

Los espacios urbanos se constituyen en la actualidad en el escenario de la mayor parte de las actividades que se desarrollan en el sistema económico capitalista y la estructuración de aquellos se hace en función de los intereses de los grupos sociales que detentan el poder. En tal sentido, la metropolización es una etapa de esa estructuración y las ciudades colombianas, incluidas las del Caribe colombiano, también han sido epicentro de esta etapa.

El texto aborda el análisis del proceso de estructuración de los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena y se resalta el papel cumplido por las élites locales (soslayado en la mayor parte de los estudios sobre estructuración de los espacios) y las relaciones de poder establecidas por estas en el desarrollo de este proceso. La investigación se soporta en los métodos de la Geografía histórica, es decir, se basa en una exhaustiva revisión bibliográfica, en la interpretación y análisis de material cartográfico (mapas, planos, fotografías e imágenes) e información estadística sobre diversos aspectos (sociales, económicos y políticos) y en la información de fuentes primarias obtenida a través del trabajo de campo. Es un trabajo realizado con un enfoque crítico en el que el método del Materialismo Histórico-Geográfico se constituye en uno de los elementos básicos de este ejercicio académico. Los resultados muestran que la metropolización es una adaptación del espacio urbano a las exigencias y necesidades del sistema capitalista y que la misma, en el caso de Barranquilla y Cartagena, ha respondido en un porcentaje notorio a las estrategias que han impulsado las élites locales, a través de las relaciones de poder que han establecido con los otros grupos sociales, lo que les ha permitido ampliar el control y dominio que ejercen en estas ciudades del Caribe colombiano.

Escanee el código QR para conocer
más títulos publicados por el Sello
Editorial Universidad del Atlántico



ISBN 978-958-5525-36-8



9 789585 525368 >

ÉLITES LOCALES, RELACIONES DE PODER Y ESTRUCTURACIÓN DE LOS ESPACIOS METROPOLITANOS

DE BARRANQUILLA
Y CARTAGENA

Efraín Llanos Henríquez

**ÉLITES LOCALES, RELACIONES
DE PODER Y ESTRUCTURACIÓN
DE LOS ESPACIOS METROPOLITANOS**

DE BARRANQUILLA Y CARTAGENA



ÉLITES LOCALES, RELACIONES DE PODER Y ESTRUCTURACIÓN DE LOS ESPACIOS METROPOLITANOS

DE BARRANQUILLA Y CARTAGENA

Efraín Llanos Henríquez



Catalogación en la publicación. Universidad del Atlántico. Departamento de Bibliotecas
Llanos Henríquez, Efraín.

Élites locales, relaciones de poder y estructuración de los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena / Efraín Llanos Henríquez. – 1 edición. – Barranquilla, Colombia: Sello Editorial Universidad del Atlántico, 2018.

234 páginas: 17 x 24 cm

Ilustraciones.

Incluye referencias bibliográficas.

ISBN 978-958-5525-36-8 (Libro descargable PDF)

1. Urbanismo -- 2. Desarrollo urbano -- 3. Planificación urbana. - I. Título.

CDD: 711 L791

ÉLITES LOCALES, RELACIONES DE PODER Y ESTRUCTURACIÓN DE LOS ESPACIOS METROPOLITANOS DE BARRANQUILLA Y CARTAGENA

Autoría: Efraín Llanos Henríquez

Universidad del Atlántico, 2018

Edición:

Sello Editorial Universidad del Atlántico
Km 7 Vía Puerto Colombia (Atlántico)
www.uniatlantico.edu.co
publicaciones@mail.uniatlantico.edu.co

Preparación Editorial:

Calidad Gráfica S.A.
Av. Circunvalar Calle 110 No. 6QSN-522
PBX: 336 8000
info@calidadgrafica.com.co
Barranquilla, Colombia

Publicación Electrónica

Nota legal: Reservados todos los derechos. No se permite la reproducción total o parcial de esta obra, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio (electrónico, mecánico, fotocopia, grabación u otros medios conocidos o por conocerse) sin autorización previa y por escrito de los titulares de los derechos patrimoniales. La infracción de dichos derechos puede constituir un delito contra la propiedad intelectual. La responsabilidad del contenido de este texto corresponde a sus autores.

Depósito legal según Ley 44 de 1993, Decreto 460 del 16 de marzo de 1995, Decreto 2150 de 1995 y Decreto 358 de 2000.

Cómo citar este libro:

Llanos-Henríquez, E. (2018). *Élites locales, relaciones de poder y estructuración de los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena*. Barranquilla: Editorial Universidad del Atlántico.

CONTENIDO

Agradecimientos	13
Introducción.....	15
CAPÍTULO 1	
La construcción de espacios metropolitanos, una visión teórica, conceptual y metodológica	25
CAPÍTULO 2	
Estructuración de espacios metropolitanos en las ciudades intermedias latinoamericanas.....	47
CAPÍTULO 3	
La estructuración del espacio urbano de Barranquilla y Cartagena: El proceso de metropolización	71
CAPÍTULO 4	
Relaciones de poder y proceso de metropolización	143
CAPÍTULO 5	
Reflexiones acerca del papel de las élites locales en la estructuración del espacio metropolitano de Barranquilla y Cartagena	179
CAPÍTULO 6	
Conclusiones	191
CAPÍTULO 7	
Referencias Bibliográficas	203
Apéndice A	
Acuerdos municipales acerca de barrios de invasión en Barranquilla.....	229

Apéndice B	
Acuerdos municipales sobre barrios de invasión en Cartagena	230
Apéndice C	
Entrevista a líderes de barrios informales e ilegales	231
Apéndice D	
Entrevista a Líderes Políticos	232
Apéndice E	
Entrevista a funcionarios públicos	233

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Inicio del proceso de metropolización en ciudades de América Latina 1950-2000	49
Tabla 2 Características de las ciudades pequeñas, intermedias y grandes en Colombia, 2015.....	59
Tabla 3 Ciudades intermedias y su población en Colombia, Venezuela, Ecuador y Chile, 2015	60
Tabla 4 Evolución de la población 1950-2010 (en miles de habitantes).....	61
Tabla 5 Tasas de crecimiento poblacional en porcentaje.....	61
Tabla 6 Dinámica poblacional de ciudades grandes e intermedias de Colombia 1951-2005.....	67
Tabla 7 Población de Barranquilla y Cartagena, Colombia, 1905-1951.....	75
Tabla 8 Tasas de crecimiento poblacional de Barranquilla y Cartagena, Colombia, 1912-1951.....	75
Tabla 9 Exportaciones e importaciones en Barranquilla, Buenaventura, Cartagena y Santa Marta, Colombia, 1925-1950	87
Tabla 10 Actividad constructora en Barranquilla y Cartagena, Colombia, 1940-1950.....	93

Tabla 11 Crecimiento absoluto y relativo de la población de Barranquilla y Cartagena, Colombia, 1951-1973	104
Tabla 12 Crecimiento absoluto y relativo de la población de Barranquilla, Colombia, y los municipios del Área Metropolitana, 1973-2005.....	105
Tabla 13 Dinámica poblacional absoluta y relativa en Cartagena, Colombia, y su Área Metropolitana 1973-2005	106
Tabla 14 Participación porcentual de los municipios en la población del departamento del Atlántico, Colombia, 1973-2010.....	107
Tabla 15 Participación porcentual de los municipios en la población del departamento de Bolívar, Colombia, 1973-2010.....	107
Tabla 16 Evolución absoluta y relativa del área urbana y del número de viviendas en Barranquilla y Cartagena, Colombia, 1972-1993...	109
Tabla 17 Zonas Francas y Parques Industriales en el AMB, Colombia, 1964-2011	129
Tabla 18 Empresas de Inversión Extranjera Directa (IED) en Barranquilla, Colombia, 2010-2015.....	131
Tabla 19 Empresas de servicios localizadas en la zona de conurbación Barranquilla-Puerto Colombia, Colombia, 1972-2011	132
Tabla 20 Empresas de servicios en el sur de Barranquilla y otros municipios del Área Metropolitana, Colombia, 1989-2013	133
Tabla 21 Zonas Francas y Parques Industriales en Cartagena, Colombia, 1994-2011	135

Tabla 22 Urbanizaciones y empresas en la zona de expansión del norte de Cartagena, Colombia, 1992-2010.....	138
Tabla 23 Urbanizaciones del ICT en el departamento del Atlántico, Colombia, 1974-1990	150
Tabla 24 Urbanizaciones del ICT en Cartagena, Colombia, 1970-1983.....	150
Tabla 25 "Precariópolis" en los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena, Colombia, 2015	155
Tabla 26 Obras de infraestructura en Barranquilla y su Área Metropolitana, Colombia, 1974-2008	163
Tabla 27 Obras de infraestructura en Cartagena y su área de influencia, Colombia, 1970-1994	166
Tabla 28 Composición política del Concejo de Barranquilla, Colombia, 1970-2011	167
Tabla 29 Composición política del Concejo de Cartagena, Colombia, 1970 2011	168
Tabla 30 Acuerdos municipales acerca de barrios de invasión en Barranquilla.....	229
Tabla 31 Acuerdos municipales sobre barrios de invasión en Cartagena.....	230

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Expansión Metropolitana de Maracaibo, Venezuela	62
Figura 2 Expansión Metropolitana de Quito, Ecuador	64
Figura 3 Expansión de Barranquilla, Colombia, 1900-1950	76
Figura 4 Tendencias de la expansión de Barranquilla, Colombia, 1900-1950	82
Figura 5 Área urbana de Cartagena, Colombia, 1900.....	90
Figura 6 Expansión urbana de Cartagena, Colombia, 1900-1950	91
Figura 7 Expansión urbana y segregación espacial de Cartagena, Colombia, 1900-1950	96
Figura 8 Área Metropolitana de Barranquilla, Colombia, 2015.....	102
Figura 9 Zona de influencia metropolitana de Cartagena, Colombia, 2015.....	103
Figura 10 Primera etapa del proceso de metropolización de Barranquilla y Cartagena, Colombia, 1970-1990.....	112
Figura 11 Industria y metropolización de Barranquilla, Colombia, 2015	122

Figura 12 Industria y expansión de Cartagena, Colombia, 2015	125
Figura 13 Segunda etapa del proceso de metropolización de Barranquilla y Cartagena, Colombia. 1990-2010	142
Figura 14 Expansión de Barranquilla Zona Norte, Colombia, 1990-2010	157
Figura 15 Expansión y suburbanización de Cartagena, Zona Norte, Colombia, 2015.....	159
Figura 16 Obras de infraestructura y metropolización en Barranquilla, Colombia, 2015.....	164
Figura 17 Obras de infraestructura y metropolización en Cartagena, Colombia, 2015.....	165
Figura 18 Proyecto de una nueva zona de expansión de Barranquilla, Colombia, 2015.....	176

Agradecimientos

Llevar a cabo la redacción y finalización de un libro de investigación es una tarea ardua y compleja para lo cual se requiere la colaboración y asesoría de varias personas.

En tal sentido, expreso mi gratitud perenne a los doctores Gustavo Montañez Gómez y Ángel Massiris Cabeza, asesores de este proyecto en sus comienzos y en su parte final, respectivamente, quienes con sus aportes y sugerencias contribuyeron con el fortalecimiento y feliz término.

Igualmente, destaco la colaboración del doctor Miguel Aguilar Robledo, de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí en México, lector y autor de numerosas sugerencias que incidieron positivamente en el desarrollo de este trabajo.

Así mismo, manifiesto mi gratitud al Magíster en Sistemas de Información Geográfica, Mauro Rocha y a la Magíster en Pedagogía, Yarly Conde Fonseca; al primero, por sus consejos y ayuda en la elaboración de la cartografía que acompaña este libro y a la segunda, por su invaluable e incansable labor en la búsqueda de información en archivos, bibliotecas e instituciones privadas y públicas de las ciudades de Barranquilla y Cartagena. Gratitud igual para los evaluadores anónimos de esta obra por sus apreciaciones y sugerencias.

De igual manera, reconozco la colaboración que me brindaron instituciones de las ciudades de Barranquilla, Cartagena y Bogotá, a las cuales acudí en busca de información de diferente tipo y en las que encontré

un apoyo absoluto. Dentro de estas puedo mencionar, la Biblioteca Luis Ángel Arango, la Biblioteca Nacional, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, la Biblioteca Piloto del Caribe, la Biblioteca Bartolomé Calvo, la Biblioteca del Ministerio de Vivienda, la sección de archivo y sus funcionarios en los Concejos Distritales de Barranquilla y Cartagena, las Secretarías de Planeación de Barranquilla y Cartagena; en fin, todas aquellas instituciones que pusieron su granito de arena en la construcción de este texto. Reconocimiento especial a la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, UPTC, ya que allí desarrollé esta investigación en su Escuela de Posgrado en Geografía, EPG.

Finalmente, mi reconocimiento y gratitud a las directivas de la Universidad del Atlántico, en especial, a la Vicerrectoría de Investigación y Extensión Social, y su Departamento de Publicaciones, por hacer posible la edición de esta obra.

Introducción

La evolución del sistema capitalista —en especial con sus revoluciones técnicas y tecnológicas, en particular la industrial, la del comercio y la del transporte del siglo XVIII— se constituyó en un detonador de grandes cambios en la ciudad tradicional, que hasta ese momento había venido mostrando una dinámica más bien lenta. El desarrollo y evolución del capitalismo significó un avance progresivo y rápido de la urbanización que reflejaba los cambios producidos al interior de este modo de producción.

A cada etapa del capitalismo corresponde un tipo de urbanización diferente. Así, vemos cómo la ciudad ha evolucionado desde la ciudad comercial propia de los inicios del sistema, pasando por la industrial y la monopolista, hasta llegar a la ciudad de la época de la globalización. Durante las dos últimas etapas, los procesos de metropolización que se han producido en las grandes ciudades capitalistas han sido consecuencia de las transformaciones que se han dado al interior del sistema, en especial las correspondientes a las fuerzas económicas y a los cambios técnico-científicos, que conducen a que el sistema vaya adecuando los espacios a las nuevas necesidades y situaciones que se presentan. Al ser la ciudad el espacio donde se desarrollan las mayores y más importantes actividades económicas, sociales y políticas, ella se constituye en el centro de las mayores transformaciones, por ende, en el territorio donde se desarrolla una mayor dinámica espacial. Lo antedicho, sin desconocer que hoy la minería y la actividad agroindustrial de igual manera inciden en la dinámica espacial, aunque sin alcanzar los niveles de las actividades urbanas.

Los procesos de metropolización se pueden caracterizar como un aumento de las relaciones tanto físicas como económicas y sociales entre entidades territoriales vecinas como consecuencia del crecimiento y desarrollo de una ciudad núcleo (generalmente la capital nacional o ciudades de importancia regional) que incrementa considerablemente su población y su área urbana, concentra la mayor parte de las funciones y de las actividades económicas y ejerce influencia sobre un área circundante en las que las entidades territoriales existentes sufren un proceso de transformación considerable, especialmente en lo correspondiente a su dinámica demográfica, a su crecimiento físico y a las nuevas funciones que adquieren en el proceso de acumulación del capital. La dinámica urbana de la ciudad núcleo conlleva a que en muchas ocasiones su expansión implique la ocupación de las tierras correspondientes a las otras entidades territoriales y la incorporación administrativa de algunas de estas.

