Geográficamente el territorio de Cartagena viene definido por la presencia del agua: el mar Caribe, la bahía de Cartagena, la Ciénaga de la Virgen, el sistema hídrico que las comunica a través de canales y lagunas interiores; la bahía de barbacoas y el Canal del Dique. Es el elemento que prima en el paisaje urbano, define su morfología urbana y guía el desarrollo espacial con fuerte incidencia en la distribución de los usos del suelo. De hecho, el Plan de Ordenamiento de Territorial de Cartagena adoptado en el año 2001 define el agua como el paisaje estratégico de la urbe actual que cuenta con más de un millón de habitantes.

En este contexto geográfico, el puerto, además de ser el factor clave de la fundación de la ciudad colonial en 1533 por sus características naturales de profundidad y protección de la bahía, es la razón de su importancia comercial en el devenir histórico del Caribe y marco de las construcciones militares, religiosas, institucionales y residenciales que la han convertido en una ciudad atractiva y admirada por habitantes y visitantes.

Cartagena de Indias fue inscrita en el listado de ciudades declaradas Patrimonio Histórico y Cultural de la Humanidad por la UNESCO en el año 1984 bajo la denominación “Puerto, Fortaleza y Conjunto Monumental”; declaratoria que reconoce al Puerto como elemento esencial de la puesta en valor patrimonial de la ciudad.



*Bahía de las Ánimas y Centro Histórico.*

La condición portuaria ha seguido marcando a través de cientos de años el desarrollo de Cartagena, favoreciendo durante el siglo XX el inicio y consolidación de las tres actividades económicas principales de la ciudad: el turismo, la industria y el comercio exterior.

El turismo es una de las grandes fuentes de empleo de la ciudad, cuyo mayor atractivo sigue siendo el centro histórico, acompañado de sus fuertes y murallas perfectamente conservadas, construidas como parte del Plan de Fortificaciones del Caribe adelantado por la corona española a mediados del siglo XVI para defender sus colonias de los ataques de piratas y corsarios. La estrategia nacional de turismo ha priorizado el turismo náutico, cada vez en aumento, como uno de los segmentos relevantes a impulsar; miles de personas disfrutan de los espacios marinos y del parque natural submarino pasando a través del canal de acceso de Bocachica, franqueado por los fuertes de San Fernando y San José, cuyas estructuras fueron

recientemente reforzadas con inversión privada de algunos puertos de la ciudad, que también contribuyeron a la profundización del canal para permitir el paso de los barcos tanqueros, de carga y cruceros de última generación, en busca de mantener el posicionamiento global con la competitividad del país y de la ciudad.

La inauguración del Canal de Panamá en 1914, tuvo un gran impacto en el desarrollo urbano y la calidad de vida en Cartagena: propició el traslado del muelle de La Machina, ubicado contiguo al centro histórico, hacia un Terminal Marítimo moderno y tecnificado, ubicado en la isla de Manga, poco habitada en aquel entonces. Con el fin de que Colombia a través del puerto de Cartagena aprovechara su cercanía a Panamá para posicionarse en las rutas del comercio marítimo internacional, se contrató a la firma estadounidense Pearson and Son Limited, para hacer un plan, que también incluyó medidas para el saneamiento y salubridad de la ciudad, exigencia que se hacía a las ciudades portuarias para el desembarque seguro de los visitantes.




*Muelle de Manga a mediados del siglo XX.*

Desde principios del siglo XX, empresas nacionales e internacionales con vocación exportadora se asentaron en terrenos de Cartagena buscando acceso directo al mar, para construir allí sus propios muelles e instalaciones y facilitar el comercio de sus productos; este desarrollo fue aumentando hasta consolidar una gran zona portuaria e industrial a lo largo de 14 kilómetros lineales de territorio que bordean la magnífica bahía de Cartagena, con más de 50 terminales, algunos de uso público, pero la mayoría de carácter privado para la industria petroquímica, atunera, astillera, cementera, entre otras. A partir del año 1991 se dio la transformación de los puertos de Colombia para insertar al país en el comercio global, siendo Cartagena una de las grandes urbes privilegiadas con esta decisión. Hoy, la industria es la actividad económica de Cartagena con mayor aporte al producto interno bruto de la nación y de la ciudad, ocupando el cuarto lugar en el escalafón

de la producción manufacturera de Colombia.



*Bahía y al fondo el sector urbano de Castillo y Bocagrande, vista desde el Puerto.*

En pleno siglo XXI, un gran porcentaje de las empresas nacionales y de las asentadas en la ciudad, realizan sus actividades de comercio exterior gracias a los servicios portuarios de talla mundial ofrecidos por los puertos de uso público ubicados en Cartagena. La ciudad, hoy como ayer, hace parte de las rutas de transbordo de los puertos globales que conectan las mercancías más diversas comercializadas entre países y ciudades de todo el mundo.

Las ciudades son conglomerados fundamentales del crecimiento económico, su estructuración tiene la misión de producir oportunidades de progreso y prosperidad para las nuevas generaciones, ciudades integrales donde primen el equilibrio y la sostenibilidad generados por las oportunidades de trabajo, la atracción de conocimiento e inversiones y la calidad de vida urbana. La dinámica de Cartagena

ha estado desde siempre ligada intrínsecamente a su bahía y a su puerto, conformado en un sistema portuario, del que dependen en buena parte sus actividades económicas. Además de los retos comunes de los centros urbanos, Cartagena como ciudad portuaria debe enfrentar con mucha más intensidad los efectos del cambio climático, la elevación del nivel del mar y las potenciales amenazas al patrimonio cultural construido.

El Banco Mundial en sus pronósticos para el 2030 sobre el rol de las ciudades en la economía mundial, expresa que además de contribuir con dos tercios del crecimiento y representar la mitad de la producción del planeta, serán el principal destino del comercio mundial. Las estadísticas indican que el 85% de este comercio se realiza por vía marítima, de tal manera que estar en las rutas del comercio global implica simultáneamente un reto y una oportunidad para el futuro próximo de Cartagena y otras ciudades similares.

Cartagena como ciudad portuaria enfrenta el desafío de mantener su primacía global. Así como la época de la colonia dejó el legado de una ciudad patrimonial, esta generación republicana deberá dejar ese posicionamiento en las rutas de comercio global del siglo XXI con oportunidades económicas que coadyuven al desarrollo sostenible del territorio y de su población, sin las brechas de inequidad que aún subsisten, como un tema central por resolver mediante políticas urbanas innovadoras que privilegien el manejo del agua y recuperen nuevamente la función pública del urbanismo.



*“Bahía de Cartagena, Isla de Manga y Puerto”*

---

*Head image:  Panorámica de la Bahía y la Isla de Manga con el Puerto, al fondo Cerro de la Popa.*