

Cartagena de Indias ha sido desde su origen en la época colonial una ciudad-puerto. Su bahía fue un punto estratégico para el flujo de mercancía entre la corona española y sus colonias. Llegó a ser uno de los principales puertos del continente por casi tres siglos, hasta la guerra de Independencia en 1810. El puerto se constituía por el muelle que se articulaba directamente con la plaza, como componente terrestre. El otro componente era el marítimo o aguas del puerto.

Consolidación portuaria

A raíz de la llegada de buques de acero y vapor a mediados del siglo XIX, y debido a la necesidad de mejorar la conectividad con el interior del país, se realizaron obras en el Canal del Dique (canal artificial de 115 km de longitud que une la bahía de Cartagena con el río Magdalena) para permitir la navegabilidad fluvial y se construyó el nuevo muelle marítimo La Machina. Este se incendia en 1929 y Cartagena se queda sin muelle durante cuatro años, hasta cuando la firma Frederick Snare Corporation construye la terminal marítima y fluvial de Manga, inicialmente administrada por sus constructores hasta 1947 cuando pasa a manos del Estado (Redondo Gómez, M., 2004).

En los últimos veinticinco años, una serie de cambios profundos han transformado el puerto en una plataforma logística de vanguardia en el Caribe. En 1991, se privatizaron los puertos en Colombia. La Sociedad Portuaria de Cartagena, SPRC, obtuvo una concesión por 40 años para administrar la Terminal Marítima de Manga, con el compromiso de realizar inversiones para su modernización. A partir de este momento, comienza a aumentar su volumen de carga y mejorar su conectividad y reputación en la región. En el año 2007 se posicionó como destino turístico de cruceros en el Caribe. Actualmente más de 30 líneas arriban a la Terminal de Cruceros, operada por la SPRC, movilizandando alrededor de 500 000 visitantes por temporada. En este tiempo, el puerto se caracterizó por realizar sus primeras operaciones de transbordo. La terminal de Manga, al estar limitada para su expansión física se vio impedida para crear más muelles y patios de contenedores; así en el año 2008 entra en operación una nueva terminal especializada en contenedores, CONTECAR, en otra localización en la Bahía, con lo que amplió su

plataforma portuaria y logística. En el año 2009, ante el crecimiento económico del país y de su mercado, la importante empresa naviera Hamburg Süd estableció su principal centro mundial de conexiones (hub) en el Puerto de Cartagena, consolidando también el transbordo con importantes empresas como: CMA, CGM, Hapag Lloyd, China Shipping, MSK, entre otras. Con la firma del tratado de libre comercio entre Colombia y Estados Unidos en el año 2012, se abrió una nueva etapa para la Organización Puerto de Cartagena (<https://www.puertocartagena.com/>).

En el año 2014 entra en operación la Sociedad Portuaria Puerto Bahía, propiedad al 100% de la empresa Pacific Infrastructure, con el fin de proporcionar un nuevo punto de acceso al mercado de importación y exportación de petróleo y gas, a través del desarrollo de Olecar, sumado al aprovechamiento de acceso fluvial y marítimo. Puerto Bahía es un complejo portuario multipropósito de acceso público, con infraestructura para el manejo de importaciones y exportaciones de hidrocarburos y se ha constituido como el primer complejo portuario de su tipo en Colombia. Se ubica en un lote de 155 hectáreas en la Isla Barú en la Bahía de Cartagena (<https://espanol.pacinfra.com/portfolio/puerto-bahia/>).

El sector portuario de Cartagena, constituido por infraestructura instalada en varias terminales públicas y privadas a lo largo de su bahía, creció de manera significativa y se ha consolidado como el principal puerto colombiano para las exportaciones e importaciones. Actualmente en todos sus muelles y terminales, moviliza en promedio el 38.41% de la carga total de los puertos del país. El principal tipo de carga que maneja es en contenedores, además de gráneles, fluidos y carga general. Durante el año 2015 movilizó, 35.05 millones de toneladas de carga total. En carga general manejó 2.26 millones de toneladas, en contenedores 25.46 millones y líquidos 7.33 millones (<https://www.supertransporte.gov.co>, 2016).

El sector portuario, por su infraestructura instalada está considerada entre los 100 mejores del mundo y ocupa el tercer lugar en importancia para América del Sur; es competitivo ante las exigencias del comercio marítimo internacional y se puede considerar como el mejor habilitado en la región para dar repuesta al flujo comercial derivado de la puesta en marcha de los nuevos diques y esclusas del

Canal de Panamá (Salas T., Alfonso 2013).