En términos generales los procesos de metropolización son multidimensionales, es decir, abarcan aspectos físicos, económicos, sociales, culturales y políticos; además, responden de igual manera a múltiples factores endógenos, tales como el crecimiento de la población, las características físicas del territorio, el papel de los grupos sociales locales, en especial, de las élites, las condiciones económicas, entre otros; asociados a factores exógenos, por ejemplo, las inversiones nacionales e internacionales, las políticas económicas nacionales, internacionales y globales; en especial aquellas que tienen como fin fundamental, buscar la superación de las crisis económicas del sistema capitalista.

Los procesos de metropolización, como se mencionó anteriormente han estado asociados a cambios al interior del sistema capitalista que buscan superar las crisis periódicas que en este sistema se presentan, es decir, son las soluciones espaciales para las mismas (Harvey, 1998, 2003). Para el caso de las ciudades de América Latina, la política de sustitución de importaciones, impulsada por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) a comienzos de la década de los cincuenta del siglo pasado, y la globalización económica impuesta a los países de esta parte

del continente a mediados de la década de los ochenta del mismo siglo, se constituyeron en los detonadores de los procesos de metropolización, los cuales implican numerosos cambios en los espacios urbanos, tanto de tipo físico, como de tipo social, demográfico, económico y político.

De igual manera, razones o factores endógenos participan en el proceso de metropolización de las ciudades, dentro de los cuales, la dinámica demográfica se constituye en los casos de las ciudades colombianas, en la más influyente de estas razones, aunque sin desconocer la influencia de otras de tipo político, económico o incluso físico.

Aunque los procesos de metropolización afectaron en primer lugar y con mayor intensidad a las grandes ciudades de los países latinoamericanos, también se hicieron sentir posteriormente en las ciudades intermedias y aun en las pequeñas. No obstante, esta situación, la mayor parte de los estudios acerca de la metropolización se circunscriben más que todo a las grandes ciudades, de tal manera que, en el caso colombiano, Bogotá principalmente, seguida de Medellín y Cali son analizadas profusamente en cuanto a sus procesos de metropolización, mientras que aquellos dedicados a las ciudades intermedias son más bien escasos.

Teniendo en cuenta la existencia de pocas obras que analicen el proceso de metropolización de las ciudades intermedias, con la realización de esta investigación titulada: “Élites locales, relaciones de poder y estructuración de los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena”, se hace un importante esfuerzo para profundizar y ampliar el análisis del proceso de metropolización de las ciudades colombianas, en especial las del Caribe, en el marco de las condiciones sociopolíticas latinoamericanas, enfatizando en el papel que cumplen las relaciones de poder ejercidas por las élites sociales, económicas y políticas en la estructuración de estos espacios, con el fin de adaptarlos a las nuevas exigencias que el sistema capitalista requiere en su proceso de evolución y dinámica, lo cual les permite a estos sectores sociales ampliar el dominio y consolidar las ventajas que detentan en los espacios urbanos estudiados en este trabajo. Aunque

existen muchos estudios referidos a la metropolización de las ciudades colombianas en general, no existe en la revisión realizada, una investigación que aborde este fenómeno utilizando como un factor primordial del mismo a las relaciones de poder desarrolladas por las élites locales.

El trabajo de investigación fue guiado por las siguientes preguntas:

- ¿Cuáles son las condiciones sociopolíticas en las que se han desarrollado los procesos de metropolización de las ciudades intermedias en América Latina y cuáles las etapas que se han producido en estos procesos de metropolización?
- ¿Cuáles han sido las tendencias y etapas en la estructuración de los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena a partir de la década del setenta del siglo XX y cuáles las continuidades, rupturas y diferencias en su estructuración?
- ¿De qué manera las relaciones de poder ejercidas por las élites de Barranquilla y Cartagena han influido en la estructuración de los espacios metropolitanos de estas ciudades y cómo esta estructuración ha servido para aumentar el dominio y poder de dichas élites?
- ¿Cuáles han sido las estrategias utilizadas por las élites locales en sus relaciones de poder para direccionar y orientar la estructuración de los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena?

El propósito de este trabajo es analizar y explicar el papel que las relaciones de poder establecidas por las élites locales han jugado en la estructuración de los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena, y de qué manera esta estructuración ha aumentado el grado de dominio económico y social que las ellas ejercen. Se partió del supuesto de que la estructuración de los espacios metropolitanos de las ciudades intermedias de América Latina responde a la necesidad de adaptar los espacios urbanos a las exigencias que la dinámica del sistema capitalista implica y que las relaciones de poder establecidas por las élites locales de Barranquilla y Cartagena se constituyen en un factor fundamental en este

proceso de estructuración, ya que a través de ellas se orienta y direcciona dicho proceso, y esto a su vez contribuye con el fortalecimiento del dominio y control económico y político que estas élites ejercen.

El trabajo se sustentó teóricamente en la concepción del espacio como construcción social, en el análisis de la metropolización como un resultado de esta construcción social del espacio urbano con el fin de adaptarlo a las nuevas exigencias y necesidades del sistema capitalista; en la Geografía Histórica, en especial la de tendencia marxista, y en el concepto relacional del poder. La investigación se basó principalmente en el estudio y análisis de información estadística proveniente de diferentes fuentes; en el análisis y procesamiento de información cartográfica —en especial planos históricos, imágenes de satélite y fotografías—; en la revisión y análisis de la legislación local y nacional sobre vivienda; en una exhaustiva revisión bibliográfica sobre los procesos de metropolización en general, y de las ciudades intermedias en particular, en la revisión minuciosa de archivos y en la información primaria recogida por el investigador a través de la aplicación de encuestas, entrevistas y trabajo de campo en las dos ciudades estudiadas.

La investigación realizada es fundamentalmente un trabajo de Geografía Histórica, de tipo cualitativo, lo cual no significa que algunas técnicas y herramientas de la investigación cuantitativa puedan ser aprovechadas para alcanzar el logro de los objetivos propuestos. El enfoque Crítico-social se constituye en la base teórica y metodológica, siendo el método del Materialismo Histórico-Geográfico uno de los elementos clave en el desarrollo de este trabajo de investigación; así mismo, los métodos de la investigación geo-histórica son muy útiles en la investigación desarrollada, lo cual significa que la revisión bibliográfica exhaustiva, la interpretación de gráficas, imágenes y mapas, y la información de fuentes primarias obtenidas a través del trabajo de campo, se convierten en las actividades fundamentales para la consecución de los objetivos de la investigación llevada a cabo.

La unidad espacial de análisis en este trabajo sobre la construcción social de espacios metropolitanos en las ciudades intermedias latinoamericanas, la constituyó fundamentalmente las ciudades-núcleo estudiadas (Barranquilla y Cartagena), sin que ello signifique que los municipios de sus áreas de influencia no sean igualmente analizados. Un elemento fundamental en el estudio de las ciudades núcleo lo constituye el barrio¹, ya que a través del surgimiento y evolución de este, va concretándose la construcción de espacios metropolitanos, y se van estableciendo las diferentes direcciones que va tomando el proceso de metropolización de estas ciudades; así mismo, el barrio refleja las políticas y estrategias utilizadas por las élites locales en la construcción de estos espacios, ya que a través de las políticas de vivienda establecidas se concretan parte de los intereses económicos y políticos de las clases dirigentes de estas ciudades, es decir, garantizar la acumulación de capital y mantener y ampliar la hegemonía política y social que poseen.

Los resultados del trabajo nos muestran que los procesos de metropolización de las ciudades intermedias, en este caso, Barranquilla y Cartagena, responden a la necesidad de adaptar los espacios urbanos a las nuevas exigencias que el sistema capitalista demanda, en especial, en las dos últimas etapas por las cuales ha pasado, es decir, la monopolista y global. Sin embargo, en una gran proporción, esta adaptación ha respondido a las estrategias que han implementado las élites locales a través de las relaciones de poder que han establecido con los otros grupos sociales, en la búsqueda de ampliar el dominio y control político, económico y social que han detentado a lo largo de la historia de estas ciudades del Caribe colombiano, sin desconocer que en este proceso de construcción de estos espacios urbanos, de igual manera, han participado agentes vinculados al capitalismo internacional y nacional y otros sectores sociales de estas ciudades.

1 El barrio en Colombia es un sector de la ciudad que presenta algunas características básicas que lo identifican, tales como: la ubicación y emplazamiento, el periodo de construcción, el nivel socioeconómico de sus habitantes, el tipo de construcción que predomina, los valores culturales de sus habitantes y el sentido de pertenencia de estos con su sector. No constituye una división administrativa.

Estos resultados nos revelan que el proceso de metropolización de Barranquilla y Cartagena, ha estado generado tanto por factores externos inherentes a la dinámica del capitalismo, como por factores locales o nacionales; en tal sentido, se establece que dicho proceso, consta de dos etapas: la primera, 1970-1990, generada por una incipiente industrialización impulsada por la política de sustitución de importaciones de la Cepal, aunada a un incremento elevado del crecimiento demográfico originado por un aumento del crecimiento vegetativo y por una creciente migración interna, producida por una estructura agraria caracterizada por la concentración de la propiedad de la tierra y por la violencia política que tenía como epicentro el campo colombiano.

La segunda etapa, 1990-2010, (limitada a este lapso en este trabajo, pero que aún continúa) estuvo asociada a la necesidad de superar la crisis que afrontaba el modelo fordista² de producción en el capitalismo, lo cual conduce a la adopción del modelo posfordista o de la globalización económica, acogido por las élites locales con el propósito de superar la crisis económica por la cual pasaban Barranquilla y Cartagena, en especial la primera, y convertir estas ciudades en competitivas y atractivas para las inversiones tanto nacionales como extranjeras.

Las relaciones de poder establecidas por las élites locales con los otros grupos sociales de estas ciudades se constituyen en el mecanismo a través del cual se han estructurado los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena. En el desarrollo de estas relaciones de poder, las élites han ejecutado una serie de estrategias que les han permitido construir un espacio acorde a sus intereses y en función de integrar aún más estas ciudades a la órbita del capitalismo mundial, lo cual, a su vez, les ha per-

2 El fordismo es un modelo de producción en el sistema capitalista, ideado por Henry Ford inicialmente en la industria automotriz, y que se basa en la disminución de los costos de producción a través de la producción en serie, un mayor uso de la tecnología, una especialización del trabajador y de una intensificación del trabajo y por ende, de una mayor explotación laboral a partir del aumento de la productividad del empleado, lo cual implicó una mayor producción y de hecho un mayor consumo de mercancías y de una más rápida rotación del capital. El fordismo implicaba la necesidad de concentrar los obreros y trabajadores en empresas e instalaciones industriales de gran tamaño que requerían de gran capital, lo cual contribuyó de manera notable con la monopolización económica.

mitido ampliar el dominio social, político, económico e ideológico que detentan en estas ciudades y que no obstante la influencia e imposiciones que el capitalismo internacional establece en la construcción de los espacios de las ciudades, el papel que cumplen las élites locales en esta construcción es fundamental y muy influyente.

Las estrategias desarrolladas por las élites locales son, entre otras, las siguientes: la producción de vivienda y la formulación de leyes y normas que la regulan, tanto de carácter nacional como local; la construcción de grandes obras de infraestructura que direccionan el proceso de metropolización; las relaciones clientelistas y el control de los organismos del Estado, tanto nacionales como locales y por ende, de la planificación económica y territorial.

El texto está estructurado en cinco capítulos, el primero de los cuales establece los lineamientos teóricos y conceptuales en que se sustentó la investigación y la metodología seguida para alcanzar los objetivos trazados y comprobar las hipótesis planteadas. El segundo capítulo, analiza los procesos de metropolización en América Latina, estableciendo las etapas de dicho proceso, los factores que las generan, las características de las mismas, enfatizando en las particularidades de estos procesos en las ciudades intermedias. El tercero aborda la estructuración del espacio urbano de Barranquilla y Cartagena a lo largo del siglo XX, con especial énfasis en el proceso de metropolización, con sus etapas y tendencias. En el cuarto capítulo, se destaca el papel jugado por las relaciones de poder establecidas entre las élites locales y los otros grupos sociales en el proceso de estructuración de los espacios metropolitanos, analizando las estrategias utilizadas y la manera cómo estas le han permitido acentuar el dominio y control que ejercen en estas ciudades del Caribe colombiano.

Finalmente, en el quinto capítulo se aporta una aproximación teórica, importante para la comprensión del papel jugado por las élites locales en la adecuación de los espacios ante las nuevas exigencias que el capitalismo mundial demanda y en las que, a pesar del modelo globalizador impues-

to, la estructuración de los espacios urbanos se realiza en gran medida a partir de las estrategias, prácticas e intereses de los grupos de poder de cada una de las ciudades estudiadas. Como corolario de la investigación se presentan las conclusiones deducidas de los resultados de la misma.

Se espera que los aportes realizados sirvan de fundamento para la comprensión de la estructuración de los espacios metropolitanos en las ciudades intermedias de América Latina en general y de Colombia en particular.

CAPÍTULO 1

**LA CONSTRUCCIÓN DE ESPACIOS
METROPOLITANOS, UNA VISIÓN TEÓRICA,
CONCEPTUAL Y METODOLÓGICA**

LA VISIÓN TEÓRICA

Los procesos de metropolización forman parte de la estructuración de los espacios urbanos que se hace al interior del sistema capitalista con el fin de adecuar dichos territorios a las nuevas condiciones y exigencias que el desarrollo de las fuerzas productivas conlleva y de esa manera evitar las crisis periódicas que afectan a este sistema. Este proceso de estructuración de los espacios urbanos es dirigido en gran parte por las élites locales —en asocio con el capital nacional e internacional— y con su accionar buscan sacar provecho de esta estructuración y aumentar el predominio social, económico y político que detentan en las ciudades. Por tales razones, la concepción del espacio como una construcción social, se constituye en un soporte teórico básico para el abordaje de las dinámicas espaciales urbanas. Aunque proveniente de la Sociología, Lefebvre (1969) argumentó que el espacio social es consecuencia de un proceso relacionado con el desarrollo de las fuerzas productivas y las relaciones de producción, por lo tanto, su condición no responde ni a la naturaleza, ni al clima, ni al carácter del sitio.

Esta concepción de espacio socialmente construido, es retomada y ampliada desde la geografía radical por autores como Smith (1984), Peet (1998), Soja (1999, 2009), Lobato Corrêa (1995, 2013) y, en especial, Harvey

(1998, 2003, 2009, 2013), cuando plantea que el capitalismo construye un espacio específico que garantiza la acumulación capitalista durante un periodo y que deberá ser destruido y reconstruido para abrir más camino a la acumulación en una nueva etapa del sistema. Así mismo, Santos (2000) influye en esta visión cuando afirma que el espacio está constituido por un conjunto indisoluble de sistemas de objetos y sistemas de acciones y que su esencia es social, histórica y política; comportándose como un híbrido que participa igualmente de lo social y de lo físico. De igual manera, Tovar (1986) reafirma el carácter social de la construcción del espacio al sostener que este es producto de la acción de los hombres sobre el medioambiente y sujeto a condiciones históricas determinadas. Lógicamente la construcción del espacio urbano se puede abordar a partir de estos planteamientos teóricos.

