocado a Graneles

Líquidos. Entre los principales productos están la soda cáustica, sebos, aceite

de soya, ácidos grasos, alcoholes. El muelle consta de una pasarela, 1

plataforma central y 2 piñas de amarre. Tiene un área de terreno de 18,791 m²

y la capacidad total del terminal es de 11,186 m³, distribuidos en 24 tanques de

almacenamiento.

Existen también Muelles Homologados entre Servicio Público y Privado, los

cuales se relacionan a continuación 1 Petroquímica, 2.Ecopetrol, 3.Malterias

(Bavaria), 4.Colclinker, 5.Dow Química, 6.Mobil, 7.Sipsa, 8.Texas, 9.Dexton,

10.Colterminales, 11.Esso, 12.Atunes (Vikingos).

3.2. SECTOR TURISMO

Cartagena de indias es patrimonio histórico y cultural de la humanidad, por sus playas, la historia que abarca sus calles y la hermosa arquitectura que posee, la convierte en una ciudad turística por excelencia.

Cartagena de indias ofrece a sus turistas una buena infraestructura hotelera, cuenta con hoteles de primer nivel, como son el Novotel Coralina de las Américas, el hotel almirante Cartagena estelar y el Sofitel Santa Clara entre otros, que brindan a sus turistas confortables habitaciones, una excelente y variada gastronomía, salones de conferencia, en fin todas las comodidades para el turista que viene por placer como por negocio. Por otro lado Cartagena de indias esta dotada de una cantidad de sitios históricos, que la convierten en una ciudad única y especial para la recreación del turista, como son el convento de la popa, el baluarte de santa Clara, el castillo de san Felipe entre otros.

Cartagena de indias cuenta con un centro de convenciones especializado en ofrecer todos los servicios necesarios para la realización de reuniones de alto nivel. Sus instalaciones ofrecen salones con aire acondicionado central para congresos, conferencias, reuniones, eventos sociales y culturales. También cuenta con patios y otras áreas al aire libre.

Entre sus ventajas se destacan la especialización y versatilidad de sus salones y patios, la seguridad, la eficiencia, la comodidad, su completa dotación técnica y mobiliario, el aislamiento propicio para reuniones, la distribución de espacios y su ubicación en cercanías, tanto del recinto amurallado como de la zona de Bocagrande, donde se encuentran la mayoría de los hoteles, y por último el fácil acceso al Aeropuerto "Rafael Núñez".

El número de turistas nacionales que visitaron el Distrito Turístico y Cultural, llegados por vía aérea, pasó de 376,022 en 1998 a 408,728 en 1999, representando un incremento del 8.7%. En el caso de los visitantes extranjeros, se registró una disminución del 50.6% en el mismo período, al pasar de 71,866 a 35,426. Esta disminución en el turismo extranjero se constituye en uno de los

puntos más críticos para el sector, ya que es este tipo de visitantes quienes tienen mayor incidencia en el nivel de ingresos generados por concepto de servicios turísticos.

Cartagena fue visitada en el 2000 por 450.400 turistas llegados por vía aérea, cifra superior a los 408.728 turistas arribados en 1999 por esta misma vía, lo que significó un crecimiento en el número de turistas recibidos del 10.19% comportamiento muy positivo no solo sobre el sector sino sobre todos aquellos amenizados por este.

Durante el año 2001, la actividad turística en Cartagena registró un comportamiento positivo, el número de visitantes nacionales llegados por vía aérea a la heroica creció un 10% y los extranjeros en un 7%. En el turismo de cruceros, el número de cruceros, el número de visitantes por vía marítima creció en un 16%, mientras que durante el año 2000 se registró un retroceso en esta actividad del 17%. En resumen, variables que en los años anteriores han registrado comportamientos negativos, este año han superado las expectativas calculadas.

4. EVALUACIÓN DE CARTAGENA COMO CENTRO INTERNACIONAL

Ya teniendo claro los aspectos que debe tener una ciudad centro Internacional de Negocios y en que situación se deben encontrar estos, podemos hacer una evaluación detallada de Cartagena como ciudad que aspira a ser CIN. La forma mas adecuada para hacer esta evaluación es tomar cada uno de los aspectos y analizarlos, para así dar unos resultados finales de cómo nos encontramos.

Antes de hablar de cualquiera de los aspectos, nos parece trascendental decir que cualquier política de desarrollo, cualquier buena intención de las entidades gubernamentales y privadas por hacer de Cartagena una ciudad del futuro, se va a ver truncada si la corrupción política reinante en nuestra ciudad no se elimina de raíz. Va a ser muy difícil que las entidades encargadas de poner en marcha los planes de desarrollo, puedan hacer una buena labor si dentro de por lo menos una sola de ellas encontramos personas a las cuales lo único que

les interesa es enriquecerse ilícitamente.

