

Cartagena de Indias se asienta en dos islas rodeadas por el Mar Caribe y una bahía que alimenta a un gran número de cuerpos de agua. La bahía, factor decisivo en su fundación, su ubicación estratégica y sus privilegiadas condiciones naturales, fue el lugar perfecto para establecer el puerto principal, por donde transitó un gran flujo de mercancía entre Suramérica, el Caribe y el viejo continente. Y es esto principalmente, lo que hizo que se le diera el reconocimiento de un sitio de gran importancia geopolítica, convirtiéndose en punto de apoyo vital para las comunicaciones con el virreinato de Perú y Suramérica desde los primeros siglos de la colonia.

Está situada frente a una de las autopistas marítimas más grandes del mundo, en el Gran Caribe. Es una bahía natural amplia (8.200 hectáreas de extensión), profunda (21 metros) y segura (libre de huracanes y corrientes). En la actualidad son esas las características que han beneficiado las operaciones marítimas y han permitido que la bahía conserve un papel fundamental en el comercio global, su protección natural, además de las condiciones que presentaba como puerto de enlace.

De acuerdo al modelo de Hoyle B.S. En el contexto de la relación Puerto-Ciudad en la historia de Cartagena, se pueden observar 4 etapas en su evolución:

- Una primera, la etapa colonial, que va del siglo XVI al XVIII en el que la vinculación de los dos ámbitos, puerto-ciudad es bastante estrecha. El asentamiento existe en función del puerto y el espacio se modelaba en gran medida por las necesidades económicas y defensivas del puerto,
- Una segunda etapa, el siglo XIX en el que se inicia la ruptura por la pérdida de protagonismo del puerto,
- Una tercera etapa en el siglo XX donde el puerto recupera su protagonismo con una dinámica diferente a través de un proceso de modernización que rompe definitivamente los lazos puerto-ciudad, al mismo tiempo que se da una recuperación de los frentes de agua ocupados por el puerto original en la ciudad y,
- Finalmente la cuarta etapa en el siglo XXI, de especialización y expansión en la que la ruptura se consolida, no obstante algunos intentos de reivindicación de la relación a través de nuevos proyectos dada las nuevas iniciativas globales de

reconversión e integración de los dos ámbitos.

Siglo XX. Proceso de Modernización de la Ciudad-Puerto

Al igual que el desarrollo económico, el crecimiento de la mancha urbana a mediados del siglo comenzó a ser explosivo expandiéndose sin parar hasta compactar una parte importante del territorio. Así como se extendía la mancha urbana el puerto sintió la necesidad de moverse hacia las afueras del centro histórico debido al proceso de modernización que inicia en 1930. En 1933 el puerto se trasladó a la isla de manga donde se construyó la terminal marítima y fluvial del puerto, inicialmente administrada por sus constructores hasta 1947 que pasó a manos del Estado.

Posteriormente en 1991 se privatizaron los puertos. La Sociedad Portuaria de Cartagena (SPRC), obtuvo una concesión por 40 años para administrar la nueva Terminal Marítima, con el compromiso de realizar inversiones para su modernización. La nación adquirió compromisos de construcción, conservación y mantenimiento de los canales de acceso a los puertos, en una nueva dinámica de operación en la que las entidades regionales se encargaron de administrar y operar al sistema portuario. A partir de estos nuevos cambios, el puerto registró un aumento de volumen de carga y una mejora en la conectividad, ganando con esto reputación en la región.

Por otro lado, la normatividad determinó el pago por parte de los concesionarios, de una contraprestación económica a favor de la Nación (80%) y de los Municipios (20%), por el uso y goce en forma temporal y exclusiva de las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias, para la construcción y operación de los puertos.

La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la nación, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a las mismas para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación

económica a favor de la nación y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

Esta contraprestación se convierte en el compromiso para apoyar el dialogo entre el puerto y la ciudad a través de los objetivos globales y locales que deberán cumplir los proyectos a financiar con los recursos percibidos por concepto de contraprestación. Algunos de estos son:

- Facilitar el acceso marítimo a los puertos promoviendo un incremento de la movilización de tráfico de comercio exterior (Objetivo Global),
- Incrementar la capacidad de los accesos viales a las zonas portuarias facilitando el intercambio modal eficiente entre el puerto y la distribución y/o recepción de carga desde y hacia el interior del país, incluyendo facilidades logísticas conexas (i.e.. puertos secos) (Objetivo Local),
- Promover la sostenibilidad ambiental de la zona de influencia del puerto (Objetivo Local),
- Ejecución de obras para la protección de la zona costera (Objetivo Local),
- Diseño, construcción rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férreo, acuático y fluvial (Objetivo Local),
- Obras de mitigación ambiental de impactos generados por la actividad portuaria (Objetivo Local).