La ciudad, el ejemplo más notable de espacio socialmente construido, se ha convertido en los últimos años en el epicentro de la mayor parte de las actividades económicas y en el centro de dirección de prácticamente todas las actividades, de allí que ella es un reflejo del desarrollo alcanzado por el sistema capitalista y de la forma cómo se van adecuando los espacios urbanos a los intereses y exigencias de este sistema socioeconómico, tal como lo plantean, entre otros, Capel (1974, 1993), Castells (1976, 2001), Harvey (1977, 1978, 1985, 1998, 2003, 2013), Singer (1979), Sassen (1991, 2013), Santos (1993), Hall (1996), Soja (2003) y Scott (1994, 2007). El papel de la construcción del espacio de la ciudad y su objetivo de garantizar los intereses de los capitalistas se nota en esta afirmación de Feagin, citado por Gottdiener y Hutchison (2010): “*Cities under capitalism are structured and built to maximize the profits of real estate capitalists and industrial corporations, not necessarily to provide decent and livable environments for all urban residents*” (p.124).

El papel de los agentes capitalistas en la construcción de los espacios urbanos, también es resaltado por Topalov (1979) y Abramo (2012), quien afirma: “el mercado resurge como mecanismo principal de coordinación de la producción de la ciudad, ya sea a través de la privatización de las

empresas públicas o por la hegemonía del capital privado en la producción de las materialidades residenciales y comerciales urbanas” (p.36).

Harvey (1985, 1998, 2003, 2008) argumenta que el espacio urbano se ha convertido en el centro de la acumulación capitalista y que las crisis económicas que afectan de manera periódica a este sistema obligan a la adecuación y readecuación del espacio urbano en busca de una configuración que garantice y dinamice la acumulación del capital por un periodo, el cual, tal como se afirmó antes, tendrá que ser destruido y reconstruido para adaptarse a las nuevas circunstancias y exigencias que la dinámica capitalista le señale, en un proceso denominado por Harvey (siguiendo a Schumpeter, 1984) “Destrucción creativa”. En este sentido, los procesos de metropolización que han afectado a las ciudades capitalistas desde las primeras décadas del siglo XX se enmarcan en este contexto de adaptación a las nuevas necesidades e intereses que el sistema va generando en la medida en que va evolucionando.

Los procesos de metropolización han sido profusamente analizados desde diversas perspectivas, desde aquellas que los consideran una consecuencia directa de los modelos de poblamiento que conducen a la concentración demográfica, por lo cual la metropolización es producto de un incremento de la población en las grandes ciudades, tal como ha sido analizado por autores como Moriconi-Ebrard (1996); Brunet, Ferras & Théry (1992) y Parisi (1972), hasta aquellos que los consideran como producto de la dinámica del sistema capitalista y, por ende, como un proceso de construcción de una nueva urbanización que atiende a las exigencias de la acumulación capitalista, tal como es propuesto por Castells (1976, 2001), Singer (1979), Veltz (1996), Méndez (1997, 2012), Sánchez (1998), Monclús (1998), Cicolessa (1999), Bosque (2000), Cuervo (2003), Scott (2007), De Mattos (1996, 1999, 2002, 2009, 2010), y Donoghue (2014), entre otros. Al respecto, Cicolessa (1999), nos muestra cómo los recientes cambios en la economía han incidido en la dinámica urbana al señalar que:

Las dinámicas metropolitanas están siendo intensamente afectadas por las transformaciones estructurales desde principios de los años setenta, que delatan la emergencia de una nueva etapa del capitalismo. Estas, determinarían nuevas modalidades de producción y organización del territorio y estarían dando lugar a la redefinición de la forma, la estructura, las funciones y los tiempos de transformación de los grandes espacios urbanos y de sus contenidos. (p.7)

De Mattos (2009), refiriéndose a la influencia de la economía global en las ciudades, afirma:

Esto redundó en una profunda reorganización de la geografía económica mundial, en la que se reafirmó la importancia del papel de las grandes aglomeraciones urbanas en la articulación de la arquitectura productiva emergente. A medida que estas aglomeraciones se fueron imbricando en la dinámica económica global, diversas mutaciones comenzaron a afectar tanto a su organización y funcionamiento, como a su morfología y apariencia, dando origen a una metamorfosis urbana que, por su magnitud y alcance, ha sido considerada como una nueva “revolución urbana”. (p.38)

Los procesos de metropolización como se mencionó anteriormente han estado asociados a cambios al interior del sistema capitalista. Para el caso de las ciudades de América Latina, se pueden establecer dos etapas: una primera asociada a la política de sustitución de importaciones, propuesta por la Cepal con el fin primordial de impulsar el desarrollo interno de estos países a través del estímulo a la industrialización. La incipiente industrialización alcanzada en este tiempo impulsó la urbanización de los países de América Latina, ya que como plantea Horacio Capel, “de manera general puede decirse que la industria se ha convertido en un hecho urbano, y que paisaje industrial y urbano están íntimamente asociados” (Capel, 1993, p.70). La urbanización de la economía a través de la concentración de las actividades económicas en las ciudades, primordialmente con la industria, atrajo de igual manera a una considerable pobla-

ción migrante que aumentó de forma notable el número de habitantes de las ciudades.

Esta etapa arranca a comienzos de la década de los treinta del siglo pasado (como respuesta a la crisis económica de 1929) y se prolonga hasta mediados de la década de los setenta del mismo siglo. En esta primera etapa el mayor incremento de la metropolización se produce en la década de los cincuenta concentrándose en países como Brasil, Uruguay, Argentina, Chile y México. De acuerdo con Santos, citado por Geraiges “es la modernidad que se instala a través de la localización del proceso productivo industrial para beneficiarse del “capital fijo fijado” existente en las metrópolis” (1996, p.72).

La segunda etapa coincide con la sustitución del modelo fordista y la implantación del modelo globalizador, el cual cambia de manera considerable las características y funciones de la ciudad, con el fin de afrontar la crisis económica que afectaba al sistema capitalista desde los años 70 del siglo pasado. Esta etapa se prolonga hasta el presente y se caracteriza entre otros aspectos por el incremento y expansión de las áreas periféricas, el aumento de las desigualdades sociales urbanas, la inserción de estas ciudades a la economía global, el control de las políticas urbanas por parte del capital privado y no del Estado, la implantación de formas típicas de la ciudad norteamericana y la terciarización de la economía urbana a través de un incremento del sector servicios, de acuerdo con autores como Cicolella (1999), Cardoso & Ortiz D’Artesio. (s.f), Hidalgo y Borsdorf (2005, 2005a), Janoschka (2002), Prévôt Schapira (2002), Hidalgo (2004), Rodríguez y Winchester (2001), Parnreiter (2005, 2011), Cicolella y Mignaqui (2009), Brand (2009) y De Mattos (1996, 1999, 2001, 2007, 2009, 2010).

No obstante, la existencia de muchas interpretaciones en torno a la metropolización y la dinámica urbana, en este trabajo se consideran como las más influyentes, las relaciones económicas y las transformaciones en la economía producidas por un desarrollo en las fuerzas productivas. De

acuerdo con lo planteado entre otros, por Singer: “Las transformaciones de la estructura económica ocasionadas por el desarrollo no solo provocan una rápida urbanización sino también una fuerte concentración urbana” (1979, p.84); Castells, en igual sentido, manifiesta:

Esta conexión entre espacio y tecnología es, pues, el lazo material más inmediato de una profunda articulación existente entre el conjunto de una determinada estructura social y esta nueva forma urbana. La dispersión urbana y la constitución de las zonas metropolitanas están estrechamente ligadas al tipo social de capitalismo avanzado, que recibe en general la denominación ideológica de “sociedad de masas”. (1976, p.31)

En síntesis, la ciudad es el ejemplo más notable de espacio socialmente construido y la metropolización es una muestra de esta construcción, en una etapa del desarrollo del capitalismo que exige una reestructuración de los espacios urbanos para superar las crisis periódicas que afectan al sistema y garantizar la acumulación del capital por un periodo determinado, hasta el advenimiento de una nueva crisis que conduzca a una nueva estructuración del espacio.

Teniendo en cuenta que la ciudad capitalista responde a las lógicas del capital, los elementos teóricos del marxismo y de la Geografía Radical sirven de base para abordar de una manera profunda los procesos de estructuración de espacios metropolitanos de las ciudades intermedias en América Latina. En este sentido, el Método del Materialismo Histórico-geográfico (Harvey, 2003), se constituye en un elemento básico de análisis, ya que proporciona herramientas adecuadas para entender el carácter de clase que tienen los procesos de metropolización y, en general, la dinámica urbana dentro del capitalismo.

El planteamiento de Harvey, acerca de la necesidad de impulsar la adopción del Método del Materialismo Histórico-Geográfico, rescata el valor de la Historia para el estudio del espacio geográfico. En este sentido, la Geografía Histórica —que une la Geografía con la Historia, Baker

(2003) – nos ayuda a analizar la génesis de los paisajes y la dinámica del desarrollo de las estructuras espaciales e indagar acerca del papel cumplido por los procesos sociales. Además:

el geógrafo no puede estudiar casas ni ciudades, campos ni fábricas, en lo que hace a su ubicación y explicación, sin preguntarse a sí mismo acerca de sus orígenes. No puede tratar la localización de actividades sin conocer el funcionamiento de la cultura, los procesos de vida en comunidad del grupo, y sólo puede hacer esto mediante la reconstrucción histórica. (Sauer, 1941, p.15)

De la misma forma, “ser geógrafo histórico es estar interesado en los orígenes y cambios humanos, a través de todo el tiempo humano” (Sauer, 1941, p.19).

Al respecto, Horacio Capel afirma:

Desde la misma geografía, y sin abandonarla, se ha llegado igualmente a la historia por muchos caminos. Especialmente a través de la geografía histórica; una rama que se dedica a la reconstrucción de paisajes culturales del pasado, incluyendo de forma significativa al más cultural y técnico de todos, la ciudad, o que aborda la reconstrucción de las geografías y paisajes de otras épocas históricas. (Capel, 2009, párr. 24)

Por otro lado, “la geografía histórica es la ciencia de lugares y épocas, de regiones y periodos, y aun de la tierra y la historia universal, en la que esta duplicidad une la dinámica geográfica con la histórica” (Randle, 1966, p. IX). Además, “la geografía histórica no es una rama de la geografía comparable a la geografía económica o política. Tampoco es la geografía de la historia ni la historia de la geografía. Más bien es como otra geografía completa en sí misma con todas sus ramas” (Hartshorne, citado por Randle, 1966, p.48).

En fin, si el espacio se considera una construcción social, entonces,

...el enfoque geohistórico se incorpora en esta nueva situación. Él se desprende de la propia concepción geográfica que entiende el espacio como un

producto concreto o síntesis de la acción de los grupos humanos sobre su medio ambiente para su necesaria conservación y reproducción. Sujeto a condiciones históricas determinadas. (Tovar, 1986, p.52)

La Geografía Histórica, en especial la de tendencia marxista, se convierte en un elemento clave para analizar la estructuración de los espacios metropolitanos de las ciudades intermedias en América Latina a partir del estudio de esta estructuración en Barranquilla y Cartagena, enfatizando en el papel que cumplen las relaciones de poder como factor fundamental de este proceso y posibilitando, igualmente, hacer prospectiva. De acuerdo con lo afirmado por Gaignard, citado por Bondel: “Podemos afirmar que todo hecho geográfico está cargado de pasado, pero mucho más de porvenir” (Bondel, 2008, p.16) o también, “de esta manera, las formas espaciales son resultado de procesos pasados, pero son condición también para procesos futuros...” (Molano, 1995, p.3).

La construcción del espacio de las ciudades de Barranquilla y Cartagena, en especial en su etapa actual, es decir, la metropolización de las mismas y el aumento de su incidencia en los municipios periféricos, se constituye en un proceso geohistórico que se puede abordar a partir de los métodos de trabajo de la Geografía Histórica, en particular los propuestos por Randle (1966) quien señala que las investigaciones en esta disciplina se basan de manera principal en: información documental, información gráfica (mapas, planos, fotografías) y en lo que él denomina información personal, la cual corresponde a la obtenida a partir del trabajo de campo. Este último es indispensable en el estudio de la evolución de cualquier fenómeno geohistórico ya que:

Nadie debe considerar que la geografía histórica se conforma con lo que encuentra en archivos y bibliotecas, requiere también de trabajo de campo... Así, uno puede percatarse de la naturaleza y la dirección de los cambios que han tenido lugar; comienzan a tomar forma las preguntas acerca de lo que ha sucedido con sitios locales valiosos. (Sauer, 1941, p.19)

El abordaje metodológico de esta investigación, por tanto, en gran parte se sustenta en estos planteamientos aportados desde la Geografía Histórica.

Aunque la metropolización es un proceso de estructuración de los espacios urbanos en el que participan diferentes actores sociales, desde los más bajos que construyen sus urbanizaciones de manera ilegal, tal como ha sido estudiado profusamente por autores como, Cardona (1969), Quijano (1973), Nuñez, Pradilla y Schteingart (1979), Pradilla (1987), Torres (2009) y Mosquera y Aprile-Gnisset (1978, 1984), hasta los sectores poseedores de los medios de producción y del capital, es indudable que son estos últimos los que orientan y determinan el sentido de este proceso en función de sus intereses y con el fin último de aumentar la acumulación del capital y adecuar el espacio a las exigencias del sistema capitalista. Al respecto Rodrigues afirma: “Podríamos afirmar que la expansión acelerada de las periferias y la desconcentración urbana se producen en el momento de la hegemonía del gran capital promotor, que, en realidad, es quien define los ritmos y las direcciones de la urbanización” (1999, párr.14).

En este sentido, el proceso de metropolización de las ciudades de Barranquilla y Cartagena ha estado dirigido y orientado por las élites locales asociadas al capital nacional e internacional; por lo tanto, el control del gobierno local, de los cuerpos colegiados locales (Concejo, Asamblea, Juntas Administradoras Locales, etc.), de los entes de control, de los gremios económicos, además de la promulgación de normas y acuerdos favorables a sus intereses, incluyendo planes de desarrollo y POT (Planes de Ordenamiento Territorial) hechos a su medida, amén de medios de comunicación a través de los cuales imponen sus puntos de vista, se constituyen en mecanismos y elementos fundamentales para establecer un modelo de estructuración de los espacios de estas ciudades y sus áreas de influencia favorable a sus intereses.

Una revisión de la conformación de los gobiernos locales; de los concejos; asambleas y Juntas Administradoras Locales (JAL); de las normas y acuerdos establecidos; de los planes de desarrollo y POT; de la dirección

y composición de los gremios económicos; de las grandes obras públicas realizadas y de las empresas que las construyen, de la manera como se produce y comercializa la vivienda, de la forma como se cambian los usos del suelo; entre otros aspectos; nos muestran claramente a qué sector de la población favorecen y de qué manera inciden en la forma en que se construye y reconstruye el espacio urbano de Barranquilla y Cartagena.

