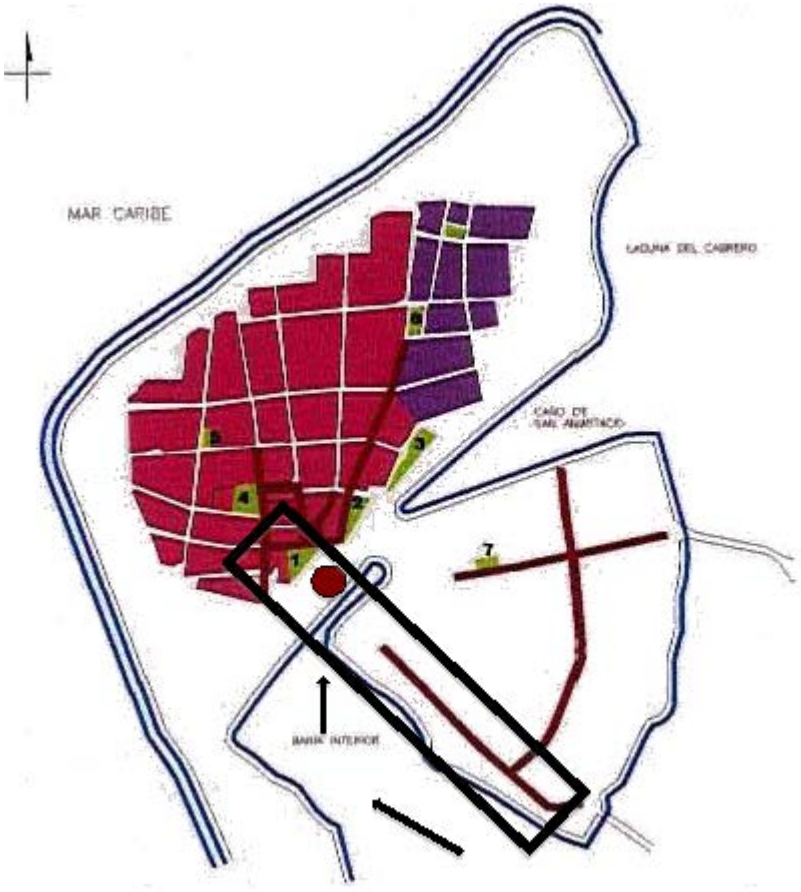
En los inicios, la bahía de Cartagena se convirtió en un fondeadero donde anclaban grandes naves para ser cargadas o descargadas por medio de embarcaciones menores, que luego se movilizaban hacía las orillas de la Plaza principal o de la Mar generando un vínculo estrecho entre el fondeadero y la plaza donde se comercializaban los productos, se llevaba a cabo la feria y se realizaba todo tipo de intercambio. Surgió entonces el primer trayecto de un eje que mas tarde se transformaría en el eje portuario colonial de Cartagena de Indias. Plaza de la mar-Fondeadero-Mercado-Arsenal (ver imagen siguiente).

No pasó mucho tiempo cuando la ciudad comenzó a consolidarse alrededor de la Plaza de la Mar en una trama continua de plazas hacia el interior del territorio con funciones diversas que ademas de complejizar el pequeño conjunto urbano, ya vislumbraba una vida de ciudad-puerto. A este conjunto de plazas: plaza de la carnicería, plaza del matadero y la plaza de la yerba se sumó el mercado público que junto con el puerto constituyeron una sola entidad en el sentido espacial, cultural y económico. El vínculo Puerto-Mercado durante muchos años constituyó el corazón de la ciudad.



Eje colonial de la ciudad. Desde la plaza de la Mar. Dibujo del autor.

En efecto, constituía el centro económico del asentamiento y mas aún cuando.

Las carnicerías, pulperías, bodegas y almacenes comerciales, aparecían como prolongaciones del mercado, enriqueciendo la vida económica de la ciudad, pero era a partir del puerto que la ciudad se reproducía, de su multiplicidad de funciones, disputándole el protagonismo a la plaza central.