En forma paralela al desarrollo portuario de las últimas décadas, se ha fortalecido el sector productivo con la consolidación de la zona industrial de Mamonal y el gran despegue del turismo local iniciado en los años ochenta, esto en gran medida ha impulsado el crecimiento y modernización de la ciudad.

En la ciudad actual el Terminal de Manga junto a la Base Naval de la Armada, por su ubicación dentro del tejido urbano y en sectores centrales de la bahía y del área urbana, ocupan frentes de agua estratégicos. Se han convertido, en males necesarios que son indiferentes a la ciudad; sin duda, producen beneficios económicos, pero también causan problemas y situaciones no deseadas en el funcionamiento urbano y al medio ambiente. Este problema, de reconversión de viejas localizaciones portuarias, militares e industriales en áreas urbanas centrales, como en muchos lugares del mundo, tendrá que ser evaluado integralmente y requerirá de conceptos y propuestas adecuadas en un futuro cercano (véase imagen).



Puerto de Cartagena. (Foto: Sergio Padilla Galicia, 2016)

Transformación urbana

Cartagena desde la última década del siglo XX, presenta una dinámica de crecimiento y desarrollo gracias al impulso del sector terciario. El crecimiento demográfico fue significativo a partir de 1950, con una tasa por encima de la nacional y de otras importantes ciudades de Colombia, manteniendo este crecimiento casi constante desde entonces. A partir de los años setenta el crecimiento demográfico fue impulsado por el sector industrial, la consolidación de las actividades portuarias, el auge del turismo y el desarrollo de la infraestructura hotelera, no obstante, los problemas económicos y sociales que presentaba la ciudad y el país. Para el año 1970 tenía una población de 350,000 habitantes y para el año 2010, en su área metropolitana funcional, formada por varios municipios, tenía 1.164,207 habitantes. Se estima que para 2015 es de 1.318,434 habitantes (véase imagen).



Cuadro. Cartagena. Crecimiento de la población.

El crecimiento del área urbana a lo largo del siglo XX, como producto del incremento demográfico, estuvo marcada por un proceso de expansión, contenida y moldeada, inicialmente en las primeras décadas por su cerco de murallas, y posteriormente por las características geomorfológicas del territorio, principalmente por los cuerpos de agua. Para fin de siglo, el proceso de compactación y dispersión-fragmentación adoptado produjo un área urbana desarticulada de la estructura ecológica, que continua hasta la fecha.

Hacia 1950 se dieron nuevas oportunidades de empleo surgidas por la aportación de población nueva que contribuyeron a expandir y saturar la mancha urbana hacia

las zonas con potencial paisajístico al sur y al norponiente. También, se comenzaron a gestar zonas de vivienda popular informal hacia las orillas de la Ciénaga de la Virgen al nororiente de la ciudad, que afectaron el entorno ambiental de la zona. El centro histórico tomó una nueva imagen con el surgimiento del proyecto de la Matuna, como moderno centro urbano, enclavado entre las dos islas originales; asimismo, grandes equipamientos surgieron hacia el centro del territorio como el aeropuerto de la ciudad y la villa olímpica. Se remozaron las vialidades existentes que en muchos casos todavía eran de terracería. Por otro lado, se inició el desarrollo de la industria al sur-poniente de la ciudad, como elemento de la diversificación económica. Estos hechos definieron el crecimiento urbano hacia finales del siglo. Es importante señalar que en Cartagena no existe una red ferroviaria como sistema de conexión desde 1950 por lo que el desarrollo de las actividades portuaria ha prescindido de ella, evidenciando su carácter de enclave (hub) (Redondo, G. M. 2013).

Aunado a la expansión extramuros, a pesar de contar con instrumentos normativos de uso y aprovechamiento del suelo, proliferaron de manera anárquica edificios habitacionales verticales de alta densidad dentro del tejido urbano ya conformado, principalmente en barrios tradicionales de ingresos medio y alto y en desarrollos nuevos al norte de la ciudad, siguiendo una franja a lo largo del litoral costero, bahía y cuerpos de agua, desde Castillogrande, Bocagrande, Manga, Pie de la Popa, recientemente el Cabrero, Crespo y hasta la Boquilla. Por otro lado, el acelerado crecimiento de la actividad turística, contribuyó al aumento de la infraestructura hotelera. Desde 1983 la actividad constructiva fue superior a los años precedentes y superó el promedio nacional y el de las cuatro principales ciudades del país (Redondo, G. M. 2013). Esta densificación y verticalización, ocurrida en los últimos 35 años, en un primer momento se realizó con edificios de entre 4 y 10 pisos, posteriormente en alturas de entre 10 y 20 pisos y recientemente se desarrollan proyectos de más de 30 pisos. El incremento en la densidad habitacional puede llegar en algunos casos a 70 veces la densidad inicial, y consecuentemente han generado impactos urbanos en servicios e infraestructura urbana, vialidad y movilidad, entre otros. Sin duda, este proceso plantea retos a la estructura e infraestructura urbana y cambió, para bien o para mal, la imagen, el perfil y el clima urbano de importantes sectores de la ciudad (véase imagen).