Todo este control que ejercen las élites locales de estas ciudades caribeñas en los procesos de construcción del espacio urbano, incluyendo la metropolización que se ha producido en las últimas cuatro décadas, se logra a través de las relaciones de poder establecidas entre este sector de la población y los otros grupos sociales. Por lo tanto, el concepto relacional de poder planteado, entre otros, por Weber (1969) y Foucault (1979, 2002) y el concepto de dominación por Weber (1969), son fundamentales para analizar y comprender la forma en que las élites de Barranquilla y Cartagena controlan y orientan el proceso de metropolización. En tal sentido, Max Weber afirma que: "Poder significa la probabilidad de imponer la propia voluntad, dentro de una relación social, aun contra toda resistencia y cualquiera sea el fundamento de esa probabilidad" (1969, p.43), en tanto que su concepto de dominación, lo caracteriza como una forma especializada de poder en que, a diferencia de este, en que hay que utilizar una fuerza contra algo, en la dominación hay un control y una obediencia obtenida a través de la legalidad real o supuesta que tiene quien ejerce el poder.

Así mismo, Hidalgo y Zunino plantean que: "el andamiaje institucional representa una particular "arquitectura de poder", en donde se puede leer una gama de tácticas y estrategias desplegadas para alcanzar metas asociadas con una serie de intereses" (2011, p.82). Al respecto se puede afirmar que las élites que detentan el poder institucional, económico, social, etc, construyen, destruyen o reconstruyen los espacios urbanos en función de sus intereses, tal como afirma Zunino, cuando señala: "Así, la ciudad una construcción social: son individuos ocupando posiciones de privilegio dentro de una institucionalidad determinada los que tienen

la capacidad de ejercer poder para construir y/o destruir geografías urbanas” (2002, p.107). En fin, las relaciones de poder ejercidas por las élites, han servido para direccionar la metropolización de Barranquilla y Cartagena y ponerla al servicio de sus intereses, aumentando el control y dominio social, político y económico que ejercen.

En síntesis, el proceso de metropolización de las ciudades de Barranquilla y Cartagena se considera como una muestra de la construcción social del espacio, en la que la ciudad se constituye en el ejemplo por antonomasia de esta construcción, al considerarse que ella se ha convertido en el centro principal de las actividades dentro del sistema capitalista, el cual necesita construir, destruir y reconstruir estos espacios para garantizar, por un tiempo, la acumulación capitalista. Esta metropolización por lo tanto, es orientada y dirigida por las élites poseedoras de los bienes de producción y de los capitales, los cuales han utilizado esta reconstrucción del espacio urbano de Barranquilla y Cartagena para afianzar sus privilegios y el dominio que ejercen a través de las relaciones de poder establecidas con los otros grupos sociales. El abordaje de este proceso se facilita con la utilización de los soportes teóricos señalados anteriormente.

LA VISIÓN CONCEPTUAL

La investigación se soporta en una serie de conceptos fundamentales para el abordaje de esta temática, dentro de los cuales, los más importantes a los propósitos buscados, son entre otros, los siguientes: élites locales, metropolización, poder y relaciones de poder, ciudades intermedias.

El concepto de élite se toma de lo planteado por autores como Vilfredo Pareto, Gaetano Mosca y Robert Michels que consideran a la élite como un grupo minoritario que controla el poder y dirige la sociedad y que de acuerdo con Waldmann basado en el último de esos autores:

Esta minoría puede cambiar su composición, cooptar nuevos elementos e incluso puede ser derrocada por una contra-élite, sin que se invalide lo

que Michels llamó “la regla férrea de la oligarquía”, o sea, que siempre son grupos reducidos los que gobiernan. (Waldmann, 2007, p.10).

Este concepto de élite puede asemejarse al concepto de “clase dirigente” propuesto por Karl Marx y Federico Engels (1974), quienes argumentan que la posesión de los medios de producción o del poder económico se traduce en el control de la sociedad y del Estado; para el caso de América Latina este control de los recursos y medios económicos era y sigue siendo aún más acentuado; al respecto Bernecker y Zoller, afirman:

Las élites criollas latinoamericanas se diferenciaban de la gran masa de la población no solo por sus funciones sociales y el ejercicio del poder, sino en primer lugar por el control de los recursos económicos de “su” país, por sus ingresos y sus riquezas. La extrema concentración de la riqueza en manos de muy pocos sigue diferenciando hasta hoy a (casi) todos los países latinoamericanos de las sociedades europeas y también de las asiáticas. (2007, p.32)

Lógicamente al hablar de élites locales nos referimos al grupo minoritario que en el caso de Barranquilla y Cartagena mantienen el dominio y control de los poderes ejecutivo, legislativo y judicial de estas ciudades. Para el caso de la primera de estas ciudades, García (2008) considera que dicha élite política está conformada por los dirigentes políticos, los funcionarios de la administración y “aquellos individuos que aunque no son funcionarios elegidos popularmente, son respetados en la ciudad y vistos como influyentes por su estatus económico y actividad comercial” (p.97); esta misma caracterización es válida para Cartagena.

El concepto de metropolización en esta investigación se concibe, de acuerdo con Montañez (1998) y Fossi (1999) como una intensificación de las relaciones, tanto físicas como económicas y sociales en un amplio espacio ocupado por al menos una ciudad o núcleo “central” que empieza a extenderse por las áreas periféricas, produciendo la conurbación con las mismas, pero que, en ocasiones, resulta independiente de la contigüidad

geográfica e influye sobre territorios relativamente alejados de ese núcleo central, pero con numerosas e intensas relaciones con el mismo.

Una de las primeras manifestaciones territoriales de esta metropolización la constituyen la suburbanización y la conurbación, la primera consiste en la expansión del área urbana de la ciudad a través de la incorporación de las tierras rurales de la periferia de la misma; inicialmente se caracteriza por baja densidad poblacional de estos espacios y la combinación de formas y actividades urbanas y rurales. De acuerdo con Hervert (1973) y Clout (1974), citados por Ferrás, “La suburbanización es un proceso surgido al amparo del desarrollo y extensión superficial de la ciudad industrial sobre su periferia rural inmediata, favorecido por el incremento de la capacidad de movilidad residencial y de los medios de transporte” (2000, párr.10). La segunda es producto de la integración física de dos o más ciudades, como consecuencia del crecimiento de una de ellas o de varias, lo cual conduce a un incremento de las relaciones físicas, sociales, económicas, políticas y culturales.

Así mismo, esta metropolización se considera, de acuerdo con Harvey (1998, 2003), como una reestructuración y adecuación de los espacios de las ciudades a las nuevas exigencias que el desarrollo del capitalismo implica; de allí que este proceso es uno de los mecanismos que los dirigentes del capitalismo ejecutan para solucionar las crisis que afectan a este sistema (las llamadas, por este autor, soluciones espaciales), lo cual les permite garantizar la acumulación del capital hasta el advenimiento de una nueva crisis que conduzca a una nueva reestructuración de los espacios urbanos.

El concepto de poder se puede definir de acuerdo con Foucault, cuando sostiene que: “por poder hay que comprender, primero, la multiplicidad de las relaciones de fuerza inmanentes y propias del dominio en que se ejercen, y que son constitutivas de su organización” (2002, p.112); así mismo, se puede definir, siguiendo a Weber (1969), como la probabilidad de imponer la voluntad en una relación social no obstante la resistencia

que exista y sin tener en cuenta el fundamento de esa probabilidad. En ambos casos, el poder es visto como la capacidad de ejercer e imponer un dominio por parte de un individuo, un grupo o una clase social.

El concepto de relaciones de poder parte de la consideración de que el poder en sí mismo no existe, (Foucault, 2002; Weber, 1969) sino como una relación asimétrica entre individuos o grupos en el marco de las relaciones sociales y mediante las cuales un individuo o grupo logra que otro individuo o grupo actúe de forma diferente a lo que le dictan sus propios criterios o intereses (Sánchez, 1992).

Respecto a las ciudades intermedias, estas se definen a partir de aspectos demográficos y funcionales, es decir, se tuvo en cuenta el tamaño de la población y las funciones e influencias que ejercen estas ciudades en un área que va más allá de sus *hinterlands*; en tal sentido, y tomando las características de las ciudades de nuestro país, se catalogan como intermedias aquellas ciudades con un tamaño de población entre 50.000 y 2.000.000 de habitantes, considerando que una cantidad superior a esta última, la convertiría en una ciudad grande y una cantidad inferior a la primera la llevaría a la condición de ciudad pequeña. De igual forma, las funciones y áreas de influencia de ciudades como Bogotá, Cali y Medellín, están por encima de las alcanzadas por las ciudades de población inferior a 2.000.000 de habitantes, mientras que las funciones y áreas de influencia de las ciudades con menos de 50.000 habitantes es muy reducida en comparación a las que presentan un número superior.

LA VISIÓN METODOLÓGICA

El trabajo realizado está basado, de manera principal, en información estadística proveniente de diferentes fuentes, en el análisis y procesamiento de información cartográfica, – en especial planos históricos, imágenes de satélite y fotografías –, en la revisión y análisis de la legislación local y nacional sobre vivienda, en una exhaustiva revisión bibliográfica sobre la temática estudiada, en la revisión minuciosa en archivos y en la infor-

mación primaria lograda por el investigador a través de la aplicación de encuestas, entrevistas y trabajo de campo en las dos ciudades estudiadas.

La investigación realizada es básicamente un trabajo de Geografía Histórica, de tipo cualitativo, lo cual no significa que algunas técnicas y herramientas de la investigación cuantitativa puedan ser aprovechadas para alcanzar el logro de los objetivos propuestos. El enfoque Crítico-social se constituye en la base teórica y metodológica, siendo el método del Materialismo Histórico-Geográfico, propuesto por Harvey (1998, 2003) y los métodos de la investigación geohistórica, planteados entre otros, por Randle (1966) y Tovar (1986), los más útiles en la investigación desarrollada, lo cual conlleva a que la investigación bibliográfica exhaustiva, la interpretación de gráficas, imágenes y mapas, y la información de fuentes primarias obtenidas a través del trabajo de campo, se conviertan en las actividades fundamentales para la consecución de los objetivos de la investigación llevada a cabo.

La unidad espacial de análisis en este trabajo sobre la construcción social de espacios metropolitanos en las ciudades intermedias latinoamericanas, la constituyó fundamentalmente las ciudades núcleo estudiadas (Barranquilla y Cartagena), sin que ello signifique que los municipios de sus áreas de influencia no sean igualmente analizados. Un elemento fundamental en el estudio de las ciudades núcleo lo constituye el barrio, ya que a través del surgimiento y evolución de este, va concretándose la construcción de espacios metropolitanos, y se van estableciendo las diferentes direcciones que va tomando el proceso de metropolización de estas ciudades; así mismo, el barrio refleja las políticas y estrategias utilizadas por las élites locales en la construcción de estos espacios, ya que a través de las políticas de vivienda establecidas se concretan parte de los intereses económicos y políticos de las clases dirigentes de estas ciudades; es decir, garantizar la acumulación de capital y mantener y ampliar la hegemonía política y social que poseen.

Además, de acuerdo con Torres (2009), el barrio es producto de la integración de elementos naturales, sociales, económicos, políticos y culturales; es decir, el barrio es una muestra y consecuencia de la dinámica social y por ende de la dinámica urbana, que nos permite, a través de su estudio, establecer las características económicas de sus habitantes; la época de su constitución; las características de las viviendas; las políticas de vivienda del momento; la ubicación y condiciones del entorno; las empresas constructoras o grupos sociales que los erigieron; entre otros aspectos.

A partir de los siguientes capítulos se desarrolla la estructura fundamental de este trabajo; en tal sentido, el capítulo 2 titulado: **“La estructuración de los espacios metropolitanos en las ciudades intermedias de América Latina”**, establece una periodización de la metropolización de las ciudades de América Latina, en especial en lo concerniente a las consideradas intermedias, identificando los factores que generaron las etapas de este proceso y las características que las identifican. Este análisis se basó fundamentalmente en información bibliográfica referida a la metropolización de las ciudades intermedias de América Latina, en información demográfica acerca de estas mismas ciudades, en estadísticas más que todo de carácter económico y en imágenes, mapas y planos de estos espacios geográficos.

Para realizar este análisis, se utilizaron como fuentes de información las siguientes:

- Información bibliográfica referida a la metropolización de las ciudades de América Latina en general y de las ciudades intermedias en particular.
- Información demográfica acerca de las ciudades latinoamericanas con base en los censos de población realizados a partir de 1950, año que señala el comienzo de la metropolización generalizada de las grandes ciudades en esta parte del continente.
- Estadísticas económicas, utilizadas para analizar la importancia econó-

mica de las ciudades latinoamericanas en proceso de metropolización y establecer una periodización con base en la actividad económica que se constituyó en el factor principal de la generación de este proceso.

- Imágenes, mapas, planos y gráficas referidas a las ciudades latinoamericanas intermedias, con las cuales se identificaron y analizaron aspectos relacionados con la evolución del área urbanizada, tendencias de expansión y procesos de conurbación, entre otros.

Todas estas fuentes permitieron la realización del análisis y síntesis del proceso de metropolización de las ciudades intermedias de América Latina; también se produjeron una serie de tablas, gráficos y mapas, fundamentales en el desarrollo de este capítulo.

El capítulo 3 titulado **“La estructuración del espacio urbano de Barranquilla y Cartagena: el proceso de metropolización”** sirvió de base para establecer y analizar las etapas y tendencias del proceso de estructuración del espacio metropolitano de las ciudades de Barranquilla y Cartagena, identificando las continuidades, rupturas y diferencias en su implementación. En este apartado, se hace un análisis de la estructuración del espacio de estas dos ciudades, estableciéndose en el mismo dos grandes periodos; el primero, analiza esta estructuración antes del inicio del proceso de metropolización, es decir, en el lapso comprendido entre comienzos y mediados del siglo pasado; el segundo, analiza el proceso de metropolización que se produce a partir de la segunda mitad del mencionado siglo y que se prolonga hasta la actualidad. En este segundo periodo se establecen dos etapas en la metropolización, correspondientes a diferentes momentos y características que identificaron este proceso, originadas estas diferencias, entre otras razones, por el factor desencadenante que las genera.

