

**C**artagena de Indias, de origen colonial en el Caribe colombiano, fue un enclave estratégico en la geopolítica de la corona española, de ahí su relevancia política, económica y militar que la llevó a ser uno de los puerto-ciudad más importantes en el Nuevo Mundo. Por este motivo, su esplendor corresponde a este periodo de su historia como puerto vinculado a los flujos comerciales entre Sudamérica y Europa. En su origen, la morfología urbana fue definida por el sistema defensivo diseñado y construido para protegerla del asecho de piratas y corsarios, lo que con el tiempo la confinó en un cerco pétreo de murallas y baluartes. Este conjunto de fortalezas, aunado a su traza, sistema de plazas, barrios y arquitectura caribeña le confieren un encanto singular, lo que permitió que a la ciudad colonial fuera declarada en 1984 como patrimonio mundial por la UNESCO. Sus conexiones con el exterior fueron preponderantemente por el puerto, ya sea con la ruta Callao-Panamá-Cartagena, con otras ciudades-puerto en el Caribe y Europa, y aún con el interior del territorio a través del Río Magdalena. Sin embargo, después de la independencia a inicios del siglo XIX, al romperse estos vínculos económicos y políticos, perdió su carácter de centro protagónico, situación que no ha podido revertir hasta la fecha.

En los últimos 25 años, la ciudad y el puerto se han transformado, constituyéndose actualmente; la primera, en una moderna y contrastante área urbana y; el segundo, en elemento de importancia indiscutible en las actividades de comercio internacional, de logística, industriales y del turismo de cruceros. El puerto y la ciudad se encuentran en plena fase de consolidación. El espacio portuario enclavado en el barrio de Manga se ha modernizado; sin embargo, su expansión, limitada por la disponibilidad de muelles y espacio, ha requerido de un nuevo terminal de contenedores, aunado a otros espacios portuarios y muelles públicos y privados, localizados a lo largo de la bahía de Cartagena. Adicionalmente, un nuevo puerto especializado en el manejo de hidrocarburos se ha puesto en operación recientemente conectado a la zona industrial de la ciudad. Se prevé en los próximos años que la capacidad y manejo de carga se incrementará tres veces, en particular en la modalidad de contenedores. La ciudad, como metrópoli de tamaño medio, centro de logística a nivel nacional, se moderniza con proyectos estratégicos de tipo portuario e industrial y fundamentalmente con proyectos apoyados también en su importante patrimonio natural y cultural (paisajístico, arquitectónico, histórico, gastronómica, musical) y en su identidad “Caribe”, que aunado a sus playas y recursos naturales la convierten en el destino turístico más importante de Colombia.

Área metropolitana CARTAGENA	Población		AM	AU	Densidad		Estructura		
	Población		Territorio Met.	Área urbana	Densidad		Centralidades		Segregación
	Población hab.	Dinámica % anual	Municipios No.	Superficie Km2	Metropolitana hab/ha	Urbana hab/ha	Centros Urb. No.	Nodos Metro. No.	Estratos bajos % área hab.
<b>2010</b>	1'164,200	1.3 %	10	81.36	nd	116.8	8	3	54.00
<b>2015</b>	1'318,434	1.3%	11	99.64	38.2	141.3	10	6	nd

Fuente: Elaboración de Sergio Padilla Galicia, a partir de:  
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.  
Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias, Universidad de Cartagena. Diagnóstico del Distrito de Cartagena en Materia de Ordenamiento Territorial. 2010. Indicadores de Seguimiento Expediente Urbano, pp.186, Cartagena.

Puerto CARTAGENA	Tamaño				Capacidad				Participación nacional			
	Instalaciones portuarias básicas				Carga				Carga			
	Sup. en tierra Ha.	Mulles totales No.	Atraque No. Embar.	Calado m. prof.	Total millones de toneladas anuales	Carga general	Contenedores	Líquidos	Carga total %	Carga general %	contenedores %	líquidos %
<b>2015</b>												
<b>SPRC</b>	20.00	8	8	6 a 14	9.08	0.03	9.05		9.50	0.02	25.48	
<b>CONTECAR</b>	20.00	1	3	16.5	15.63	0.11	15.52		16.36	0.08	43.70	
<b>P. BAHIA</b>	115.00	1	2	nd	0.46	0.02		0.44	0.48	0.01		0.75
<b>del puerto asociado</b>	nd	nd	nd	nd	1.72	1.24	0.38	0.10	1.78	0.89	1.08	0.17
<b>otras</b>	nd	nd	nd	nd	8.16	0.86	0.51	6.79	10.29	0.62	1.44	11.45
<b>Total</b>	nd	nd	nd	nd	35.05	2.26	25.46	7.33	38.41	1.62	71.70	12.37

Fuente: Elaboración de Sergio Padilla Galicia, a partir de:  
Información de carga. [http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2016/Febrero/Comunicaciones\\_22\\_B/Boletin%20Puertos%20SPT%202015.pdf](http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2016/Febrero/Comunicaciones_22_B/Boletin%20Puertos%20SPT%202015.pdf)  
<http://espanol.pacinfra.com/portfolio/puerto-bahia/>

*Ficha de datos Puerto-Ciudad. (Fuente: Elaboración Sergio Padilla Galicia)*

Con los artículos e imágenes compilados para el “retrato de Cartagena”, pretendemos ofrecer a los lectores de la Revista *PORTUS* una aproximación a algunos temas sobre la vida y características generales de este mágico puerto-ciudad que aspira a ocupar un lugar preponderante en el Caribe. Agradecemos a todos los autores su interés y colaboración.

*Head image: Una vista panorámica de Cartagena.*