

En las ciudades puerto Latinoamericanas, fue el puerto el origen del sistema urbano; fungió como el nodo estratégico que definió la función urbana característica propiciando el crecimiento, permitiendo la conformación y estructuración de las zonas que actuaban como eslabones en el área costera, constituyéndolas como núcleos importantes de servicios. En la vida de las ciudades puerto, desde el siglo XVI, este ha sido el factor estructurador de las mismas, el nodo estratégico de las redes de transporte y sistemas urbanos a nivel global.

No obstante que en las primeras décadas de vida de los puertos, las infraestructuras eran incipientes, para 1525 ya existía una importante red portuaria en las islas del Caribe: Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Santiago de Cuba; Panamá y Veracruz en México, al cual se le otorgó, desde su creación, la jerarquía de único puerto virreinal, confiriéndole una importancia histórica sobre todo por el papel privilegiado que se le asignó dentro del sistema de comercio y de comunicaciones coloniales y por su posición geográfica que desde el siglo XVI y durante todo el siglo XIX, le daba acceso a las rutas comerciales con Europa, el Caribe y Estados Unidos [\[1\]](#).

Poco tiempo después, La Habana sustituyó a Santo Domingo y a Santiago de Cuba posicionándose como el principal puerto de las Antillas; para entonces, Cartagena de Indias comenzaba a convertirse en el emporio de tierra firme [\[2\]](#) con una gran importancia geopolítica que comenzaba con el papel que desempeñaba como punto de apoyo vital para la defensa y comunicaciones con el Virreinato del Perú y con él, el resto de Suramérica. Cartagena tenía un carácter estratégico que conservó aún después del siglo XVIII; era el puerto terminal del imperio y era la llave del Nuevo Reino de Granada [\[3\]](#).



Ruta de los dos convoyes del comercio de América. (Segovia, R. 2006. El Lago de Piedra. La Geopolítica de las Fortificaciones Españolas del Caribe 1586-1786)

En los siglos XIX y XX las ciudades puerto emprendieron transformaciones importantes que les permitieron reafirmar su papel de nodos estratégicos de movilidad y circulación de bienes materiales. La creación de los puertos impulsó a estas ciudades a constituirse en puntos clave de la economía de España y del nuevo mundo, pues facilitó su enlace con los nuevos territorios conquistados. No obstante que el intercambio comercial se daba en una especie de monopolio con España[4], la oportunidad de articular lazos comerciales con otros lugares del continente americano, con Asia y con Europa estuvo siempre presente, como fue el caso de Veracruz y La Habana, que a pesar de ser pequeñas ciudades portuarias, habilitaron una red de comercio internacional que originó muchas relaciones de intercambio, principalmente a finales del siglo XVIII cuando se promulgó el reglamento de libre comercio en 1778 que dio pie a la creación de Consulados en puntos estratégicos, tales como La Habana, Buenos Aires, Lima, Cartagena, entre otros.

El Consulado de comerciantes de Veracruz además de velar por el desarrollo económico, se preocupaba por el desarrollo urbano, de tal manera que el beneficio obtenido del comercio, además de realizar obras de mejoras materiales al puerto, intervenía en proyectos de imagen urbana, caminos etc. [5]. Es así como en esta primera etapa de vida de las ciudades puerto, significó un elemento estructural de impacto positivo; por un lado de impulso a la actividad comercial y por otro orientó un incipiente desarrollo urbano a partir de lo que la actividad comercial generaba.

Un importante impacto en la ciudad fue la protección militar de los puertos autorizados para el comercio, para defenderlos de los ataques de extranjeros lo cual trajo como consecuencia cambios significativos en la estructura urbana interna. Las transformaciones se dieron a partir de finales del siglo XVI con el arribo de estructuras pétreas en forma de circuito de plazas amuralladas y fortalezas que circundaban el mar Caribe español, conformando lo que Rodolfo Segovia llamó, el Lago de Piedra, para controlar el comercio y defender los puertos de piratas y corsarios que surcaban los mares. Estrategia que formó parte de un Plan Global de fortificación para los destinos vitales del intercambio: La Habana, Cartagena y Veracruz principalmente. En efecto, fue un periodo prolífero de estructuras pétreas en las ciudades.