Para analizar esta estructuración espacial que involucra aspectos demográficos, económicos, físicos y sociales, se utilizaron como fuentes principales, las siguientes:

- Censos de población de 1905, 1912, 1918, 1928, 1938, 1951, 1964, 1973, 1985, 1993 y 2005, igualmente proyecciones de población, con los cuales se establecieron y analizaron las tendencias en la dinámica de la población de Barranquilla y Cartagena.
- Estadísticas económicas (en especial referidas a: comercio exterior, producción industrial y construcción), que sirvieron para analizar la influencia ejercida por las actividades económicas en la estructuración del espacio urbano de Barranquilla y Cartagena y para establecer los periodos en este proceso y las etapas referidas al proceso de metropolización.
- Estadísticas referidas a las ciudades, más que todo concernientes a área urbanizada, número de barrios, número de viviendas, uso del suelo y alzado, entre otros, que sirvieron para caracterizar desde el punto de vista de la morfología, la dinámica espacial de estas dos ciudades caribeñas.
- Estadísticas sociales, correspondientes a estratos socioeconómicos, número de habitantes de cada uno de ellos, servicios públicos y condiciones de vida, entre otras, básicas para la reconstrucción de las condiciones sociales y de su papel en la construcción del espacio de Barranquilla y Cartagena a lo largo del siglo XX y lo corrido del actual.
- Mapas, planos y material fotográfico con el cual se establecieron y analizaron aspectos tales como: número de barrios, área urbanizada, tendencias de expansión, usos del suelo y otras, necesarias en la reconstrucción de las diferentes etapas en la estructuración de los espacios de ambas ciudades desde comienzos del siglo XX hasta los inicios del siglo XXI.

En el capítulo 4 denominado “**Relaciones de poder y estructuración de los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena**”, se analiza y resalta el papel de las relaciones de poder establecidas por las élites locales en el proceso de estructuración de los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena. En este sentido, el capítulo hace un análisis

de las estrategias y actividades desarrolladas e implementadas por las élites económicas, políticas y sociales de las urbes estudiadas para dirigir el proceso de metropolización en función de sus intereses; de allí que la revisión y análisis de las leyes y normas sobre producción de vivienda, de los Acuerdos municipales sobre la misma, de los planes de desarrollo y de ordenación territorial, de las obras de infraestructura realizadas y de las relaciones clientelistas, entre otras estrategias, posibilitaron identificar y caracterizar la metropolización como un proceso que permite garantizar la acumulación del capital y ampliar el dominio socioeconómico que poseen dichas élites.

Las fuentes de información utilizadas para realizar este análisis fueron:

- Las Leyes y Decretos nacionales, que regulan la producción de vivienda y que sirvieron de soporte en gran parte a la estructuración de los espacios metropolitanos; en especial las leyes y normas promulgadas a partir de la década de los setenta del siglo pasado; así se estudiaron entre otras, las siguientes normas: los Decretos 677, 678 y 1229 de 1972, a través de los cuales se crea un sistema de ahorro de valor constante, con el fin de financiar la producción de vivienda y se establece la Unidad de Poder Adquisitivo Constante (UPAC); la Ley 3^a de 1991, que establece la privatización de la producción de vivienda y el fin de la participación del Estado como constructor directo, además, crea el sistema de Vivienda de Interés Social (VIS) a través de la creación del Instituto Nacional de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana (INURBE). Igualmente se estudió la Ley 546 de 1999 o Ley de vivienda y las Leyes 9^a de 1989 o Ley de Reforma Urbana y la Ley 388 de 1997 que modifica la anterior y que se constituye en la norma reguladora en cuanto a planeación y ordenamiento territorial de los municipios.
- Decretos y Acuerdos municipales establecidos en las ciudades-núcleo y en los municipios de sus Áreas Metropolitanas, referidos a la construcción de vivienda y temas relacionados.
- Planes de desarrollo y planes de ordenamiento territorial promulga-

dos en el periodo que analiza la investigación, especialmente en las ciudades-núcleo y que incidieron en la estructuración de los espacios metropolitanos.

- Información sobre las obras de infraestructura a través de las cuales se direccionó la metropolización, estudiándose la ubicación de las mismas, las firmas constructoras, su impacto territorial, entre otros aspectos.
- Información primaria lograda a través de entrevistas y encuestas aplicadas a diversos sectores sociales, con el fin de analizar las relaciones de poder establecidas por las élites, haciendo énfasis en las relaciones clientelistas que sirvieron al propósito de estructurar un territorio metropolitano acorde a sus intereses. Estas entrevistas fueron realizadas, especialmente, a funcionarios públicos, entre estos a secretarios de planeación y alcaldes; a dirigentes políticos y dirigentes barriales y habitantes de diferentes barrios de las dos ciudades. Ver Anexos C, D y E.

Toda la información recolectada y el análisis realizado permitieron identificar las relaciones de poder establecidas entre las élites locales y los diferentes grupos sociales que participan de la estructuración de los espacios metropolitanos, en especial con los sectores populares, más fácilmente dominados y sometidos, lo cual les permite a los dirigentes económicos y políticos mantener y consolidar su hegemonía en todos los campos.

Como corolario de los capítulos desarrollados se realiza en el capítulo final unas *reflexiones acerca del papel de las élites locales en la estructuración del espacio metropolitano de Barranquilla y Cartagena*, que se constituye en una ponderación y aporte de la investigación acerca del papel que cumplen las élites locales en la estructuración de los espacios metropolitanos de las ciudades intermedias en América Latina a partir de los casos de Barranquilla y Cartagena. Señalando que, aunque relacionadas estas élites con el capital nacional y el internacional, en la construcción de los espacios metropolitanos, en particular, y de las ciudades-núcleo en general, el papel de la dirigencia local es importante y, en algunos casos, deter-

minante, logrado ello a través de una adaptación estratégica a las nuevas exigencias del capitalismo y reconstruyendo el espacio metropolitano en función de sus intereses y acentuando su dominio socioeconómico.

Todo este diseño metodológico nos llevó a la demostración de la hipótesis formulada que señalaba que: La estructuración de los espacios metropolitanos de las ciudades intermedias de América Latina responde a la necesidad de adaptar los espacios urbanos a las exigencias que la dinámica del sistema capitalista implica. Las relaciones de poder establecidas por las élites locales de Barranquilla y Cartagena se constituyen en un factor fundamental en este proceso de estructuración, ya que a través de ellas se orienta y direcciona dicho proceso, y esto, a su vez, contribuye con el fortalecimiento del dominio y control económico y político que estas élites ejercen.

CAPÍTULO 2

**ESTRUCTURACIÓN DE ESPACIOS
METROPOLITANOS EN LAS CIUDADES
INTERMEDIAS LATINOAMERICANAS**

El sistema capitalista de producción se ha constituido desde sus inicios en el principal factor de la estructuración de los espacios urbanos, en especial a partir de las grandes revoluciones económicas de los siglos XVIII y XIX, después de las cuales la ciudad inició un proceso de transformación espacial profundo, acorde con los igualmente profundos cambios que se daban en las fuerzas productivas y las relaciones de producción de este sistema. La ciudad ha venido estructurándose en función de los cambios que se dan en cada una de las etapas por las cuales ha pasado este sistema económico. Así, ha evolucionado desde la ciudad comercial de inicios del sistema hasta la ciudad global de la actualidad, pasando por la industrial propia de la etapa monopolista. En este sentido, Scott afirma:

Dondequiera que el capitalismo haga su aparición histórica y geográfica, invariablemente surgen unos patrones peculiares y una creciente urbanización. Esta condición se presenta por presiones en los sistemas económicos capitalistas que conducen de manera persistente a la formación de grandes acumulaciones de capital físico y trabajo humano en el paisaje...Dado que el capitalismo asume unas formas y un contenido sustancial diferente en diferentes momentos y lugares, también los centros urbanos que genera reflejan una serie correspondiente de resultados sustanciales específicos. (2007, p.198)

Los procesos de metropolización que han experimentado las ciudades, corresponden a estas transformaciones de las fuerzas productivas y de las relaciones de producción que se han producido en las etapas monopolista y global del sistema, presentándose de manera diferenciada, acorde con la posición central o periférica que tenga el país en el que se ubiquen. Dado que los países latinoamericanos corresponden a la semi-periferia y periferia capitalista (Wallerstein, 1979), estos procesos de metropolización se han presentado de forma diferente, especialmente en lo correspondiente al tiempo en que se produce este proceso y al factor principal que los desencadena. En tal sentido, se puede afirmar que los procesos de metropolización en América Latina, en sus inicios, no son producto de un proceso de industrialización avanzado que tenga lugar en sus territorios, sino que son inducidos por las revoluciones económicas que tenían lugar en Europa Occidental y los Estados Unidos, de acuerdo con lo planteado por Barrios (2008), e impulsados de manera primordial por causas endógenas asociadas a un incremento notorio de la población.

Además, es el crecimiento poblacional acelerado por un incremento de la natalidad y una baja sensible de la mortalidad, aunado a una notable migración interna, los motores básicos de una creciente urbanización de la población y de la incipiente metropolización que se produce en América Latina a mediados del siglo XX, tal como es planteado por autores como Parisi (1972), Cardona (1973), Castells (1973, 1976), Villa (1980) y Aguilar y Buchofler (1983).

Teniendo en cuenta lo anterior, se puede plantear que es en las ciudades de América Latina, en las que se produjo en primer lugar un incremento considerable de la población, asociado a un crecimiento vegetativo alto, producto de una disminución de la tasa de mortalidad y el mantenimiento de una tasa de fecundidad alta, aunado a una migración interna del campo a la ciudad que incrementaba de manera notable la población; las que primero experimentan estos procesos de metropolización. Corres-

pondiendo este inicio a las ciudades capitales de los países más integrados a la economía mundial, las cuales, dadas sus mejores condiciones económicas, introdujeron mejoras en la prestación de los servicios públicos, en especial, agua y alcantarillado, lo cual se reflejó en la disminución de la mortalidad. Al mismo tiempo, su condición económica se convertía en atractivo para la población rural, que veía en estas ciudades la solución a sus múltiples necesidades.

Es por esto que ciudades como Buenos Aires, Río de Janeiro, Sao Paulo, Santiago, La Habana y Ciudad de México que ya a comienzos de la década del 50 del siglo pasado superaban el millón de habitantes, se pueden considerar como ciudades que habían comenzado su proceso de metropolización; mientras que, el resto de ciudades relativamente grandes solo lo comienzan en épocas posteriores. Tomando en cuenta, la cifra de población anterior como indicadora del inicio de este proceso, se puede vislumbrar de manera muy general cuándo comienza dicho proceso, para diferentes ciudades de América Latina (Ver Tabla 1)

Tabla 1
Inicio del proceso de metropolización
en ciudades de América Latina 1950-2000

Década de inicio	Ciudades
Antes de 1950	Buenos Aires, Río de Janeiro, Sao Paulo, Ciudad de México, Santiago de Chile, La Habana.
1950-1960	Bogotá, Lima, Caracas, Recife.
1960-1970	Belo Horizonte, Porto Alegre, Salvador de Bahía, Medellín, Guadalajara, Monterrey.
1970-1980	San Juan de Puerto Rico, Puebla, Cali, Fortaleza, Curitiba Córdoba, Guayaquil.
1980-1990	Rosario, Belem, Campinas, Barranquilla, Quito. Maracaibo, Valencia, Asunción
1990-2000	Ciudad de Panamá, Ciudad Juárez, Toluca, San José de Costa Rica, Manaus, La Paz.

Elaboración del autor con base en: World urbanization prospects: the 2008 Revision

Si se parte del concepto de metropolización planteado por Montañez, cuando afirma:

Se entiende por fenómeno metropolitano la intensificación de las relaciones físicas, económicas y sociales, con claras expresiones espacio temporales, entre entidades territoriales vecinas, como resultado del crecimiento urbano de una ciudad generalmente capital nacional o regional que actúa como núcleo del fenómeno, y una especie de “metástasis urbana y suburbana” que ocurre en las entidades territoriales que la circundan. (1998, p.24)

Y se considera que estas transformaciones que experimentan las ciudades son producto, además de factores endógenos, de la adaptación de los espacios a las nuevas exigencias que el capitalismo genera. Tal como es planteado por Harvey (1977, 1978, 1985, 1998, 2003), se puede deducir que es en las grandes ciudades de los países de mayor nivel de desarrollo donde se presentan con más intensidad estas transformaciones; mientras que en América Latina, un poco más tardíamente, estos procesos se producen inicialmente y con más intensidad en las grandes ciudades integradas a la economía mundial a través del comercio exterior, tales como Buenos Aires, Sao Paulo, Río de Janeiro y Ciudad de México, de acuerdo con Geraiges (1995, 1996), González (1989) y Villa (1980), entre otros. De igual manera, en otras grandes ciudades de América Latina, como Bogotá, Caracas, Santiago de Chile y Lima se produce este proceso de metropolización en un periodo posterior, pero siendo estas capitales las primeras ciudades en experimentarlo en sus respectivos países, dada la inserción que tienen con la economía mundial, en la medida en que sus procesos productivos se van haciendo más intensos y van recibiendo las inversiones provenientes del capital internacional.

No obstante, hay que señalar que en general los procesos de metropolización que experimentaron las ciudades latinoamericanas, fueron generalizándose a la mayor parte de las grandes ciudades de esta región de nuestro continente, a partir de la puesta en práctica de la política de sustitución de importaciones, planteada por Prebisch (1949, 1951) e impulsada

por la Cepal como mecanismo para enfrentar a la dependencia económica y estimular el desarrollo económico de estos países a través del impulso e incentivos a las industrias nacionales. De acuerdo con lo anterior y basándonos en Santos (1982), González (1989), Geraiges (1996) y Quijano (2014), se puede afirmar que la década de los cincuenta del siglo pasado se constituyó en el punto de inicio de un proceso de metropolización generalizado que afectaba a las más grandes ciudades de América Latina, indicado por el tamaño de la población, la inversión extranjera y los procesos de periurbanización, suburbanización y conurbación que empezaron a presentarse en su dinámica espacial.

La diferencia en la inserción a la economía mundial que presentan los países de América Latina conduce a que sean las capitales de los países latinoamericanos más integrados a la economía mundial, las que primero empiezan a experimentar estos procesos de metropolización, lo cual las conduce a adquirir unas características que las diferencian notablemente del resto de las ciudades. Las más notorias de estas características son: el incremento de la población que las lleva a superar la barrera del millón de habitantes; la expansión del área urbana y el inicio o consolidación de procesos de suburbanización y conurbación; la concentración de las actividades económicas del país y de las inversiones extranjeras; y el inicio de un proceso de terciarización de la economía de estas ciudades, ligado a la concentración de las funciones político-administrativas, dadas sus condiciones de ciudades capitales nacionales, y a la existencia de una mano de obra con muy poca preparación que se dedicaba a actividades artesanales (Cuervo, 2004).

La adquisición de estas características solo la alcanzan a comienzos de la década del 50 del siglo pasado seis ciudades latinoamericanas; por ejemplo, si tenemos en cuenta el número de sus habitantes (al menos un millón), de acuerdo con las cifras de la United Nations (2008), Buenos Aires (5.098.000), Río de Janeiro (2.950.000), Ciudad de México (2.883.000), Sao Paulo (2.334.000), Santiago de Chile (1.332.000) y La Habana (1.116.000), alcanzaban esta condición. Posteriormente, entre 1950 y 1960, Bogotá,

Lima y Caracas logran dicha cifra, por lo cual se considera que a estas nueve ciudades latinoamericanas se les podía catalogar de metropolitanas para esos momentos, de acuerdo con el indicador de tamaño poblacional.

