

La Isla Verde y la ensenada de Sabanilla

Por
Enrique Lequerica Otero
Oficial de Marina Mercante (RA)

*No heredamos la tierra de nuestros
ancestros, la tomamos prestada de
nuestros hijos.*
(Proverbio nativo americano)

The Isla Verde and Sabanilla Cove

*We do not inherit the land of our ancestors,
we borrow it from our children.*
(Native American Proverb)



Figure 1. Map of the Province of Cartagena Manuel de Anguiano (1805), see Isla Verde.



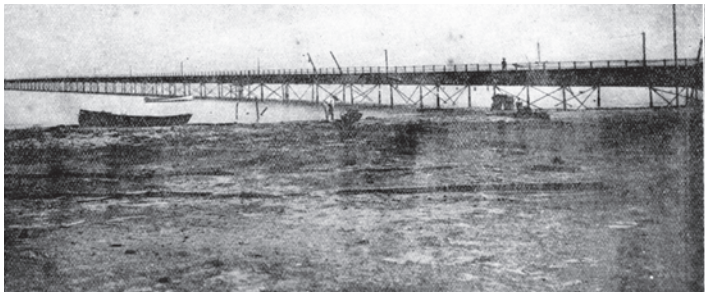
Puerto Colombia



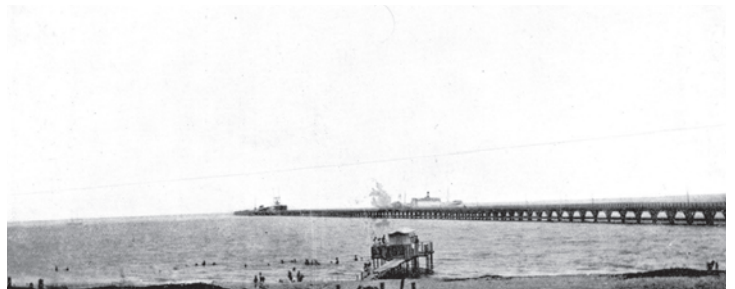
Puerto Colombia



Muelle de Puerto Colombia (1905) e Isla Verde



Puerto Colombia



Puerto Colombia

La geomorfología del litoral Caribe, en ambos lados de la desembocadura actual del río Magdalena, es tremendamente cambiante, y la influencia de los tajamares de Bocas de Ceniza (inaugurados en 1936) ha sido notoria, incrementando los lentos cambios naturales.

Los primeros mapas conocidos del siglo XV ya mostraban una formación de un brazo peninsular o flecha litoral en las cercanías a la desembocadura del río Magdalena, y fue denominada Isla Verde por su frondosa vegetación. Isla Verde formó y protegió durante cientos de años a la ensenada de Sabanilla, de gran importancia para el desarrollo de Colombia, hasta que por efectos no previstos al concluirse la colosal obra de los tajamares de Bocas de Ceniza se inició una paulatina desaparición entre 1940 y 1960.

La importancia de la ensenada de Sabanilla se hace notoria cuando el Pacificador Morillo en 1820 sitió a Cartagena, el gran puerto natural de la Nueva Granada, y los mercaderes reforzaron sus operaciones de comercio exterior por este lugar, favorecido por su cercanía al río Magdalena y su fácil acceso usando el desaparecido Canal de la Piña. Para mediados del siglo XIX, el comercio por la ensenada de Sabanilla seguía en crecimiento y numerosas familias, por trabajo o mejor forma de vida, se fueron asentando en las cercanías al cerro Cupino, en terrenos del municipio de Tubará. En diciembre de 1870 se inauguró el ferrocarril de Barranquilla a Salgar, pero por el poco fondo del sector, se decidió la prolongación de la línea férrea hasta Cupino, obra que fue inaugurada a finales de 1988 conjuntamente con el muelle construido por el ingeniero Francisco Cisneros. El muelle, en su momento el segundo más largo del mundo, con 1.250 metros de longitud total (4.000 pies) y con hasta seis (6) posiciones de atraque para buques calando hasta 6 metros.

Posteriormente, el caserío tomó el nombre de Puerto Colombia en 1893, cuando se concluyeron las obras de construcción del muelle. Se dio paso al terminal marítimo más importante de Colombia durante las siguientes cuatro décadas, cuando se operaba hasta el 65 % del comercio exterior colombiano y permitió las grandes migraciones de principios del siglo XX, dándole a Barranquilla el título de "Puerta de Oro de Colombia". Fue el tránsito de un caserío hasta un municipio en permanente desarrollo, sirviendo de puerto a Barranquilla.