Veracruz 1850, circuito amurallado. Litografía de Casimiro Castro. Colección particular. (Gobierno del Estado de Veracruz. "Veracruz, primer puerto del continente" Fundación ICA, México 1999)

No obstante, el haber contribuido el sistema defensivo a una transformación sustancial de las ciudades dotándolas de carácter y de una imagen urbana renovada, la doble condición de puerto y fortaleza militar que obtuvieron las ciudades, no cambió la estructura interna organizativa de las mismas. Las funciones que se desarrollaban en los espacios públicos, principalmente las plazas siguieron con su condición de mercado y el espacio portuario siguió siendo el corazón de la ciudad, concentrando la diversidad de funciones que como hasta entonces había sido.

Articulación con el interior del territorio. Crecimiento del puerto primitivo

En el siglo XIX, un elemento que hizo su aparición en el espacio urbano e impactó de manera determinante en la ciudad fue el ferrocarril vinculado al puerto, el cual fue sin duda, un elemento que con el rompimiento de la traza original y la incorporación de nuevos componentes en su estructura: barreras, garitas, puentes, pasos a nivel y estaciones, fragmentó a las ciudades por la necesidad de articular el territorio en función de la exportación. La actividad de carga y descarga generada alrededor de los puntos de intercambio se duplicó, alterando el funcionamiento a su alrededor y constituyendo los elementos de ruptura de mayor envergadura en las antiguas ciudades hispánicas hasta ese momento.

Sin embargo, esta situación de crecimiento económico alcanzado, producto de una complejidad urbana debida a factores como el sistema de caminos, el sistema ferroviario y más adelante la liberalización del comercio, trajo como consecuencia, un proceso de urbanización notable con importantes dimensiones demográficas en las ciudades en el siglo XIX [\[6\]](#).

Esta efervescencia urbana se manifestaba en el Puerto urbano colonial que era el alma de la vida de la ciudad en sus inicios. Era un espacio polifuncional y abierto en el que se confundían marineros, pescadores, navegantes fluviales, pequeños, medianos y grandes comerciantes, comisionistas, jornaleros, braceros, artesanos, vagos y prostitutas. En el que concurrían una serie de actividades; era espacio de trabajo, intercambio cultural, plaza de mercado, sitio de diversión y ocio. Esto marcó de singular manera a la sociedad de los puertos pues determinó unas dinámicas sociales, culturales y laborales. Eran espacios propicios para la diversificación funcional surgiendo así las primeras centralidades. Cartagena se desarrollaba como una ciudad policéntrica con el Puerto, el sistema de plazas y el mercado público [\[7\]](#). Un corredor de servicios se prolongaba hacia el arrabal de Getsemaní [\[8\]](#) por la playa del Arsenal donde se establecieron talleres, careneros, astilleros, pulperías y cantinas entre la Boca del Puente (puerta de acceso a la ciudad) y la bahía de Las Ánimas.



Puerto urbano colonial. Muelle Fiscal de Veracruz, oleo/tela 1890. Colección particular. (Gobierno del Estado de Veracruz. "Veracruz, primer puerto del continente" Fundación ICA, México 1999)

De esta manera se explica la relación ciudad-puerto en ese momento histórico. El Puerto era elemento fundamental en la vida urbana por la diversidad de funciones que se desarrollaban en él. Esto explica de alguna manera el acercamiento de los dos ámbitos, puerto y ciudad, desde el punto de vista económico, cultural y social y lo que él mismo representaba para la gente en las ciudades. Indudablemente el puerto imponía unas condiciones territoriales y económicas que en un primer momento favorecieron el acercamiento; mismas que no tuvieron el mismo impacto en el siglo XX y menos aún en el siglo XXI.