En cuanto a su integración a la economía mundial y su importancia económica, se puede señalar como un indicador de las mismas, el hecho de que en un porcentaje considerable, las inversiones extranjeras en América Latina se concentraba en estas ciudades; de acuerdo con Geraiges (1996), el 21 % de las mismas se localizaban en Argentina, en especial en Buenos Aires; 36 % en Brasil, en torno, primordialmente a Río de Janeiro y Sao Paulo; y el 17 % en México, más que todo en Ciudad de México, es decir, que 4 de las ciudades metropolitanas del momento acogían al 74 % del total de la inversión extranjera.

La existencia de democracias restringidas o en algunos casos la inexistencia total de democracia y la entronización de dictaduras, facilitó a las burguesías nacionales la estructuración de estos espacios metropolitanos a través de la naciente industrialización y del control absoluto de los aparatos del Estado y la nula participación activa de otros sectores sociales en esta estructuración espacial. Así, se pueden mencionar los casos de las dictaduras militares de Alfredo Stroessner (Paraguay, 1954-1989), Hugo Banzer (Bolivia, 1971-1979), Augusto Pinochet Ugarte (Chile, 1973-1990), Jorge Videla, Roberto Viola, Leopoldo Galtieri, Roberto Bignone (Argentina, 1976-1983) y Juan María Bordaberry (Uruguay, 1973-1985).

La industrialización por la vía de la sustitución de importaciones y la instauración de políticas proteccionistas para esta actividad, implicaba la necesidad de contar con la suficiente mano de obra y una demanda local para estos productos, de allí que las migraciones internas se constituyeron en uno de los mecanismos básicos para lograr estos propósitos y concentrar un gran porcentaje de la población en las grandes ciudades de los países de América Latina; esta migración se facilitaba debido a una estructura agraria caracterizada por la concentración de la tierra en pocas manos, la ausencia casi total de la propiedad campesina, con excepción

de México, y unas condiciones económicas desfavorables para el campesino que, en su condición de jornalero agrícola solo obtenía salarios irrisorios, tal como ha sido analizado para el caso de Colombia por autores como Gilhodes (1988) y Machado (1998, 2004).

El papel de las migraciones en la urbanización creciente de la población de los países de América Latina y por ende en los procesos de metropolización de las grandes ciudades, es tan destacado que Lattes (1995, 2000), calcula que para la década de los cincuenta del siglo pasado, un 45 % de la población de las ciudades provenía de las áreas rurales y que, incluso en los inicios de la década de los noventa, aunque su incidencia había mermado, seguía representando el 37 % del total de la población urbana. De igual forma, Parisi (1972), Cardona (1973), Castells (1976), Lattes (2003-2004) y ONU-Habitat (2012), resaltan el papel de las migraciones en los procesos de urbanización y metropolización.

De igual forma, la entrada de los países de América Latina más integrados a la economía mundial, a la etapa inicial de la transición demográfica¹, es decir, presentar un descenso de las tasas de mortalidad, manteniéndose elevadas las de natalidad, implicó un crecimiento considerable de la población (la llamada explosión demográfica), en especial la de las zonas urbanas, donde la mejora en la prestación de los servicios públicos y, en general, de las condiciones sanitarias, repercutieron en este incremento de la población, lo que, aunado a la llegada masiva de población rural, intensificaron la concentración de los habitantes en las grandes ciudades de esta parte del continente.

Lógicamente, la concentración de la población, al tiempo que favorecía el desarrollo industrial –abundancia de mano de obra barata y una

¹ La transición demográfica se considera de acuerdo con el BID, CEPAL, CELADE (1996) como un proceso de larga duración, que se produce entre dos situaciones, una inicial de bajo crecimiento demográfico generado por altos niveles de fecundidad y mortalidad y otra final, de igual manera con bajo crecimiento demográfico pero debido a bajos niveles de fecundidad y mortalidad. Entre estas dos situaciones se producen dos etapas, la primera caracterizada por un crecimiento elevado de la población como consecuencia de un descenso de la mortalidad, manteniéndose elevadas las tasas de fecundidad y la segunda en que este crecimiento disminuye por el descenso de la tasa de fecundidad.

demanda ampliada para los productos industriales — generaba la expansión física de los núcleos urbanos de las grandes ciudades, debido a la necesidad de satisfacer la demanda de vivienda para la creciente población, la localización de las nuevas industrias y de los nuevos centros de servicios, entre otras urgencias, lo cual se tradujo en el inicio de procesos de suburbanización y conurbación, que se constituyeron en uno de los primeros indicadores de la metropolización que comenzaba a gestarse en las grandes ciudades latinoamericanas. Estos procesos de suburbanización y conurbación se iniciaron con mayor intensidad en aquellas ciudades de los países más integrados a la economía mundial, en especial en sus capitales que lideraban los procesos económicos; en tal sentido, ciudades como Buenos Aires, Río de Janeiro, Sao Paulo y Ciudad de México iniciaron estos procesos desde las primeras décadas del siglo XX, mientras que Bogotá, Lima y Caracas, solo los comenzaron después de la década de los cincuenta del mismo siglo, debido esto, a su relativa poca población en comparación al primer grupo de ciudades reseñados.

Los procesos de metropolización iniciales que experimentaron las grandes ciudades latinoamericanas, ligados como se anotó anteriormente a un proceso de industrialización asociado al modelo fordista de producción, a un crecimiento vegetativo elevado de la población y a un aporte considerable de las migraciones internas; se prolongan hasta mediados de la década de los setenta y comienzos de los ochenta del siglo XX, cuando una crisis del sistema capitalista de producción genera la necesidad de una nueva estructuración de los espacios, especialmente a través de un cambio en el modelo de producción fordista y en la imposición de las doctrinas neoliberales que condujeron al surgimiento del llamado modelo posfordista y de la globalización económica, cuyo objetivo principal era superar la crisis o fase recesiva que afectaba al sistema, tal como ha sido reseñado por autores como Benko (1990), Peet (1991), Méndez (1997), Harvey (2003), Pulido (2004, 2008) y Pradilla (1998). En ese sentido, Pulido afirma: “El cambio sería entonces una respuesta con-

creta a la formación de crisis en un régimen de acumulación dado” (2004, p.97). Todo esto se reflejó en la forma en que se estructuraron los nuevos espacios urbanos y en el surgimiento de una nueva etapa en los procesos de metropolización de las grandes ciudades en Latinoamérica.

Esta nueva etapa en los procesos de metropolización ha conducido a la estructuración de nuevos patrones urbanos, acordes a las necesidades que el sistema está obligado a satisfacer, es decir, a la superación de la crisis y garantizar la continuación de la acumulación de capital. Al respecto, Scott afirma: “En el actual momento de la historia un capitalismo conocido como post-fordista (o mejor aún, cognitivo-cultural) ha entrado en escena en diferentes partes del globo, y junto con él ha surgido un nuevo tipo de patrón urbano...” (2007, p.198). Estos nuevos patrones urbanos han conferido unas características especiales a los procesos de metropolización que se están produciendo, hasta tal punto que se puede señalar que la globalización económica ha generado una etapa diferente en la metropolización.

Esta etapa de la metropolización para las ciudades de América Latina se caracteriza, entre otros aspectos, por el incremento y expansión de las áreas periféricas, la construcción de urbanizaciones cerradas —en especial en la periferia de las ciudades y para los estratos altos de la población—, el aumento de las desigualdades sociales urbanas, una inserción más profunda de estas ciudades en la economía global, el control de las políticas urbanas por parte del capital privado y no del Estado, la implantación de formas típicas de la ciudad norteamericana y la terciarización de la economía urbana a través de un incremento del sector servicios, de acuerdo con autores como Janoschka (2002), Prévôt-Schapira (2001, 2002), Rodríguez y Winchester (2001), De Mattos (1996, 1999, 2001, 2007, 2009, 2010), Brand (2009), Hidalgo (2004) y Parnreiter (2005, 2011).

La influencia de la globalización en la estructuración de los nuevos espacios urbanos es resaltada por De Mattos, quien señala que:

En esos procesos, en los que se intensificó aún más la industrialización y terciarización del aparato productivo —y, por lo tanto, la urbanización de la economía— las ciudades se consolidaron como centros neurálgicos en torno a los que se ha ido articulando la dinámica de acumulación, crecimiento y modernización de los distintos componentes de una economía en acelerado proceso de globalización. (2001, p.2)

Así mismo, este autor refiriéndose a la influencia de la economía global en las ciudades, plantea que las transformaciones en estas son tan profundas en su organización, funcionamiento y en su morfología que se puede considerar este proceso como una “revolución urbana” (De Mattos, 2009). Esta “revolución urbana” impactó de manera más notoria y en primer lugar a las grandes ciudades de América Latina, en las que hubo una adaptación profunda a las nuevas exigencias que el capitalismo mundial requería e impuestas a estos países dependientes a través del Consenso de Washington de 1987, el cual, de acuerdo con Llistar, “se dirige particularmente a los países que no han profundizado lo suficiente en el capitalismo, y fue escrito pensando en los de América Latina” (2002, p.2), que “recomienda” a los países de esta región medidas tales como: disminución del tamaño y las funciones del Estado, privatización de las empresas de servicios públicos, flexibilización laboral, liberación del comercio internacional, reformas legislativas y, en fin, la adecuación del espacio a las nuevas exigencias de la economía capitalista.

Esta nueva etapa en la metropolización de las ciudades latinoamericanas se hizo sentir igualmente con más intensidad y en primer lugar en las grandes ciudades de esta región, en especial, en aquellas más vinculadas a la economía global y a las redes de ciudades integradas económicamente a través del desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones. De allí que ciudades como Buenos Aires, Ciudad de México, Río de Janeiro, Sao Paulo, Santiago de Chile, en primer lugar,

y Bogotá, Caracas, Lima, en segundo lugar y con un poco menos de intensidad, se transformen de manera notoria a partir de la globalización económica con unas características y procesos muy similares, estudiados profusamente por autores como Aguilar y Buchofler (1983), De Mattos (1996, 1999, 2001, 2009, 2010), Prévôt-Schapira (2002), Aguilar (2002), Hidalgo (2004, 2007), Vidal-Koppmann (2008), Barrios (2001, 2008), Heinrichs, Nuissl y Rodríguez (2009), Isunza y Méndez (2011) e Hidalgo y Zunino (2011).

Aunque los procesos de metropolización se han producido en primer lugar y de manera más notoria en las grandes ciudades latinoamericanas, su efecto también se ha hecho sentir en un periodo posterior y de manera menos acusada en las ciudades intermedias de esta zona de nuestro continente; sin embargo, las evidencias muestran que a partir de la globalización, en estas ciudades, dado el número considerable de las mismas, estos procesos han adquirido una dinámica mucho más acelerada que en el conjunto de las grandes ciudades y la transformación espacial de estas ciudades intermedias ha sido mucho más notoria y relativamente más rápida. Además, hay que tener en cuenta que la mayor parte de la población mundial (de acuerdo con cifras de la United Nations, en el 2014, 60 % de la población mundial vive en ciudades de menos de un millón de habitantes), y en el caso de América Latina vive en ciudades intermedias, es decir, que los procesos de metropolización de estas, se hacen sentir en un número mayor de habitantes.

El concepto de ciudad intermedia se puede determinar a partir de varios aspectos, desde el enfoque cuantitativo, que considera a estas ciudades sobre la base de un determinado número de habitantes, hasta los enfoques cualitativos que resaltan el papel y las funciones que cumplen dichas ciudades. Con respecto al primero, Llop Torné (1999) establece como ciudades intermedias aquellas cuya población esté comprendida entre 20.000 y 2.000.000 de habitantes; mientras que para Jordan y Simioni (1998) se consideran intermedias las ciudades con un tamaño de población entre

50.000 y 1.000.000 de habitantes. Para la Unión Europea la cifra oscila entre 20.000 y 500.000 habitantes, (Bellet, 2009).

No obstante la importancia que el aspecto cuantitativo puede representar en la caracterización de las ciudades intermedias, los aspectos cualitativos en muchos casos, cumplen un papel más destacado en esta caracterización, tal como es señalado por autores como Bellet y Llop Torné (2004), Bolay y Rabinovich (2005) y Llop Torné y Usón (2012); al respecto, los primeros señalan que:

Las ciudades se consideran intermedias no solo con arreglo a tallas demográficas y dimensiones determinadas (coherentes con su contexto geográfico), sino, sobre todo, con relación a las funciones que desarrollan: el papel de mediación en los flujos (bienes, información, innovación, administración, etc.) entre los territorios rurales y urbanos de su área de influencia y los otros centros o áreas, más o menos alejados. Funciones de intermediación entre los espacios locales/territoriales y los espacios regionales/nacionales e, incluso, globales. (Bellet y Llop Torné, 2004, párr.6)

Así mismo, Bolay y Rabinovich, reafirman esta visión más compleja de la ciudad media al plantear que:

...debemos pasar de una definición bidimensional de la ciudad de tamaño mediano (por su superficie y población) a un enfoque multidimensional y a escala múltiple que se concentrará en la economía, el medio ambiente, la planificación y el desarrollo urbanos, la infraestructura pública y los servicios, las estructuras políticas e institucionales, y los aspectos sociales y culturales (2005, p.9).

Las diferencias tan marcadas en cuanto al tamaño de la población que sirve para clasificar las ciudades intermedias, nos llevan a tomar, casi que de manera arbitraria o más bien acomodada, las poblaciones entre 50.000 y 2.000.000 de habitantes como rango para considerarlas como ciudades intermedias, argumentando, como se planteó anteriormente, que una cantidad superior al último número de habitantes nos indicaría la existencia

de una ciudad grande y una inferior a 50.000 nos señalaría la presencia de una ciudad pequeña; caracterizada esta última en el caso de Colombia, por la presencia de un mayor porcentaje de población rural; el predominio de actividades económicas primarias; un área de influencia limitada, debido en parte a la carencia de adecuadas vías de comunicación; y por esta misma razón, la intensidad de los flujos que se desarrollan a partir de una ciudad de menos de 50.000 habitantes son relativamente limitados y escasos, lo cual le disminuye la importancia que en este aspecto puedan tener. Una comparación de las características de las ciudades pequeñas, intermedias y grandes en Colombia, se puede observar en la Tabla 2, elaborada a partir de un promedio tomado de las tres ciudades grandes de Colombia, del promedio de las diez ciudades intermedias más pobladas y de veinte ciudades pequeñas, tomadas estas últimas aleatoriamente.

Tabla 2
Características de las ciudades pequeñas,
intermedias y grandes en Colombia, 2015

Tipo de ciudad	Tamaño de la Población (miles de habitantes)	% de población urbana	Área de influencia	Actividades económicas
Pequeña	Menor de 50	45	Local	Actividades económicas secundarias y terciarias de poco valor; importancia del sector primario
Intermedia	De 50 a 2.000	96	Regional	Predominio de actividades secundarias y terciarias
Grande	Mayor a 2.000	98,93	Suprarregional y nacional	Predominio de actividades secundarias y terciarias de alto rango

Fuente: datos del censo de 2005, Dane. Elaboración del autor.

