

Imprimir

Cartagena de Indias suele ser presentada como una de las ciudades más bellas de Colombia, como patrimonio histórico y cultural, como destino turístico internacional o como una de las principales ciudades portuarias e industriales del país. Todas esas definiciones son ciertas, pero resultan insuficientes para explicar y entender una ciudad fantástica y heroica, que nació mirando al mundo.

Mucho antes de que existiera el concepto contemporáneo de “ciudad global”, Cartagena ocupaba una posición estratégica dentro de una de las mayores redes económicas, políticas y militares de su tiempo: el sistema imperial español. Su historia no puede entenderse únicamente desde Colombia. Hay que situarla en el Caribe, en el Atlántico y en las rutas que comunicaban Europa con América y, a través de Panamá, con los territorios del Pacífico y del Perú.

El respetado historiador cartagenero, Alfonso Múnera, ha insistido en el carácter abierto e internacional de Cartagena y su importancia en la economía mundial de la época. Cartagena no fue una ciudad periférica del mundo colonial. Fue uno de sus nodos:

“De modo que Cartagena actuaba en algún sentido en calidad de un centro internacional financiero en el que los metales preciosos adquirían su valor. Este movimiento internacional, esa intensa circulación de oro, plata y piedras preciosas y de mercancías europeas, combinado con el hecho de ser el centro más importante del comercio de esclavos en esos años de 1580 a 1640, explican, mas que nada, el papel sobresaliente de Cartagena en la economía mundial y en el proceso mismo de formación del capitalismo moderno, y también, por qué, el desarrollo urbano de esta ciudad en los años finales del siglo XVII, no tuvo comparación por su cosmopolitismo, con ninguna otra ciudad del Caribe”. [1]

Junto con La Habana, Veracruz y otros grandes puertos americanos, Cartagena formó parte de la compleja red marítima que sostenía el poder español en ultramar. La ciudad era puerto, plaza militar, centro comercial y punto de conexión entre diferentes espacios económicos. Por eso, sus fortificaciones no pueden interpretarse simplemente como una colección monumental que hoy admiramos propios y extraños. Las murallas, los fuertes y las baterías

son la expresión física de una realidad geopolítica: Cartagena era un lugar que había que defender porque lo que allí estaba en juego tenía importancia mucho más allá de sus límites urbanos.

La flota de los galeones, las rutas hacia Panamá, las conexiones con el Perú y la comunicación con España hicieron de la bahía de Cartagena un espacio estratégico. La ciudad era una pieza de un sistema internacional. Podríamos decirlo de una manera sencilla: Cartagena construyó sus murallas porque el mundo llegaba hasta sus puertas.

Una parte del cordón defensivo de las murallas de Cartagena.

La ruptura de la Independencia

Pero aquella condición de centralidad internacional tendría un costo enorme durante la Independencia. Cartagena fue una de las primeras ciudades hispanoamericanas en romper con el dominio español y protagonizó una resistencia extraordinaria. El sitio de 1815, la reconquista española y los años de guerra tuvieron consecuencias demográficas y económicas devastadoras.

La ciudad perdió población, actividad económica y buena parte de la posición que había construido durante siglos. La paradoja histórica es enorme. La ciudad que había alcanzado tanta importancia por su posición estratégica dentro del Imperio español quedó, después de la Independencia, relativamente aislada de las nuevas dinámicas económicas de la República. Mientras Cartagena sufría esa prolongada decadencia, comenzó a modificarse la geografía económica del Caribe colombiano.

El río Magdalena adquirió una importancia creciente como vía de comunicación entre el interior y el Caribe. Y allí apareció Barranquilla. La explicación es mucho más geográfica. Cartagena tenía una magnífica bahía, pero necesitaba conectar esa bahía con el Magdalena. El Canal del Dique fue precisamente una respuesta histórica a esa necesidad. Barranquilla, en cambio, estaba directamente relacionada con el gran río y pudo aprovechar su condición de puerto fluvial-marítimo para convertirse en una de las principales puertas de entrada y

salida del país.

La nueva República necesitaba otras conexiones, otras infraestructuras y otras formas de circulación. El sistema geográfico que había servido al imperio estaba siendo reemplazado por otro. Cartagena no desapareció. Pero dejó de ocupar el lugar central que había tenido.

El nacimiento de la ciudad moderna

La recuperación de Cartagena durante el siglo XX es una historia fascinante porque la ciudad no vuelve simplemente a ser la que había sido. Se transforma. La ciudad colonial había estado organizada alrededor de la defensa, la bahía y el comercio imperial. La ciudad moderna comienza a extenderse mucho más allá de las murallas y a construir una relación diferente con el territorio.

Cluster de la petroquímica y el plástico en Mamonal.

Aparecen nuevas vías, nuevos barrios, nuevas actividades económicas y nuevos servicios. La ciudad comienza a crecer hacia fuera de su núcleo histórico. Uno de los grandes motores de esa transformación será el petróleo. Ese recurso estratégico que los dogmas quieren desaparecer. Cartagena adquiere un papel estratégico dentro de la cadena de los hidrocarburos por su posición portuaria, su capacidad industrial y su conexión con los mercados nacionales e internacionales. La formación y expansión de Mamonal representa un punto de inflexión.

Cartagena deja de ser exclusivamente una ciudad portuaria y comercial para convertirse también en una ciudad portuaria-industrial. Puerto, petróleo, refinación, petroquímica, industria, transporte y comercio exterior comienzan a formar un nuevo paisaje económico. La transformación es profunda. La bahía, que durante siglos había sido esencialmente un espacio defensivo y comercial, pasa a convertirse también en una gran infraestructura económica.