Expansión urbana. (Fuente: Redondo Gómez, Maruja; 2013)

En las últimas décadas del siglo XX el crecimiento se dio con mayor intensidad, hacia el suroriente, siguiendo la carretera que comunica con la ciudad de Barranquilla (La Cordialidad), y en años más recientes en la zona sur occidental, hacia la zona industrial de Mamonal y la Boquilla (Redondo, G. M. 2013). El sector de mayor expansión residencial y de actividades turísticas es al norte de la ciudad, en la dirección a Barranquilla (por la Vía del Mar), como una zona turística y de estrato socioeconómico alto, que pretende consolidarse, en un futuro próximo, como un nuevo distrito urbano y como nodo articulador el megaproyecto “Serena del Mar”.

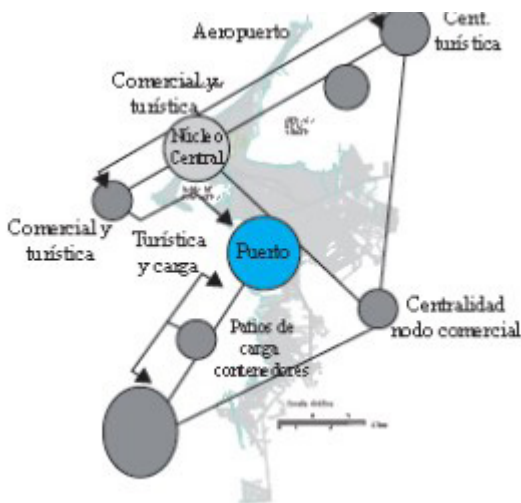
En esta tendencia de expansión, en otro ámbito territorial, se perfila en un futuro una ciudad región o megalópolis de la costa Caribe de Colombia, región conformada por las áreas metropolitanas de Cartagena-Barranquilla y Santa Marta; a lo largo de un eje de aproximadamente 300 km.

No menos importante ha sido la densificación y consolidación de la zona industrial y de nuevas instalaciones portuarias hacia el sur del territorio, que en los últimos años creció en su infraestructura vial y de servicios. Se puede observar que la configuración del territorio condicionó, de alguna manera, la tendencia lineal de crecimiento y las vías preexistentes orientaron el sentido de la expansión. Si bien, las carreteras y vías principales en muchos de los casos guían el crecimiento físico, son también elementos primordiales para la vinculación entre las diferentes zonas en la ciudad y con la región. En este sentido, la conectividad de la ciudad se ha dado a través de algunos pocos ejes importantes que en los últimos años se han venido consolidando, pero también saturando por el incremento en la movilidad motorizada; tema que se ha convertido en un aspecto crítico y que su solución plantea un serio reto para la viabilidad de la ciudad (Redondo G., M., 2004) (véase imagen).



Procesos de expansión urbana. (Fuente: Redondo Gómez, Maruja; 2013)

Cartagena se organizó territorialmente en un modelo en “T”, donde las centralidades se conectan principalmente a través de un circuito en forma de triángulo que las une, en una extensión hacia la zona industrial y complementándose con otros equipamientos de gran envergadura como el puerto y el aeropuerto para favorecer al turismo (Redondo G., M., 2014) (véase imagen).



Nodos metropolitanos. (Fuente: Redondo Gómez, Maruja; 2013)

Como muchas otras ciudades de Latinoamérica, Cartagena es una ciudad desigual socialmente y sumamente segregada; estratos muy altos, de segunda residencia y turismo, han sustituido a la población residente del centro histórico y propiciado un intensivo proceso de gentrificación; los estratos de ingresos altos se ubicaron principalmente hacia el norte y poniente de la ciudad en las zonas con alto potencial paisajístico. Los estratos bajos, y mayoritarios de la población (54%), ocupan las zonas alrededor de la Ciénaga de la Virgen, al noreste de la ciudad, así como en los bordes de algunos de los canales que separan el centro tradicional con

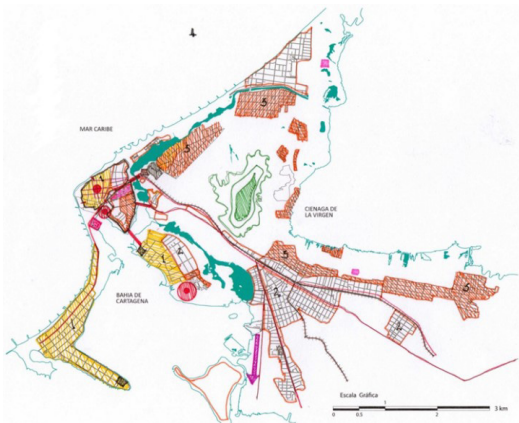
la ciudad moderna (véase imagen).