En las últimas décadas del siglo, a partir de los años setenta el crecimiento demográfico fue impulsado por el sector industrial, la consolidación de las actividades portuarias (ver la imagen), 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. Hubo un crecimiento acelerado de la población, de 370,000 habitantes en 1970 pasó a 1,164,207 habitantes en el 2010 en su área metropolitana funcional, además de una diversificación y especialización de funciones.



Terminal de cruceros en el puerto de Cartagena.

La ciudad se enfrenta a una serie de problemas de tipo urbano y ambiental que ha venido arrastrando por varios años, propiciados por el acelerado crecimiento poblacional y la incontrolada extensión de la mancha urbana, que se ha caracterizado, principalmente, por una falta de ordenamiento y planificación. Las consecuencias de esto se ven reflejadas en una estructura urbana desarticulada, una segregación socio-espacial muy marcada entre estratos ricos y pobres, el deterioro de los cuerpos de agua, la carencia de servicios públicos y comunales en grandes áreas de la ciudad y el bajo nivel en la calidad de vida de la mayoría de sus habitantes.

En la última década del siglo XX y en la primera del siglo XXI se dio una dinámica de crecimiento y desarrollo gracias al impulso del sector terciario. El puerto transitó

hacia un estado de consolidación producto del crecimiento de las actividades del comercio y el turismo internacional para 2015. Las actividades y espacios de vinculación con el exterior, y en ellos los portuarios adquirieron un papel preponderante. Un factor de desarrollo, crecimiento y transformación de la ciudad ha sido el turismo en conjunción con el puerto.

Regeneración de frentes de agua



Panorámica del Centro Histórico de Cartagena.



El Muelle de la Bodeguita.

En este sentido a finales del siglo XX la recuperación de las áreas del antiguo puerto trata de reinterpretar su forma, reinventar la relación entre el hombre y el agua, entre la ciudad y el agua. La ciudad por ser patrimonio histórico de la humanidad desde 1984, por los recursos que esto le significa y su carácter turístico, tuvo la posibilidad de reinventarse, reivindicando el valor simbólico del pasado sumado a los valores paisajísticos y el valor histórico-artístico de su entorno. Todo esto a través de lograr espacios públicos de calidad y unas vistas libres de obstáculos contribuyendo al dialogo entre el agua y la ciudad, poniéndolos en valor y brindando una escena urbana de alta calidad.

Siglo XXI. Expansión y Especialización

En el 2007 se convierte en destino turístico de cruceros en el Caribe. 30 líneas de cruceros arriban a la Terminal (SPRC) con 500,000 visitantes por temporada.

La terminal de Manga, al estar limitada para su expansión física se vio impedida para crear más muelles y patios de contenedores por lo que se expande hacia otros frentes de agua. 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.

También surge Puerto Bahía en 2014 como un complejo portuario multipropósito de acceso público, con infraestructura para el manejo de importaciones y exportaciones de hidrocarburos constituyéndose 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.

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.

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).

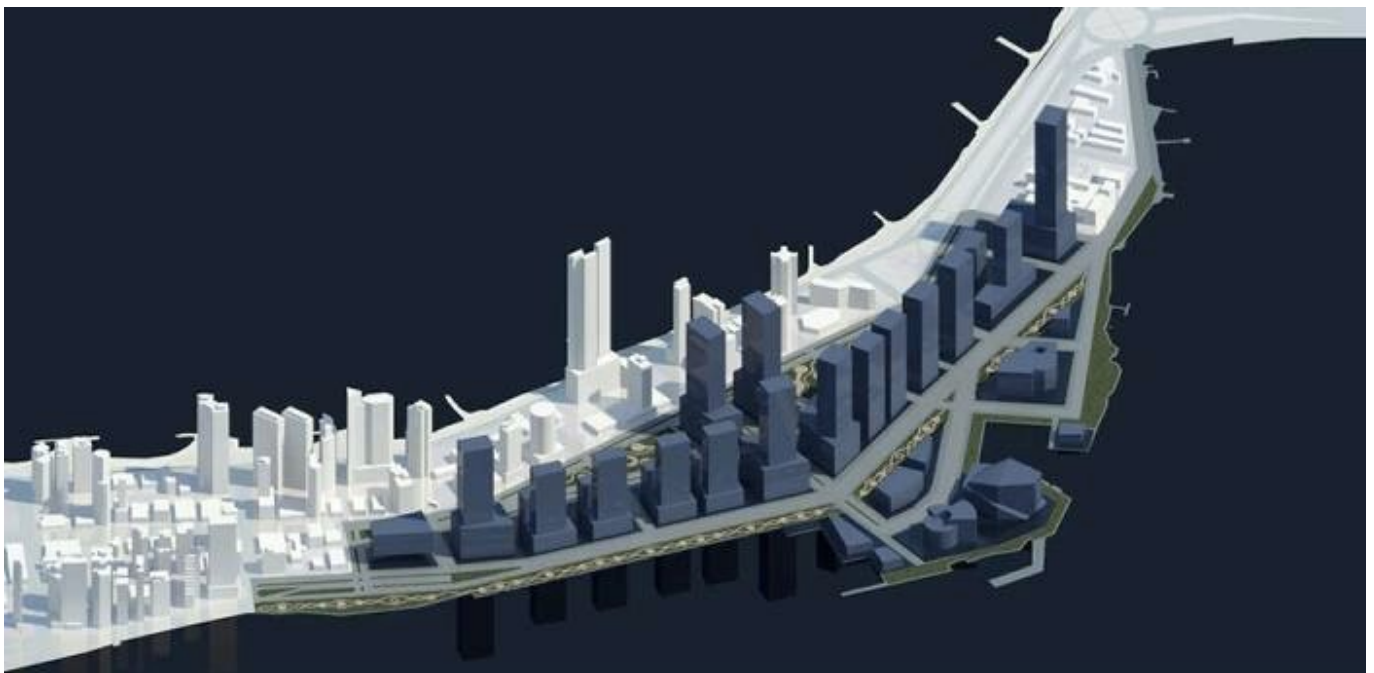
Actualmente, se conecta con 750 puertos en 150 países alrededor del mundo y atiende 25 líneas navieras. Así mismo, es el principal puerto exportador de Colombia, a través suyo, el país moviliza más del 60 por ciento del comercio bilateral con los Estados Unidos. Su avanzada infraestructura, su tecnología de punta, los altos estándares de seguridad y la preparación de su gente, la convierten en una organización colombiana de gran crecimiento y un referente nacional e internacional en el entorno portuario.