Proceso de expansión del puerto. Inicio del rompimiento

En la primera mitad del siglo XX, las ciudades comenzaron a mover sus infraestructuras portuarias hacia zonas alejadas de la ciudad con la finalidad de disponer de espacios para su mejor funcionamiento y desarrollo; entrando con esto a una etapa de modernización. Cartagena movió sus instalaciones hacia el barrio de manga, un barrio residencial de amplia tradición en la ciudad, donde nuevos equipamientos, muelles, almacenes, edificios administrativos, etc., hicieron del puerto un espacio ya no multifuncional pero sí especializado en las labores portuarias y circunscrito única y exclusivamente a perspectivas económicas y geográficas. El puerto surge como el instrumento para el tráfico comercial; excluyéndolo de su papel como cohesionador social y desmeritando sus aportes a la construcción de una nación. Esta situación trajo consigo consecuencias funestas para lo que el puerto significaba para la gente y para la ciudad, propiciándose de esta manera la ruptura de la relación puerto-ciudad

A mediados del siglo XX, las ciudades experimentaron cambios importantes que se dieron por un proceso de urbanización que fue explosivo y que trajo como consecuencias, cambios en su imagen y estructura que fue el resultado del gran incremento de la población, diversificación y especialización de las funciones. Estos cambios se manifestaron en el espacio urbano y en el uso que la gente empezó a hacer de los mismos. Es decir, surgieron funciones dominantes que se posicionaron como “funciones centrales” [\[9\]](#) en la reorganización socioeconómica mundial, donde existe una acción coordinada del ámbito local de la ciudad con la dinámica global y donde existen espacios que se vuelven centrales por la importancia de su función en el ámbito económico, mientras que otros, con otras jerarquías, participan de manera periférica.



Cartagena de Indias. Estructura actual de la ciudad puerto. (Segovia, R. 2006. El Lago de Piedra. La Geopolítica de las Fortificaciones Españolas del Caribe 1586-1786)

En este sentido, la actividad portuaria se considera una función central dentro de la actividad económica de las ciudades puerto. Son espacios que tienen el potencial para convertirse en motor de desarrollo local y regional por su condición marítima, de transferencia de productos y por ser nodo de transferencia modal con un gran impacto económico y social en su entorno. Y es por esto que los puertos, por el doble papel que juegan en la interfase ciudad puerto, serían los articuladores de lo local con lo global, entendiendo esta dualidad como una oportunidad de la ciudad para posicionarse a otras escalas, pero también como una oportunidad para influir de manera positiva en un ordenamiento urbano sustentable. En el primer caso, implicaría el convertirse en un Centro Portuario, industrial, turístico y tecnológico

inserto en una dinámica económica “globalizada” [10] y en el segundo caso se convertiría en eje prioritario de desarrollo al articularse con el ordenamiento urbano territorial con la intención de encontrar una buena relación puerto-ciudad que garantice beneficios para la población local.

En efecto, en los dos casos habría tareas pendientes por revisar en las ciudades, principalmente en las ciudades puerto de Latinoamérica, ya que para lograr un funcionamiento del sistema portuario, este debía estar inserto en un Plan de desarrollo urbano sostenible que contemplara los dos ámbitos, la ciudad y el puerto. La dimensión ambiental era una tendencia mundial orientada al reconocimiento de la importancia de las zonas costeras basadas en el supuesto de que son un recurso frágil y escaso que debe ser ordenado y administrado de acuerdo a sus capacidades reales de soporte; privilegiando su uso racional en una perspectiva de desarrollo integral costero.

En este sentido, la adopción de una reglamentación de usos del suelo que incluya el uso del suelo portuario, estableciendo niveles de compatibilidad con los usos del entorno y que los otros sectores que también hacen uso del frente marítimo con instalaciones y actividades en el frente costero como son el sector industrial, turístico, pesca y áreas protegidas se integrasen a una política de ordenamiento del sistema portuario inserta en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) local [11]. De esta manera se estaría avanzando hacia una ciudad sustentable, con mejores índices de calidad de vida.