La franja de tierra sedimentaria se comportaba como la protección natural de la ensenada de Sabanilla, que no solo prestaba servicios portuarios seguros, sino que daba albergue a un cordón de playas y balnearios para el desarrollo turístico regional. Pero desde 1909, los estudios para el encauzamiento siempre se concentraron en la hidráulica del río, y solo fueron superficiales en lo referente a la zona de confluencia

The geomorphology of the Caribbean coast, on both sides of the current mouth of the Magdalena River, undergoes tremendous changes, and the influence of the levees of Bocas de Ceniza (inaugurated in 1936) has been noticeable, increasing the slow natural changes.

The first known maps of the 15th century already show a formation of a peninsular arm, or coastal arrow, near the mouth of the Magdalena River, which was named the Isla Verde ("Green Isle") due to its leafy vegetation. Isla Verde formed the Sabanilla cove and protected it for hundreds of years, and it was of great importance to the development of Colombia. This was until, due to unforeseen effects at the conclusion of the colossal work of the levees of Bocas de Cenizas, the cove began to gradually disappear between 1940 and 1960.

The importance of the Sabanilla cove became noticeable when the Morillo Pacificer besieged Cartagena in 1820, which was the great natural port of New Granada, and the merchants reinforced their foreign trade operations here, favored for its proximity to the Magdalena River and its easy access using the now defunct Canal de la Piña. By the mid-19th century, trade through Sabanilla Cove continued growing and numerous families, for work or better way of life, settled in the vicinity of the Cupino hill, on land in the municipality of Tubará. In December 1870 the Barranquilla to Salgar railway was inaugurated, but due to the shallow water in the sector, it was decided to extend the railway to Cupino, a work that was inaugurated at the end of 1988 together with the pier built by the engineer Francisco Cisneros. The pier, at its time the second largest in the world at 1,250 meters (4,000 feet) had up to six (6) docking positions for vessels.

Subsequently, the hamlet took the name of Puerto Colombia in 1893, when the construction works of the dock were completed. It was Colombia's most important maritime terminal over the next four decades and up to 65% of Colombian foreign trade came through the port. Large migrations in the early 20th century gave Barranquilla the title of the "Golden Gate of Colombia". It transformed from a hamlet to a municipality under permanent development, serving as a port to Barranquilla.

The sedimentary land area behaved like the natural protection of the Sabanilla Cove, which not only provided safe port services, but also provided shelter to a string of beaches and spas for regional tourism. But since 1909, the studies for the channelization always concentrated on the river hydraulics and were only superficial in terms of the flow-marine confluence zone

fluvio-marina y a los efectos que sobre la geomorfología del litoral Caribe tendrían los cambios en el direccionamiento de las corrientes y su transporte sedimentario. Isla Verde desaparece de forma lenta, cuando comienzan a disminuir los aportes sedimentarios, dado al desvío de las corrientes litorales del sector y la costa no volvió a ser la misma.

Algunos sectores académicos y privados vienen trabajando para realizar un diagnóstico sobre la afectación causada por la desaparición de la Isla Verde en el municipio de Puerto Colombia, identificando sus causas y consecuencias, diagnóstico con el cual se permita pensar seriamente en una reconstrucción integral de la antigua flecha litoral y por ende de la desaparecida ensenada de Sabanilla. El anteproyecto busca diseñar y estructurar una propuesta para construir una península artificial, con las tecnologías de obra marítima mayor, con un gran impacto socio-ambiental en el municipio de Puerto Colombia y en la región Caribe. Recobrar kilómetros de playas limpias y seguras, generar espacios para deportes náuticos de recreación y competencia, además de la posibilidad de desarrollar unas 100 hectáreas urbanizables y la posibilidad de instalar varias marinas internacionales para desarrollo del creciente turismo náutico. Bienvenidas las ideas. 🇨🇴

and the effects that changes in the direction of currents and their sedimentary transport on the geomorphology of the Caribbean coast would have. The Isla Verde disappeared slowly, when the sedimentary inputs begin to decrease given the diversion of the sector's coastal currents, and the coast was never the same again.

Some academic and private sectors have been working to carry out a diagnosis of the affectation caused by the disappearance of Isla Verde in the municipality of Puerto Colombia, identifying its causes and consequences, which has resulted in the serious consideration of a comprehensive reconstruction of the ancient coastal arrow, and therefore, of the disappeared cove of Sabanilla. The preliminary project seeks to design and structure a proposal to build an artificial peninsula, using the technologies of major maritime work, with a great socio-environmental impact on the municipality of Puerto Colombia and in the Caribbean region. Recovering kilometers of clean and safe beaches, generating spaces for competitive and recreational water sports, in addition to the possibility of developing approximately 100 urban hectares and the potential to build several international marinas for the development of the growing nautical tourism. Ideas are welcome. 🇨🇴



SOCIEDAD PORTUARIA RIVERPORT S.A.

Especialista en el cargue y descargue de graneles sólidos

Carrera 48 No. 3 - 136 - Telefonos (575) 386 1786

Barranquilla - Colombia