La importancia demográfica de las ciudades intermedias en América Latina, se manifiesta en el hecho de que en la muestra de países que se referencian en la Tabla 3, el porcentaje promedio que aportan de la población total supera el 42 %, aunque solo representan en promedio el 12 % del total de las ciudades.

Tabla 3
Ciudades intermedias y su población
en Colombia, Venezuela, Ecuador y Chile, 2015

País	N° de ciudades intermedias	% del total de ciudades	Población de ciudades intermedias	% del total de la población
Colombia	123	11,19	21.111.554	44,3
Venezuela	85	13,93	15.615.127	57,34
Ecuador	21	9,5	4.698.127	32,43
Chile	47	13,54	6.224.830	34,93

Fuente: Colombia: Dane.gov.co/index.php/poblacion-y-demografia/proyecciones-de-poblacion.
Venezuela, Ecuador y Chile: www.citypopulation.de
Elaboración y cálculos del autor.

La importancia de estas ciudades intermedias no solo está representada en el peso demográfico que poseen, sino que además aportan un porcentaje significativo del PIB de cada uno de los países en que se encuentran. A manera de ejemplo, podemos señalar que una ciudad como Barranquilla, en Colombia, aporta el 3,8 % del PIB nacional, mientras que Cartagena representa el 4,0 % de este; así mismo, en Chile la ciudad de Concepción aporta el 7,22 % de este indicador; y Rosario, en Argentina, produce casi el 5 % del PIB de este país de acuerdo con cifras de los Institutos de Estadísticas de cada uno de estos países.

Al igual que las grandes ciudades de América Latina, las ciudades intermedias han desarrollados procesos de metropolización que han transformado de manera radical sus espacios urbanos, aunque su ocurrencia en el tiempo fue posterior al inicio de la primera etapa señalada anteriormente, debido ello al hecho de que a mediados de la década de los 50 del siglo pasado las más notables de estas ciudades contaban con una población relativamente escasa, en promedio menos de 300.000 habitantes, y su importancia económica era igualmente reducida.

Por lo tanto, si en el caso de las grandes ciudades se muestra que dicha etapa se generalizó en la década de los cincuenta con la consolidación relativa de procesos de industrialización, para el caso de las ciudades intermedias más pobladas, dicha etapa se considera que comienza a partir

de la década de los setenta del siglo pasado, en el momento en que la industria comenzó a consolidarse en las mismas y sus poblaciones alcanzaron el umbral de los 600.000 habitantes en promedio y sus áreas urbanas comenzaron a expandirse e iniciar procesos de conurbación con localidades cercanas. Ejemplos de estos procesos de metropolización en ciudades intermedias en América Latina son los casos de Maracaibo, en Venezuela; Quito, en Ecuador; y Córdoba y Rosario, en Argentina.

Una muestra de la dinámica demográfica de estas urbes, se muestra en las siguientes Tablas:

Tabla 4
Evolución de la población 1950-2010
(en miles de habitantes)

Ciudad	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010
Maracaibo	282	479	670	923	1.303	1.725	2.200
Quito	216	319	501	780	1.088	1.357	1.846
Córdoba	419	605	810	1.010	1.200	1.348	1.494
Rosario	554	671	816	953	1.084	1.152	1.233

Fuente: United Nations (2008) World Urbanization prospects. The 2007 Revision. New York. Elaboración del autor

Tabla 5
Tasas de crecimiento poblacional en porcentaje

Ciudad	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2010
Maracaibo	5.44	3.41	3.25	3.5	2.84	2.46
Quito	3.97	4.61	4.52	3.38	2.23	3.12
Córdoba	3.74	2.96	2.23	1.73	1.16	1.03
Rosario	1.93	1.97	1.56	1.29	0.61	0.68

Fuente: United Nations (2008) World Urbanization prospects. The 2007 Revision. New York. Elaboración y cálculos del autor.

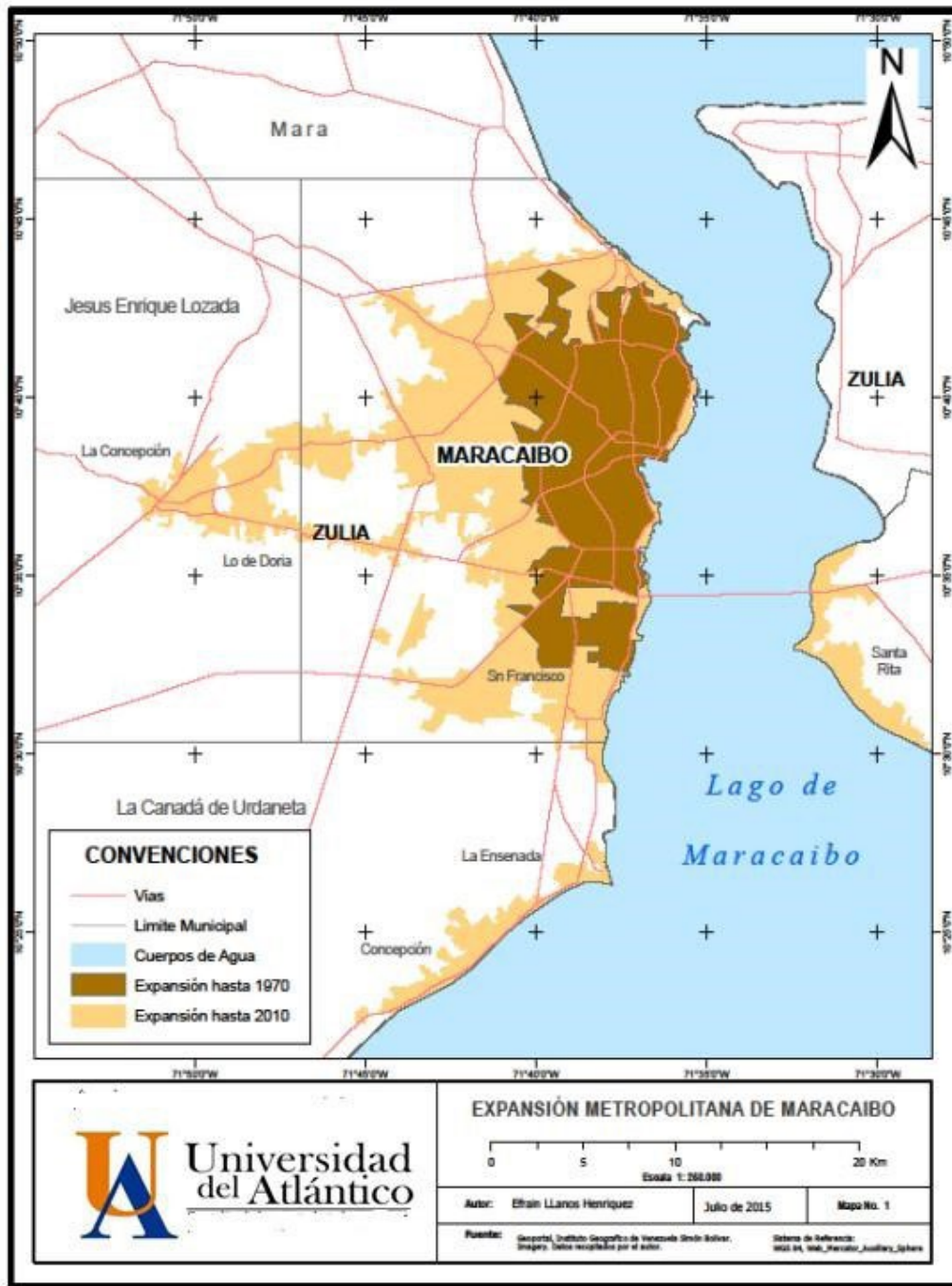


Figura 1
Expansión Metropolitana de Maracaibo, Venezuela

El alcanzar el umbral de los 600.000 habitantes en promedio, en los inicios de la década de los setenta del siglo pasado por parte de estas ciudades, fue producto de unas tasas de crecimiento demográfico elevadas – excepto la ciudad de Rosario – generadas por un crecimiento vegetativo alto (producto de una disminución de la tasa de mortalidad, manteniéndose elevada la tasa de fecundidad) y por una migración interna creciente que condujeron a que la tasa de crecimiento promedio del periodo 1950-1970 fuera de 4,43 %, 4,29 % y 3,35 %, respectivamente, para Maracaibo, Quito y Córdoba, lo cual significaba que sus poblaciones se duplicaban en 15,8; 16,9 y 20,89 años respectivamente. El crecimiento más elevado para las ciudades de Maracaibo y Quito está asociado al *boom* petrolero, iniciado para el caso de la primera, a mediados del siglo XX y en el caso de la segunda, en la década de los 70 del mismo siglo. Este incremento poblacional tan rápido implicó la expansión física de las ciudades y el inicio de procesos de conurbación con localidades cercanas a las mismas.

Así vemos cómo en estas ciudades se inicia la conurbación con diferentes localidades; en el caso de Maracaibo, por ejemplo, la actividad petrolera que adquiere importancia a partir de la década de los cincuenta del siglo XX, genera un incremento de la población y una expansión de la ciudad a partir de la construcción de urbanizaciones en sectores alejados del núcleo central para los empleados de las empresas petroleras, la cual aunado a la construcción de grandes obras de infraestructura (aeropuerto, puente sobre el lago de Maracaibo, grandes avenidas), conduce al inicio de procesos de conurbación con municipios como Mara al norte, Jesús Enrique Losada al occidente y San Francisco al sur, con los cuales, en la actualidad, forma una unidad sin solución de continuidad; igualmente, a través del Puente Rafael Urdaneta se conurba con el municipio de Santa Rita (Ver Figura 1).

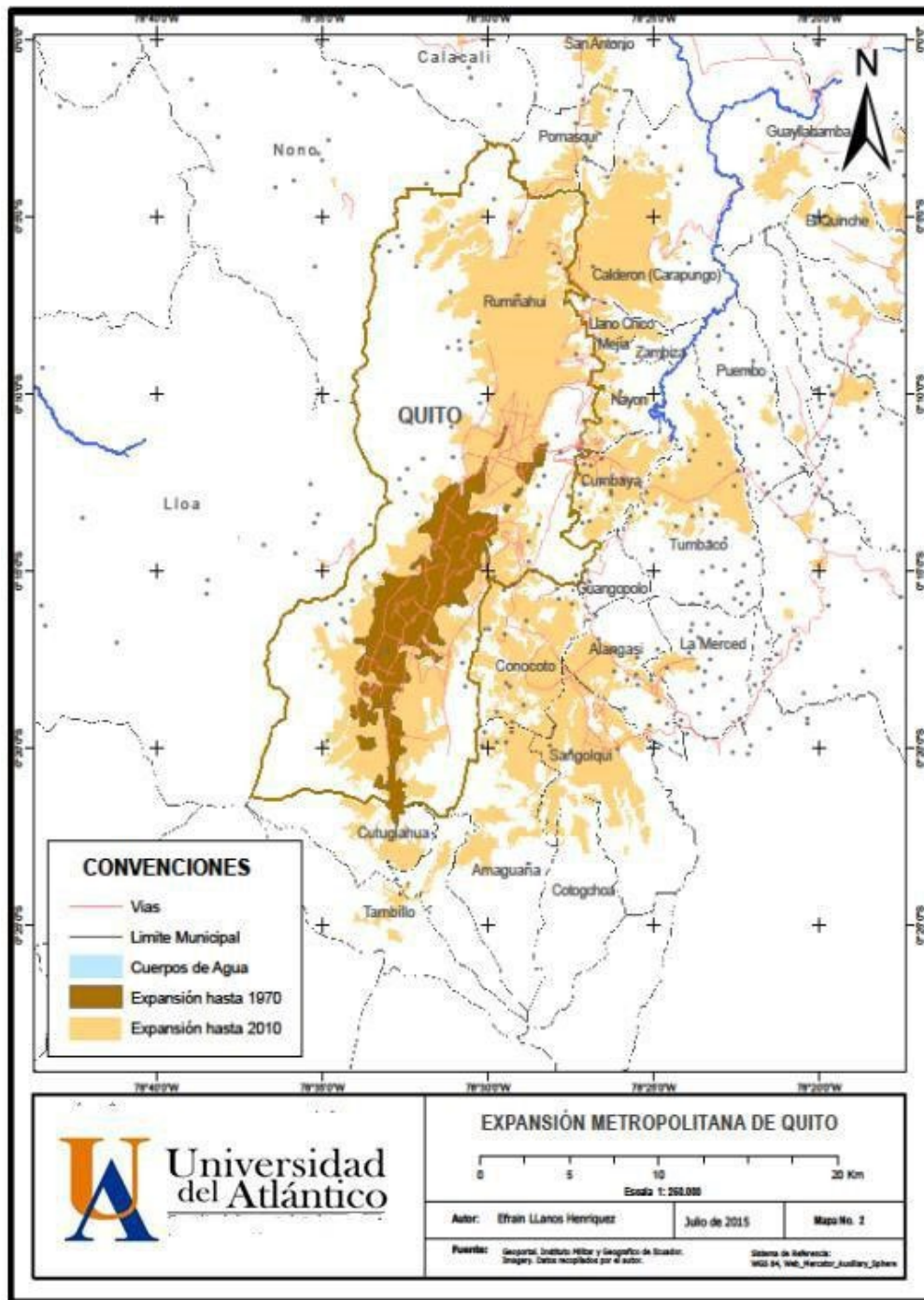


Figura 2
Expansión Metropolitana de Quito, Ecuador

De igual manera, Quito, en Ecuador, inicia a mediados de los 70 del siglo XX un proceso de expansión urbana, generado por la dinámica demográfica y asociada de igual manera con el *boom* petrolero de los años setenta del mismo siglo que convierte a esta ciudad, en la más dinámica en cuanto a la expansión del área urbana que la lleva a ocupar casi en su totalidad el llamado Valle de Quito en una longitud aproximada de 50 kilómetros y empezar a urbanizar las laderas montañosas hacia el oriente y occidente de la ciudad. La expansión urbana es tan rápida que “en los diez años que transcurren entre 1970 y 1980, el área de Quito aumenta cuatro veces” (Ministerio de Relaciones Exteriores de Ecuador, 2002, p. 22) y se produce la conurbación con los cantones de Rumiñahui y Mejía con los cuales conforma el Distrito Metropolitano de Quito (Ver Figura 2).

La adopción del modelo posfordista de producción y de la globalización económica a partir de la década de los ochenta, incidió de manera radical en los procesos de metropolización de las ciudades intermedias que se vieron obligadas a adaptarse a las nuevas exigencias de la economía capitalista que implicaba una serie de transformaciones en las formas de producción y de consumo, en las relaciones de producción, en el papel del Estado, en la organización de los espacios; en fin, en la nueva construcción social de los espacios, de acuerdo con lo planteado por Benko (1990), Harvey (1985, 1998, 2003), Scott (2007), Castells (1998) y Borja (2005), entre otros.