Cuando esto no es así, aunque los puertos constituyen un elemento clave para el comercio exterior y para la competitividad de la economía, de la misma manera pueden convertirse en un problema para la población local. En la ciudad puerto de Cartagena uno de los problemas graves es la movilidad; como bien lo marca el Plan de Ordenamiento Territorial, la malla vial se ha construido basada en adecuaciones y ampliaciones negadas a un sentido de funcionalidad e interrelación sin una reglamentación que oriente las transformaciones hacia un orden urbano que optimice la articulación de los diferentes elementos que forman parte de la estructura de la ciudad. En este caso, el puerto como equipamiento urbano de gran envergadura por sus dimensiones y la actividad misma que en él se desarrolla y lo

que significa económicamente no solo para la ciudad, sino para el país mismo, tendría que actuar como un impulsor del desarrollo local urbano, tomando en cuenta que como elemento de la estructura de soporte y apoyo tiene un doble papel, conectar a la ciudad hacia el interior y hacia el exterior.

Sin embargo, su crecimiento económico no ha contribuido a un ordenamiento de la movilidad de la ciudad. Es un hecho que el terminal marítimo genera un importante volumen de tráfico terrestre, principalmente hacia y desde la zona industrial. Los impactos negativos sobre el sistema de transporte local han sido producto de una nula planeación entre las actividades que han despuntado como “centrales”, entre otras, la actividad portuaria y marítima que no ha encontrado la adecuada integración al sistema urbano circundante ni tampoco ha propiciado un manejo eficiente del incremento de los volúmenes de tráfico que acceden a él. En este sentido el Puerto no ha contribuido a un mejor funcionamiento de la ciudad, ni se ha posicionado como esa función central que genera beneficios a la población. Es decir, las infraestructuras producto del crecimiento y desarrollo portuario son completamente ajenas al medio urbano.

Existen razones claras en nuestro contexto latinoamericano que explican la situación que se vive en las ciudades puerto principalmente y que no permiten avanzar hacia conceptos de eficiencia urbana. Joan Alemany Llovera en su artículo “La reconversión portuaria en América Latina. Experiencias Problemas y Perspectivas” [\[12\]](#), expresó algunas de estas razones, entre otras, la debilidad de las administraciones locales con poca capacidad técnica para programar importantes operaciones urbanísticas; una visión cerrada y patrimonialista de los puertos y la más importante, una falta de conocimiento de las experiencias internacionales que demuestran los beneficios que puede traer los acuerdos entre el puerto y la ciudad.

En los países desarrollados, en los últimos años, las zonas portuarias están asumiendo nuevas funciones además de las tradicionales; frentes marítimos que transforman la imagen de la ciudad y ofrecen oportunidades de entretenimiento y un contacto más estrecho con el frente marítimo de su ciudad. Esta condición implica nuevas actividades y nuevos espacios que se suman a la estructura urbana

actual y que los convierte en generadores de calidad de vida.

En España, el puerto de Santander establece principios estratégicos en su compromiso con el desarrollo urbano y bienestar ciudadano para estimular la innovación y apoyar el dinamismo, competitividad y modernidad urbana [\[13\]](#).

- Facilitar la conectividad física de alta calidad.
- Contribuir a mejorar la habitabilidad y calidad de vida urbana.
- Contribuir al dinamismo económico y social de la ciudad a través de la revitalización del frente marítimo portuario.
- Promover la investigación, el desarrollo y la innovación sectorial. Los puertos tienen vocación de actuar como agentes impulsores de acciones formativas.
- Contribuir a la forja de identidad urbana, a través de fomentar la imagen e identidad marítima de la ciudad.

Conclusión

Hoy sabemos que las ciudades son los sistemas que mayor impacto generan en el Planeta y es por esta razón que nuestra actitud debe cambiar hacia lograr la sostenibilidad de nuestras ciudades y esto será posible en la medida en que se maneje un enfoque territorial integrado, donde los problemas socioeconómicos, ambientales y culturales, sean tomados en cuenta de manera simultánea a partir de una gestión urbana responsable. La sociedad del siglo XXI, de la información y el conocimiento plantea nuevos retos para el desarrollo, un desarrollo basado en la lógica de la interconexión, de tal manera que esta será la razón de ser de las ciudades y por ende desempeñarán un papel activo en la articulación local-global.

Estarán los puertos y nuestros gobernantes en el contexto latinoamericano, preparados para asumir esta responsabilidad?