Al igual que su relación con el mercado, los talleres y astilleros que atendían las necesidades de las embarcaciones que llegaban al puerto eran parte fundamental de ese conglomerado de funciones que se desarrollaban a lo largo de ese eje que al final del periodo colonial abarcaba todo el extremo sur de la ciudad colonial, la

plaza pública donde se comercializaba y se intercambiaban los productos, la bahía de las ánimas donde llegaban las embarcaciones desde el fondeadero; el mercado en la orilla oriente de la pequeña bahía, ocupando el espacio que hoy ocupa el Centro de Convenciones y donde al final del periodo se concentraba toda la actividad comercial, finalizando con lo que hoy se conoce como el Arsenal en el arrabal de Getsemaní, donde se encontraban los talleres y astilleros; conformando un corredor o eje dinámico generado por el movimiento de las embarcaciones que llegaban al puerto (ver imagen siguiente), convirtiéndose este en el elemento fundamental de la vida urbana.



Movimiento del antiguo puerto.

La doble condición de puerto y fortaleza militar no minimizó el impacto del puerto como elemento estructural (ver imagen siguiente) que impulsaba la actividad

comercial. El sistema defensivo no fue determinante para la organización de las funciones ni de los espacios urbanos, ni tampoco para dejar que el espacio portuario ya no fuera el corazón de la ciudad. Seguía siendo el estructurador del espacio urbano, orientando un incipiente desarrollo y manteniéndose como la función principal.



Cartagena de Indias, Plaza fuerte.

No fue sino hasta el siglo XIX, siglo de decadencia y devastación para la ciudad, cuando el puerto perdió protagonismo, entre otras cosas, por la imposibilidad de constituir una flota marítima nacional y la consolidación de la navegación fluvial. Sin embargo, llegó a ser uno de los principales puertos del continente por casi tres siglos, hasta la guerra de Independencia en 1810.

Sin embargo, al final del siglo comenzó la recuperación económica y acciones como la reapertura del Canal del Dique, la inauguración de la línea del ferrocarril y el mismo ensanche del asentamiento hacia tierra firme propiciaron el primer proceso de modernización del puerto; su traslado en 1933 del centro tradicional de la ciudad

a la isla de manga, donde se construyó la terminal marítima y fluvial. Inicialmente estuvo administrada por sus constructores hasta 1947, cuando pasa a manos del Estado. En el transcurso del decenio de 1930 muchas de sus funciones tradicionales desaparecieron debido al proceso de modernización y sus nuevos requerimientos lo que los llevó a retirarse de los centros históricos de las ciudades.

El siglo XX, no obstante, que se perdieron muchas de las funciones tradicionales del puerto, fue de crecimiento y prosperidad para el mismo; consiguió ganar el galardón del primer puerto del país de 1928 a 1941. El cambio, permitió el crecimiento del sector portuario de manera significativa constituido por la infraestructura instalada en varias terminales públicas y privadas a lo largo de la zona industrial de Cartagena, consolidándose como el principal puerto colombiano para las exportaciones e importaciones aumentando el volumen de carga, mejorando la conectividad y ganando prestigio en la región, además de conformar el eje portuario del siglo XXI al estar mas cerca de la zona industrial de la ciudad.

En efecto, el proceso de modernización fue determinante en la creación del nuevo eje o corredor portuario al vincularse con alrededor de treinta [1] Sociedades portuarias a todo lo largo de la costa sur de la bahía (ver imagen siguiente), creando expectativas mas allá del simple crecimiento y desarrollo del puerto, gracias a los compromisos adquiridos por la Sociedad portuaria 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 [2].



Nuevo corredor portuario de Cartagena.

Los proyectos que se tendrán que financiar con los recursos percibidos por concepto de contraprestación, deberán cumplir con algunos objetivos que son de gran beneficio para la ciudad y es por esto que las expectativas son mayores con respecto a las obras que esto implicaría. Algunos de estos proyectos están dirigidos a [3]:

- Promover la sostenibilidad ambiental de la zona de influencia del puerto.
- Ejecutar obras para la protección de la zona costera.
- Diseñar, construir rehabilitar y mantener las vías de acceso terrestre, férreo, acuático y fluvial.
- Realizar obras de mitigación ambiental de impactos generados por la actividad portuaria.

