

Colombia has more than 150 ports on its two coastline divided into 10 port areas: La Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Gulf of Morrosquillo, Urabá and San Andrés; and two in the Pacific: Buenaventura and Tumaco. Those located on the Colombian Caribbean coast make up an urban port corridor where more than 40% of the population is concentrated, Cartagena, Barranquilla and Santa Marta. Being these as the cities with the greatest potential to adapt to the new dynamics imposed by globalization in which the role they play in the national economy will be strategic and decisive for their growth and development.

At the dawn of the 21st century, in addition to its capabilities in the country's foreign trade activities, a component emerges, which becomes a concern for the environmental conditions of the site they occupied on their waterfronts. Such is the case of Cartagena and its economic axis that although it no longer functioned as in the colonial stage as a corridor or determining axis for urban life such as the square, the docks, the market, they are still points of important hierarchy in the historical center where social civic acts are carried out, which are an expression of the cultural manifestations which constitutes an important node formed by the customs square, the Pegazos pier and the Bodeguita, the Convention Center today in the place that occupied the market and the street of the Arsenal, site of entertainment of the city, still continue connecting and driving urban life again.

In the same way, the creation of a dock system in a tourist context, allows to read what was once as a port infrastructure; despite its transformation, making it an urban space of high landscape value that responds to the requirements of the 21st century. However, this situation was quite different for the pier of Puerto Colombia in Barranquilla, the most important engineering work in the country, which in its time of splendor became one of the longest in the world and with the opening of the Canal de Panama diminished its prominence and entered into a gradual abandonment that worsened until its destruction, with the decision to open the port of Buenaventura over the Pacific Ocean.

Today, there are different realities arising from political, economic, social conditions that have influenced the heritage of cities and have not always been for the good of them. An example is the case of Cartagena in which to this recovered urban system that is the Assets of Cultural Interest, of the National scope and of the District scope, also known as National Monuments, that because they are administered by institutions outside the local

administration, they manage as isolated elements, generating administrative conflicts, which puts at risk the monumental complex in its entirety, “Cultural Heritage of Humanity” declared by UNESCO in 1984. To these management difficulties, it is added that there is still no Special Management and Protection Plan - which is the regulatory instrument contemplated in Colombian legislation - since although it has been working on it since 2004 it is not yet finalized.

Head image: The pier of Pegasus en Cartagena de Indias.

Introducción

Colombia cuenta con mas de 150 puertos en sus dos litorales divididos en 10 zonas portuarias: La Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés; y dos en el Pacífico: Buenaventura y Tumaco. Las ubicadas en el litoral Caribe Colombiano conforman un corredor urbano portuario en el que se concentra mas del 40% de la población, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta. Constituyéndose estas como las ciudades con mayor potencial para adecuarse a las nuevas dinámicas impuestas por la globalización en las que el rol que desempeñan en la economía nacional será estratégico y determinante para el crecimiento y desarrollo de las mismas.

En los albores del siglo XXI, además de sus capacidades en las actividades de comercio exterior del país emerge un componente, que se convierte en preocupación por las condiciones ambientales del sitio que ocuparon en sus frentes de agua. Tal es el caso de Cartagena y su eje económico que aunque ya no funcionaba como en la etapa colonial como un corredor o eje determinante para la vida urbana como lo es la plaza, los muelles, el

mercado, aún continúan siendo puntos de importante jerarquía en el centro histórico donde se llevan a cabo actos cívicos sociales, que son expresión de las manifestaciones culturales el cual constituye un importante nodo conformado por la plaza de la Aduana, el muelle de los Pegazos y de la Bodeguita, el Centro de Convenciones hoy en el lugar que ocupaba el mercado y la calle del Arsenal, sitio de entretenimiento de la ciudad, aún continúan conectando e impulsando de nueva cuenta la vida urbana.

De la misma manera, la creación de un sistema de muelles en un contexto turístico, permite hacer la lectura de lo que fué en tiempos pasados como infraestructura portuaria; no obstante su transformación, convirtiéndolo en un espacio urbano de alto valor paisajístico que responde a requerimientos del siglo XXI. Sin embargo esta situación fué bastante diferente para el muelle de Puerto Colombia en Barranquilla, la más importante obra de ingeniería del país, que en su época de esplendor llegó a ser uno de los de mayor longitud en el mundo y con la apertura del *Canal de Panamá*, mermó su protagonismo y entró en un paulatino abandono que se agudizó hasta su destrucción, con la desición de darle apertura al puerto de Buenaventura sobre el Océano Pacífico.

Hoy en día, existen realidades diferentes surgidas de condiciones políticas, económicas, sociales, que han influido en el patrimonio de las ciudades y no siempre han sido para bien de las mismas. Un ejemplo es el caso de Cartagena en el que a este sistema urbano recuperado que son los Bienes de Interés Cultural, del ámbito Nacional y del ámbito Distrital, también conocidos como Monumentos Nacionales, que por encontrarse administrados por instituciones ajenas a la administración local, se gestionan como elementos aislados, generando conflictos administrativos, que pone en riesgo el conjunto monumental en su integridad, "Patrimonio Cultural de la Humanidad" declarado por la UNESCO en 1984. A estas dificultades de gestión, se suma que aún no existe un Plan Especial de Manejo y Protección -que es el instrumento de regulación contemplado en la legislación colombiana- ya que pese a que se trabaja en él desde 2004 aún no está concluido.

Head Image: El muelle de los Pegazos en Cartagena de Indias.