Bahía de Cartagena y sector residencial y turístico. (Foto: Sergio Padilla Galicia, 2015)

A pesar de las mejoras realizadas recientemente en el terminal aéreo, Cartagena tiene condiciones de conectividad externa limitadas, sobre todo para una ciudad turística de primer nivel. Sin embargo, en los últimos años se ha incrementado de manera importante el movimiento de pasajeros a la ciudad y desde la misma a diferentes destinos internacionales (véase imagen).

[one_half]



[/one_half]

[one_half_last]

[/one_half_last]



Estructura urbana. (Fuente Redondo Gómez, Maruja; 2013)

En Cartagena se pueden identificar importantes fases del proceso de su consolidación portuaria y de formación metropolitana, como una ciudad compacta hacia 1970; una ciudad en expansión o metrópoli incipiente influida fuertemente por el crecimiento demográfico, marcada por el éxodo rural y la migración interna en 1990; y una metrópoli en formación y un puerto en consolidación producto de crecimiento de las actividades del comercio y el turismo internacional para 2015. En estas etapas, la ciudad cambió desde un cuerpo muy compacto a un perímetro sectorizado y fragmentado; desde un organismo centralizado a uno descentralizado en donde las actividades y espacios de vinculación con el exterior, y en ellos los portuarios, adquieren un papel preponderante. Factor de desarrollo, crecimiento y transformación de la ciudad ha sido el turismo en conjunción con el puerto, por el atraque de cruceros. Estas dos actividades son básicas para que la ciudad pueda jugar un papel destacado en la economía mundial (véase imágenes).



Panorámicas de Cartagena. Ciudad-puerto. (Foto: Sergio Padilla Galicia, 2016)

De cara al futuro, nuevos proyectos de modernización y renovación tendrán que emprenderse, algunos de ellos ya se han conceptualizado y planteado desde diferentes sectores e instancias, como son:

- El reciclamiento urbano del sitio ocupado por la base naval y la liberación de su frente de agua.
- Sistema de nuevos puentes y túneles para mejorar las condiciones de conectividad en la ciudad.
- Consolidación de una red vial primaria que permita mejorar la movilidad urbana.
- Integración de un sistema multimodal de transporte público: terrestre-acuático.
- Restauración integral de sus cuerpos de agua y aprovechamiento social de sus bordes.
- La conexión aeropuerto-puerto para impulsar el turismo de cruceros y las actividades de logística.
- Creación de nuevas centralidades para estructurar el funcionamiento urbano, principalmente en los sectores de Chambacú y Bazurto.
- Entre otros más, no menos importantes.

La ciudad se encuentra en un momento estratégico para posicionarse en el panorama mundial, por lo que los temas y proyectos señalados deberán emprenderse, ponderando sus beneficios y minimizando sus efectos colaterales, para actuar en el marco de un desarrollo sustentable.

Referencias

Redondo Gómez, Maruja, (2004) Cartagena de indias. Cinco siglos de evolución urbanística, Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano. Bogotá, Colombia.

Redondo Gómez, Maruja, (2013) Evolución urbana de la estructura urbana de ciudades puerto en los siglos. Cartagena de Indias, Veracruz y La Habana. Tesis de doctorado en Urbanismo, Universidad Nacional Autónoma de México, México, D.F.

Ruiz Manzo, José Ramón (2010), “Los espacios portuarios: naturaleza, paisaje y estructura” de, en, “La Ciudad Portuario, Globalización y Desarrollo Sostenible”,

revista PORTUS No. 19, mayo de 2010. Venecia, Italia.

Salas Trujillo, Alfonso (2013), “El Puerto de Cartagena trabaja para consolidar su presencia en el Caribe”, en Cartagena de Indias, realidad y futuro. Fundación ESTEYCO, España.

https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2016/Febrero/Comunicaciones_22_B/Boletin%20Puertos%20SPT%202015.pdf

<https://www.puertocartagena.com/>

<https://espanol.pacinfra.com/portfolio/puerto-bahia/>

Head image: Panorámicas de Cartagena. Ciudad-puerto. (Foto: Sergio Padilla Galicia, 2016)