De esta manera, muchas de las condiciones requerida para una ciudad-puerto sustentable, podrían quedar cubiertas por la actividad portuaria. En este sentido, mas que una actividad que poco contribuye a la calidad de vida de los habitantes de una ciudad, como en algunos casos se ha pensado, se convierte en una actividad promotora del desarrollo urbano.

En efecto, vale la pena resaltar algunos de los beneficios que una zona portuaria ofrece a la ciudad ya que además de jugar un rol importante en el desarrollo del transporte y la existencia de buenas vías de comunicación, ofrece un sistema integral y eficiente de servicios, la disposición de una apropiada capacidad y distribución de lugares de almacenamiento y la disponibilidad de una mano de obra calificada en la variedad de funciones que se realizan en los puertos. Lo que influye de manera importante en la conformación de corredores que pueden constituirse en verdaderos ejes de integración y desarrollo, estructurando la organización del territorio, en la medida que faciliten el desarrollo económico y social de las áreas que atraviesan y estos son los verdaderos ejes portuarios del siglo XXI.

Esto no es menos importante cuando se analiza lo que significó el puerto para la ciudad en la etapa colonial en Cartagena de Indias. Como se vio anteriormente, el puerto fue el creador de vida para la ciudad. El eje portuario colonial constituyó el corazón de la actividad de la ciudad; el puerto, el mercado, la plaza, el comercio; sin embargo también constituyó un nodo global que comunicaba los puertos de la nueva granada con España en su papel de intermediador para el intercambio de productos, constituyéndose como un nodo en menor escala de desarrollo social y económico.

Hoy en día, en el siglo XXI, cuando el puerto ha experimentado cambios profundos

convirtiéndose en una plataforma logística de vanguardia en el Caribe y en un contexto de reconversión urbana de los frentes de agua que ocupaban los puertos en la etapa colonial, Cartagena de Indias ha realizado importantes obras en las áreas del antiguo puerto reivindicando el valor simbólico del pasado sumado a los valores paisajísticos y el valor histórico-artístico de su entorno, tratando de reinterpretar su configuración, reinventando la relación entre el hombre y el agua y entre la ciudad y el agua. Todo esto a través de lograr espacios públicos de calidad con paisajes libres de obstáculos que proveen de un dialogo entre el agua y la ciudad poniéndolos en valor y brindando una escena urbana relevante en el contexto de la ciudad de Cartagena (ver imagen siguiente). La ciudad por ser patrimonio histórico de la humanidad desde 1984, por los recursos que esto le ha significado y su carácter turístico, ha tenido esa posibilidad.

Notas

[1] ANI. Agencia Nacional de Infraestructura. Tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de consesiones y otras formas de Asociación Público Privada.

[2] El pago, por parte de los concesionarios, de una contraprestación económica a favor de la Nación (80%) y de los Municipios (20%).

[3] Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.

Referencias

De Pombo, Pareja Augusto (1999). *Trazados urbanos en Hispanoamérica. Cartagena de Indias*. Dirección de procesos editoriales de la Secretaría General del ICFES, Cartagena, Colombia.

Lemaitre, E. (1983). *Historia General de Cartagena,* Bogotá, Banco de la República, con la colaboración y

asesoría de Donaldo Bossa Herazo y Francisco Sebá Patrón.

Martínez Carlos, *Apuntes sobre el Urbanismo en el Nuevo Reino de Granada,* Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia.

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

Samudio, Trallero, A. (2000). *La vida urbana de Cartagena en el siglo XIX,* No. 14, Serie de estudios sobre la costa caribe, U. Jorge Tadeo Lozano.

Plan estratégico, Cartagena siglo XXI.

Plan Estratégico Centro Histórico de Cartagena de Indias, 1994.

Head image: Reconversión del antiguo puerto de Cartagena de Indias.