La ciudad moderna se extiende hacia el sur y establece una relación mucho más intensa con

el territorio industrial. De esta manera, Cartagena recupera progresivamente una función que había perdido durante el siglo XIX: su relación directa con la economía internacional. Pero ahora lo hace con una estructura económica completamente diferente.

De nuevo, una ciudad mirando al mundo

La Cartagena del siglo XXI reúne varias ciudades en una. Está la Cartagena histórica de las murallas, las plazas, las iglesias y la arquitectura colonial. Está la Cartagena turística, que recibe visitantes de Colombia y del mundo. Está la Cartagena industrial de Mamonal. Está la Cartagena portuaria, conectada con las rutas marítimas internacionales. Y está la Cartagena metropolitana, que ya no puede ser comprendida dentro de los límites de la ciudad tradicional.

Esta última es quizás la gran tarea pendiente. Porque una ciudad global no puede sostener indefinidamente una contradicción: tener actividades de escala mundial y, al mismo tiempo, un territorio inmediato que no participa suficientemente de esa prosperidad. Y en el seno mismo de la ciudad.

Aquí aparece uno de los problemas centrales de la Cartagena contemporánea. Cartagena ha construido importantes capacidades portuarias, industriales, turísticas y logísticas. Pero ninguna gran ciudad del mundo puede desarrollarse plenamente si se mira únicamente a sí misma. La ciudad global necesita un hinterland fuerte. El puerto necesita territorio. La industria necesita trabajadores, vivienda, transporte, agua, energía y servicios. El turismo necesita una región atractiva, conectada y ambientalmente sostenible. La economía internacional necesita infraestructura. Y la población de su entorno cercano y de su propia periferia necesita oportunidades que no estén concentradas exclusivamente dentro de la ciudad principal.

Cartagena necesita con urgencia retomar los esfuerzos que conduzcan a la construcción del Área Metropolitana de Cartagena. Pero la decisión de construir un Área Metropolitana no debería reducirse a una cuestión administrativa. Debe ser entendida como una estrategia de

desarrollo territorial. Cartagena necesita construir relaciones más sólidas con los municipios que conforman su espacio funcional. Turbaco, Arjona, Santa Rosa, Clemencia y otros territorios próximos no pueden ser vistos simplemente como lugares donde Cartagena expande su población o busca suelo para nuevas urbanizaciones. Deben formar parte de una estrategia de prosperidad compartida.

Eso significa pensar conjuntamente el transporte, el agua, el saneamiento, la vivienda, la protección ambiental, la movilidad, los servicios públicos, la localización industrial, la educación, la salud y el empleo. El área metropolitana debe ser un instrumento para integrar oportunidades, no solamente para administrar problemas.

Esta reflexión no es válida únicamente para Cartagena. También lo es para Barranquilla y Santa Marta. Ninguna de las tres grandes aglomeraciones urbanas del Caribe Colombiano puede mirarse el ombligo. Cada una tiene una historia, una economía y una vocación propias. Precisamente por eso pueden complementarse. Cartagena posee una extraordinaria combinación de patrimonio, turismo internacional, industria, puerto y servicios.

Barranquilla tiene una relación histórica y estratégica con el río Magdalena, una fuerte estructura empresarial y una posición privilegiada como nodo urbano y económico del Caribe. Santa Marta posee el puerto, el turismo, la Sierra Nevada y una extraordinaria relación entre naturaleza, cultura y territorio. No se trata de convertirlas en una sola ciudad ni de borrar sus identidades. Se trata de reconocer que existe una geografía superior a sus límites administrativos. Cartagena, Barranquilla y Santa Marta pueden ser entendidas como grandes nodos de un sistema urbano y económico del Caribe colombiano.

Aquí el Canal del Dique merece una reflexión especial. Cartagena necesitó históricamente del Canal del Dique para conectarse con el Magdalena. El canal representa, por tanto, mucho más que una obra hidráulica. Es una expresión de la necesidad histórica de Cartagena de relacionarse con su entorno cercano. La conexión Cartagena-Canal del Dique-Magdalena-Caribe forma parte de una geografía que no coincide con los límites administrativos actuales.

Y esa es precisamente una de las grandes lecciones que puede ofrecer Cartagena a Colombia: las ciudades pueden cambiar de función, pero las geografías profundas permanecen. El mar, la bahía, el río Magdalena, el Canal del Dique, las ciénagas, las rutas comerciales y las relaciones con el interior siguen condicionando las posibilidades del territorio. La tarea contemporánea no consiste en regresar al pasado. Consiste en recuperar aquellas conexiones desde las necesidades del siglo XXI.

Cartagena hacia el futuro

Cartagena tiene una oportunidad histórica. Puede consolidarse como una de las grandes ciudades globales del Caribe si consigue articular tres dimensiones que durante mucho tiempo han estado separadas: la ciudad histórica, la ciudad moderna y la ciudad territorial. La ciudad histórica le proporciona identidad y patrimonio. La ciudad moderna le proporciona industria, puerto, servicios, turismo y capacidad económica. La ciudad territorial debe proporcionarle un hinterland integrado, sostenible y próspero. Y sobre esas tres dimensiones puede construirse una cuarta: la Cartagena global del siglo XXI.

Pero para ello tendrá que mirar más allá de sí misma. Hacia Turbaco y Arjona. Hacia el Canal del Dique y Calamar. Hacia el Magdalena, Barranquilla, Santa Marta y el Caribe. Y, finalmente, hacia el mundo. Porque Cartagena ya demostró que puede ser una ciudad global. Cartagena no necesita volver a ser la ciudad que fue. Necesita recuperar, con una nueva geografía, la vocación internacional que siempre estuvo en su naturaleza.

[1] Alfonso Múnera, *Cartagena, de Indias, una ciudad abierta al mundo*, Critica, Planeta, Bogotá, 2024, Pág,47