4.1 TERMINAL MARITIMO

Cartagena cuenta con el mejor puerto marítimo de Sudamérica (Sociedad Portuaria Regional Cartagena), todos los servicios que este presta y sus instalaciones están debidamente organizadas para la facilidad y eficiencia en todas las operaciones de comercio exterior y turísticas. Además de contar con dos muelles más (Muelles El Bosque y Contecar) que también atienden operaciones de comercia exterior, también existen varios muelles autorizados para atracar buques de gran calado. Por estos factores consideramos que Cartagena, en cuanto al aspecto de puertos esta preparada para ser CIN, solo con un pequeño inconveniente, la SPRC por encontrarse al margen de un barrio residencial disminuye sus posibilidades de expansión física lo cual es realmente preocupante pensando en el desarrollo de la ciudad y sus operaciones de comercio exterior. Para esto creemos que un estudio de factibilidad sobre el traslado de la SPRC a la zona industrial de Mamonal seria un buen punto de partida para solucionar este inconveniente, Mamonal puede

ofrecer al puerto un espacio más amplio, donde todas las zonas del puerto sean ampliadas para mejorar la eficiencia en las operaciones, teniendo en cuenta que estas van a crecer en el momento en que todos los planes de desarrollo de la ciudad se activen, otra de las ventajas de Mamonal es el Corredor de Carga, obra vial realizada en Cartagena la cual facilita y optimiza el transporte de mercancías al puerto.

Solucionando este inconveniente, creemos que el puerto de Cartagena (SPRC) esta listo para colaborar con el desarrollo de la ciudad.

4.2. TERMINAL AEREO

El aeropuerto de Cartagena deja mucho que desear, inclusive sin necesidad de que Cartagena sea CIN el aeropuerto no es el adecuado para una ciudad de la categoría de Cartagena. Primero que todo, al igual que el puerto se encuentra dentro de una zona residencial lo cual le impide las posibilidades de expansión física, que a su vez conduce a la imposibilidad de aumentar los flujos de vuelos, además de esto, el aeropuerto cuenta con una sola pista y muy corta, factor que minimiza las posibilidades de hacer acuerdos con grandes

aerolíneas que manejan aviones grandes. El puerto no cuenta con una zona de carga adecuada para el buen desempeño de las operaciones de comercio exterior y sus instalaciones físicas son pequeñas. Dadas estas condiciones del aeropuerto, en estos momentos Cartagena no podría ser declarada CIN. Entonces, los investigadores recomendamos que en Cartagena se debe hacer un nuevo aeropuerto que cumpla con todas las especificaciones mínimas que un terminal aéreo debe tener para el buen desarrollo de actividades de comercio exterior y turísticas. El aeropuerto debe ser construido en una zona no residencial y donde tenga posibilidades de expansión a largo plazo, para esto la mejor posibilidad que tiene Cartagena es la Zona Norte, donde hay amplísimos terrenos de fácil acceso donde se podría construir un excelente aeropuerto con la ayuda del gobierno central.

Ya construido un aeropuerto con las especificaciones del caso, tendremos otro factor listo para ser declarados CIN.

4.3. VIAS

La infraestructura vial de Cartagena no es buena y pensando en llegar a ser CIN son peores, no existen vías adecuadas para la fácil locomoción del parque automotor de la ciudad, exceptuando la nueva vía del Corredor de Carga la cual mejora el tráfico vehicular pero únicamente en un sector y eso no le sirve a Cartagena, la ciudad necesita que todas sus vías estén debidamente marcadas, los andenes definidos, la señalización debe ser clara y concisa y los flujos vehiculares deben ser evaluados para darle un mejor uso a estas.

Teniendo en cuenta lo anterior las entidades a cargo deben hacer una evaluación concienzuda de lo que se tiene y no se tiene para así hacer las gestiones necesarias para mejorar toda la infraestructura vial de la ciudad.

4.4. TRANSPORTE URBANO

El transporte urbano de la ciudad es deficiente, el servicio de buses, busetas y ejecutivos no es bueno, el transporte no está diseñado a la altura de una ciudad considerada la “puerta comercial del país”, los vehículos se encuentran

en mal estado y son incómodos, los buses que antes prestaban servicio de “lujo” hoy en día tienen dañados los aires acondicionados y están deteriorados.

Desde nuestro punto de vista el transporte urbano en Cartagena no es funcional y no está diseñado para que turistas y ejecutivos de empresas tanto nacionales como internacionales lo usen.

Por esto creemos que una de las soluciones a este problema sería la apertura de una licitación pública para que las empresas de transporte presenten un plan de renovación de sus vehículos, con unas facilidades económicas para ellos y con un objetivo único principal de mejorar el servicio. También se deben mejorar las rutas y hacerlas más claras para que los visitantes no se pierdan.

4.5. INFRAESTRUCTURA HOTELERA

Cartagena cuenta con una buena infraestructura hotelera, si pensamos que en el futuro Cartagena va a llegar a ser CIN, la cantidad de hoteles existentes nos parecen suficientes, ya que si analizamos la situación actual, tenemos que

muchos hoteles pasan buena parte del año desocupados y únicamente llegan a tener huéspedes en las temporadas de vacaciones.

Como conclusión final consideramos que Cartagena puede llegar a ser fácilmente considerada CIN, si y solo si tenemos en cuenta las consideraciones arriba expuestas y si la clase corrupta política de la ciudad deja trabajar.