Notes

[1] Gobierno del Estado de Veracruz. “Veracruz, primer puerto del continente” Fundación ICA México 1999. Pág. 157

[2] Op. cit. El Lago de Piedra. Pág.19

[3] Llamada así por su estratégica posición en el Caribe y las relaciones con el Virreinato del Perú además por las condiciones que presentaba su bahía, segura y profunda

[4] Este intercambio se daba a través de dos grandes flotas, la de los Galeones y la Armada de Galeones, a través de las cuales, viajando en grupo se protegían de los ataques piratas

[5] Op.cit. “Veracruz primer puerto del Continente” Pág. 163

[6] Ejemplo de este fenómeno se observó en Veracruz que duplicó su población en el transcurso del siglo XVIII pasando de 9,000 habitantes al inicio del siglo, a una población de 18,000 habitantes al final del siglo. La Habana se convertía en ese mismo siglo, en la ciudad más populosa de toda América en un acelerado proceso de crecimiento dada las condiciones económicas que su activo comercio le aportaba y en Cartagena la población en 1779 se incrementó de manera importante al pasar de 7,856 a 16,852 habitantes. Fuente original Archivo General de Indias (Sevilla), Audiencia de Santa fé 1023. Tomado de Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca, Cartagena de Indias y su Historia, Bogotá: Banco de la República y Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, 1998, p. 67

[7] Solano de las Aguas Sergio Paolo. De ciudad portuaria al puerto como espacio polifuncional. Los puertos del Gran Caribe en el Siglo XIX. *HistorLo. Vol.2 No. 4* Facultad de Ciencias Humanas Universidad de Cartagena de Indias 2010. *HistorLo. Vol.2 No. 4*

[8] La segunda isla sobre la que se creó el arrabal de Getsemaní; donde vivían los

estratos socioeconómicos menos favorecidos del periodo colonial

[9]Según Saskia Sassen, son funciones dominantes que tienen esta doble categoría entre lo global y lo local

[10]Según Sanchez Pavón Bernardo del Instituto Gallego de estudios del Transporte y las Infraestructuras. Universidad de la Coruña, España. El Proceso de transformación comercial, institucional y tecnológica que está ocurriendo en la economía internacional

[11]Un ejemplo de figura de planeamiento en Cartagena. El Plan de ordenamiento Territorial (POT), se crea por Decreto 0977 de 2001 para el Distrito turístico y cultural de Cartagena de Indias

[12]RETE “La ciudad portuaria Globalización y desarrollo sostenible” Revista Portus 2010 No. 19

[13]Manrique Valdor Christian “Planificación y ordenación de los espacios portuarios. La experiencia del Puerto de Santander”. RETE. Revista Portus 2010 No.19

References

- Gobierno del Estado de Veracruz. “*Veracruz, primer puerto del continente*” Fundación ICA México 1999.
- Manrique Valdor Christian “Planificación y ordenación de los espacios portuarios. La experiencia del Puerto de Santander”. RETE. Revista Portus 2010.
- Martínez Sieso José Joaquín, *La ciudad portuaria del siglo XXI. Nuevos desafíos en la relación Puerto-Ciudad*, Venecia, Italia: RETE 2001-2011.
- Sánchez Pavón Bernardo *El Futuro de las relaciones Puerto-ciudad*. Instituto Gallego de estudios del Transporte y las Infraestructuras. Universidad de la Coruña, España. www.udc.es/iuem.
- Segovia Rodolfo, *El lago de piedra. La geopolítica de las fortificaciones españolas del Caribe (1586-1786)*, El áncora editores. Bogotá, Colombia 2006.
- Rodolfo Segovia Salas, *Las Fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e Historia*. Carlos Valencia editores, Bogotá, Colombia 1982.
- Solano de las Aguas Sergio Paolo. *De ciudad portuaria al puerto como espacio polifuncional. Los puertos del Gran Caribe en el Siglo XIX*. HistoreLo. Vol.2 No. 4 Facultad de Ciencias Humanas Universidad de Cartagena 2010.

Head image: Cartagena de Indias. Estructura actual de la ciudad puerto. (Segovia, R. 2006. El Lago de Piedra. La Geopolítica de las Fortificaciones Españolas del Caribe 1586-1786)