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.

No obstante, algunos elementos urbanos ocupan frentes de agua estratégicos, convirtiéndose en males necesarios que son indiferentes a la ciudad. Uno de ellos es la SPRC al igual que la Base Naval de la Armada, por su ubicación dentro del tejido urbano y en sectores centrales de la bahía y del área urbana; que aunque producen beneficios económicos, 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.

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 (ver las imágenes);
- 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, no menos importantes.



Proyecto urbano en la Base Naval.



Propuesta de Terminal de Cruceros en la Base Naval.

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.

La Bahía de Cartagena se encuentra en proceso de una enorme transformación. Ella representa el progreso, las inversiones y el optimismo del país. En solo cuatro años, una serie de proyectos incrementarán el volumen de carga la que pasará de 50 millones a 100 millones de toneladas.

Es de gran relevancia la construcción de un segundo canal de acceso que permitirá soportar el incremento del tráfico y, en ese sentido, será esencial para mantenerse competitivo en una región cada vez más exigente. Pero es una cuestión no solo de competitividad de las empresas que están en la bahía, sino principalmente de la ciudad y el país (Autoridades del puerto).

El *megaproyecto del Canal del Dique* proyecto con el que Colombia gana una infraestructura que conecta al país reduciendo en más de 40% los costos logísticos y generando protección y desarrollo a las comunidades asentadas en las orillas del

canal, que históricamente se han visto afectadas por las inundaciones. Además de los componentes ecológicos y turísticos que permitirán una recuperación ambiental y económica de la región.

Garantiza la conexión de los centros de producción del país con el Puerto de Cartagena, que a su vez es considerada la vía más expedita a los mercados internacionales.

Siglo XXI. La infraestructura portuaria de Cartagena sigue en expansión

La Organización Puerto de Cartagena ocupa el puesto 61 del Top 100 Container Ports. Es el quinto puerto más grande en Latinoamérica según el volumen de carga movilizada, de acuerdo con la Cepal. Aspira a convertirse en el centro de conexiones más importante del continente para carga refrigerada y contenedores.

Las inversiones hacen parte de un plan de ampliación y modernización tecnológica que se desarrollará en el periodo 2016-2020. Actualmente, tiene capacidad para movilizar hasta 3 millones de TEUs anuales y se prepara para incrementar a 5.2 millones en 2017.

Con el objetivo siempre en mente de contribuir al desarrollo del país, la presencia de la Organización en la zona ha impulsado un fuerte desarrollo industrial durante los últimos años. Más de 50 empresas e industrias están actualmente ubicadas en la Bahía, lo que la ha consolidado como un clúster económico para el Caribe y el País.

Finalmente, *Revitalizar la bahía*, su industria, y garantizar el posicionamiento de la ciudad como centro de conexiones para el transporte marítimo y el comercio internacional, es una gran ventaja para el comercio exterior colombiano que funciona como plataforma para el desarrollo. En este momento ya se ubica sin duda en una posición sólida y privilegiada: **¿Pero tendremos también una ciudad sustentable?**

Referencias bibliográficas

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 XIX y XX. 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: El puerto con el Terminal de cruceros y la ciudad de Cartagena de Indias.