Aunque la globalización ha tenido su mayor impacto en las llamadas ciudades globales (Sassen, 1991, 2013) y en las grandes metrópolis nacionales, las ciudades intermedias, en este caso en América Latina, han adquirido una gran dinámica espacial que les ha permitido disminuir la distancia que las separaba de las grandes metrópolis, que han disminuido su primacía urbana, tal como ha sido analizado por Pulido (2001, 2004). Así mismo, la importancia económica de las ciudades intermedias se ha incrementado, aumentando en conjunto su participación en el PIB de la región y la cuantía de las inversiones extranjeras recibidas, constituyéndose en nodos fundamentales de las redes de ciudades, incrementando el

sector de servicios, mejorando la infraestructura de las comunicaciones y desarrollando un conjunto de actividades, tanto de producción como de servicios que les permite mostrar “un mayor dinamismo tanto demográfico como funcional y una mayor capacidad para integrarse a las redes que sobrepasan el cerco nacional” (Pulido, 2004, p.104). De igual modo, la importancia de estas ciudades es resaltada por la ONU-Habitat al señalar que: “los avances logrados en acceso a agua, saneamiento, transporte, comunicación y otros servicios han aumentado el atractivo de las ciudades intermedias...” (2012, p.XI).

Por supuesto que esta dinámica no influye en todas las ciudades intermedias, sino en aquellas que presentan una mayor flexibilidad ante la crisis que afronta el sistema capitalista (Benko y Lipietz, 1994) y generan una mayor cantidad de ventajas para la inversión capitalista, es decir, se disminuye la injerencia del Estado en la economía, se privatizan los servicios públicos, se impulsan reformas laborales favorables a la inversión, se libera el comercio, se generan beneficios tributarios y se construyen obras de infraestructura para facilitar las inversiones. En fin, solo las ciudades intermedias que se adaptan a las nuevas exigencias de la economía capitalista, avanzan de manera más rápida en los nuevos procesos de inserción a la economía global y generan nuevas formas de estructuración de sus espacios urbanos, siendo la aceleración de los procesos de metropolización una de sus consecuencias más notorias.

Las ciudades intermedias colombianas no han sido ajenas a esta influencia de la globalización y a partir de la adopción de este modelo de producción en nuestro país —comenzado a partir del gobierno de Virgilio Barco (1986-1990) y profundizado por el gobierno de César Gaviria (1990-1994)—, estas ciudades empezaron a mostrar una mayor dinámica demográfica y un incremento en la participación en el PIB; mientras que las grandes ciudades, especialmente Medellín y Cali, comenzaban a mostrar una tendencia contraria, especialmente en el aspecto demográfico y, en menor proporción, en la pérdida de algunos puntos en su participación en el PIB nacional. Una muestra del comportamiento demográfico de las

principales ciudades intermedias de Colombia² en comparación al de las grandes ciudades, se puede observar en la Tabla 6.

Tabla 6
Dinámica poblacional de ciudades grandes
e intermedias de Colombia 1951-2005

Ciudad	Población (miles de habitantes)*						Tasa de crecimiento intercensal (%)				
	1951	1964	1973	1985	1993	2005	1951-1964	1964-1973	1973-1985	1985-1993	1993-2005
Bogotá	715	1.697	2.862	4.236	5.484	6.779	6,87	4,86	3,32	2,17	1,78
Medellín	328	773	1.162	1.480	1.835	2.130	6,81	3,77	2,03	1,80	1,25
Cali	284	638	992	1.429	1.847	2.075	6,42	4,09	3,08	2,16	0,97
B/quilla	280	498	703	927	1095	1.113	4,52	3,18	2,33	1,40	0,13
Cartagena	129	242	349	564	747	895	4,95	3,38	4,08	2,36	1,51
Cúcuta	95	175	278	379	482	586	4,81	4,30	2,61	3,05	1,64
B/manga	112	230	298	403	465	516	5,69	2,91	2,54	1,19	0,87
Pereira	115	188	208	304	401	443	3,85	1,09	2,69	2,6	1,92
Sta Marta	47	104	152	234	313	414	6,30	3,51	3,66	2,45	2,35

*Aproximación a miles por exceso o por defecto.

Fuente: Dane, censos de población. Cálculos del autor.

Como se puede observar en la Tabla, a partir del censo de 1985 las tasas de crecimiento poblacional de las ciudades intermedias se mantuvieron por encima de aquellas de las grandes ciudades, excepción hecha de Barranquilla y Bucaramanga, que dadas sus relativamente pequeñas áreas superficiales (154 y 162 Km² respectivamente), cuyo crecimiento poblacional fue inferior al de las grandes ciudades, debido a que la población se ha ubicado en los municipios periféricos como Soledad, Malambo, Galapa y Puerto Colombia, para el caso de Barranquilla; y Girón, Floridablanca y Piedecuesta, para el caso de Bucaramanga, generando en ambos casos una conurbación que ha producido unas unidades sin solución de continuidad. Así mismo, ciudades como Cúcuta, Pereira, Cartagena y Santa Marta se han conurbado con municipios cercanos, ejemplo: la primera

² En este caso solo se consideran para la comparación, las ciudades intermedias capitales de departamentos, con al menos un uno por ciento de la población nacional y que sean el núcleo de una zona en proceso de metropolización, caracterizado este por la expansión de estas ciudades que las lleva a conurbarse con municipios vecinos o contiguos y a aumentar los flujos y relaciones con los mismos.

con Villa del Rosario y Los Patios; la segunda, con Dos Quebradas y la tercera con Turbana y Turbaco; y la cuarta, con Ciénaga.

La dinámica económica de estas ciudades intermedias ha mostrado un aumento en su participación en el PIB nacional, mientras que las grandes ciudades muestran un descenso en esta participación. Así, vemos cómo de acuerdo con las cifras del Dane (Cuentas Nacionales), el conjunto conformado por Bogotá y los departamentos de Antioquia y Valle pasó de aportar el 45 % del PIB en el año 2000 al 40,3 en el año 2013; mientras que el conjunto de departamentos de las ciudades intermedias referenciadas pasó de 18 % a 19,5 % del PIB nacional. De igual manera, la participación de la industria manufacturera de Bogotá, Antioquia y Valle en el total nacional bajó de 32,5 % en el año 2000 al 22,7 % en el año 2013, mientras que el conjunto de los departamentos cuyas capitales son las ciudades intermedias pasó de 3,1 % del total nacional al 3,6 % en el periodo señalado.

Esta disminución de la participación en el PIB nacional de Bogotá y de los departamentos de Antioquia y Valle (cuyas capitales son Medellín y Cali, las otras dos grandes ciudades colombianas) se debe de manera primordial, al alto costo de la tierra y de los impuestos, al repunte de ciudades y departamentos vinculados a la explotación minera y al hecho de que algunas empresas hayan empezado a ubicarse en la costa Caribe colombiana en la búsqueda de una mejor localización que les permita competir de mejor forma en el comercio global.

La globalización económica y los cambios que se han dado al interior del sistema capitalista, no solo han incidido en las más pobladas de las ciudades intermedias, sino también en las relativamente pequeñas, de tal manera que entre 1973 y 2013, Colombia pasó de tener 16 ciudades entre cien mil (100.000) y un millón de habitantes (1.000.000) en el primer año a tener 37 ciudades en el segundo, de acuerdo con cifras del Dane. La mayor parte de estas ciudades constituyen las nuevas áreas metropolitanas del país. Así vemos cómo alrededor de Barranquilla se encuentran Soledad y Malambo; en torno a Bucaramanga, se ubican Girón, Piede-

cuesta y Floridablanca; y en torno a Pereira se localiza Dosquebradas, ciudades con poblaciones superiores a 100.000 habitantes y que han mostrado un crecimiento demográfico muy elevado. A manera de ejemplo: Soledad, en 1973, solo tenía 65.127 habitantes y pasó a 535.417 en el año 2010, con un crecimiento promedio anual de 5,85 %; de forma idéntica, Girón, en Santander, elevó su población de 23.145 habitantes en 1973 a 156.995 en el año 2010, con un crecimiento promedio anual de 5,31 %, lo cual significa que ambas ciudades duplicaron sus poblaciones en un periodo de un poco más de 11 y 13 años respectivamente.

En resumen, se puede sostener que en el sistema capitalista de producción, la ciudad se ha convertido en el espacio fundamental de la acumulación del capital y esto ha significado que, en la medida que se produzcan cambios en las fuerzas productivas y las relaciones de producción al interior del sistema, en esa misma medida la ciudad tiene que ser reconstruida para garantizar la acumulación del capital; de tal manera que, a medida que el capitalismo ha venido evolucionando, ha surgido una ciudad acorde a las exigencias que esta evolución demanda. El proceso de metropolización que han experimentado las ciudades se enmarca en esta evolución.

En general, el proceso de metropolización se produjo en primer lugar en las grandes ciudades de los países centrales, es decir, los países desarrollados, y a partir de allí se extendieron a las grandes ciudades de los países periféricos, especialmente en los más integrados a la economía mundial, incluyendo lógicamente a las grandes ciudades de América Latina, en países como Argentina, Brasil y México, las cuales debido a la gran concentración de población y de actividades económicas; a la existencia de obras de infraestructura en su territorio y a su papel de capitales políticas que centralizaban y controlaban la administración pública, posibilitaron el inicio del proceso de metropolización a partir de la década de los cincuenta del siglo pasado.

Posteriormente, este proceso se inicia en las grandes ciudades de países como Colombia, Perú y Venezuela; generados por el comienzo de la industrialización y el incremento de la población de las ciudades como consecuencia de un aumento del crecimiento demográfico vegetativo y un incremento de las migraciones del campo a la ciudad. De igual manera, la globalización económica, es decir, la introducción de un cambio notorio en las condiciones del capitalismo, incidió en una nueva forma de la metropolización de las grandes ciudades, tanto de América Latina como de los países altamente desarrollados.

A pesar de que la metropolización ha sido estudiada profusamente en las grandes ciudades y poco en las intermedias, este proceso se ha dado con igual profundidad en estas últimas, especialmente, en la etapa del capitalismo global, cuando la dinámica de estas ciudades ha superado relativamente, en muchas ocasiones, a la de las grandes ciudades, principalmente en lo que concierne a los cambios demográficos y al incremento de su participación en el PIB de los países a los cuales pertenecen. Las ciudades intermedias colombianas en general y las del Caribe en particular, también han experimentado dichos procesos, siendo Barranquilla y Cartagena ejemplos de esta adaptación de los espacios urbanos a las nuevas exigencias del capitalismo.

CAPÍTULO 3

**LA ESTRUCTURACIÓN DEL ESPACIO URBANO DE
BARRANQUILLA Y CARTAGENA: EL PROCESO DE
METROPOLIZACIÓN**

Barranquilla y Cartagena, en su condición de ciudades intermedias de un país periférico dentro del capitalismo, han tenido que estructurar sus espacios con el fin de adaptarlos a las necesidades y exigencias que cada una de las etapas de este sistema implica; de allí que a lo largo de su existencia, y en especial a partir de las primeras décadas del siglo XX, a través de la inserción de las mismas a la economía mundial, tanto en la etapa imperialista del capitalismo como en la etapa global, su espacio se ha ido estructurando en función de las exigencias que el sistema demanda.

La estructuración espacial de estas ciudades ha pasado por varias etapas, desde aquella en las primeras décadas del siglo XX cuando el factor fundamental de las mismas fue su condición de puertos que servían de soporte a un comercio exterior en que el país exportaba materias primas básicas – sin ningún valor agregado – e importaba productos elaborados, en un intercambio desigual y desfavorable a los intereses de la nación, pero que favorecía a una élite local que acumulaba capitales a través de su participación en este comercio, al mismo tiempo que influía en la estructuración del espacio urbano de la ciudad; hasta la etapa actual en la que los procesos de metropolización son fundamentales en la construcción social del espacio de estas ciudades.

Este proceso, a lo largo del siglo XX, comenzó en condiciones diferentes para cada una de estas ciudades. Barranquilla, en una fase de expansión

económica, demográfica y física que la lleva a convertirse en la principal ciudad del Caribe colombiano, después de haber sido un poblado sin mayor importancia a lo largo del periodo colonial y en los primeros tiempos de la República; Cartagena, recuperándose apenas de una profunda crisis económica, demográfica y social que la condujo a perder el lugar destacado que había tenido en el periodo colonial. La importancia de Cartagena en la Colonia, comparada con la poca de Barranquilla, se puede deducir de las cifras del censo de 1777 que muestran cómo Cartagena tenía una población de 13.690 habitantes, mientras que Barranquilla apenas alcanzaba 2.633.

Sin embargo, desde mediados del siglo XIX la capital del departamento del Atlántico inició un rápido proceso de desarrollo asociado al comercio internacional y a la navegación por el río Magdalena, tal como lo ilustran Conde (1990), Posada (1987) y Zambrano (2000), entre otros. Mientras que Cartagena continuaba en un proceso de estancamiento que se había iniciado con el proceso de independencia, generado, otras razones, según Meisel (1987), por los estragos causados por la guerra de independencia, la pérdida del monopolio comercial del puerto, la competencia de Barranquilla y Santa Marta y por las dificultades de la navegación por el Canal del Dique que la ponía en comunicación con el río Magdalena. El despegue económico de Barranquilla la conduce a que su población pase de 6.114 habitantes, según cifras del censo de 1851 a 40.115 en 1905, de acuerdo con el censo de ese año de la Contraloría General de la Nación, 1905, para un crecimiento de población anual promedio de 3,48 % durante el periodo, sextuplicando su población en un poco más de 50 años.

En el siglo XIX, el crecimiento poblacional de Barranquilla está asociado a la migración más que al crecimiento natural o vegetativo, que era bajo debido a que la mortalidad seguía siendo alta, en especial en épocas de epidemia, tal como la de cólera de 1849 y la de fiebre de 1872, reseñadas por Vergara y Baena (1946) que produjeron la muerte de miles de personas. Empero, el dinamismo económico de la ciudad atraía a un gran número de inmigrantes, provenientes tanto del Caribe colombiano como del interior del país y del extranjero, lo cual compensaba en parte la pérdida de población producida por causas naturales.

La llegada de inmigrantes extranjeros se constituyó en un factor fundamental del dinamismo de la economía barranquillera, ya que se convirtieron en inversionistas más que todo en los sectores del comercio, del transporte y de la incipiente industria. Eliseo Reclus en 1855, destacaba el papel de los inmigrantes extranjeros al afirmar:

La importancia de Barranquilla se debe casi exclusivamente á (*sic*) los comerciantes extranjeros, ingleses, americanos, alemanes, holandeses, que se han establecido allí en los últimos años; han hecho de ella el centro principal de los cambios con el interior y el mercado más considerable de la Nueva Granada. (Reclus, 1990, pp.59-60)

Mientras Barranquilla iniciaba su vertiginoso crecimiento económico y físico, Cartagena continuaba en una etapa de decadencia que la lleva a perder el lugar de privilegio que ostentó a lo largo de todo el periodo colonial y se manifestó dicha decadencia entre otros aspectos, en la disminución de la población y en el estancamiento económico y social de la ciudad. El decrecimiento demográfico se puede notar en el hecho de que en el censo de 1835, la ciudad contaba con 11.929 habitantes y en 1905 se habían reducido a 9.681, para un crecimiento negativo de 0,29 % anual; aunque hay que aclarar que algunos autores como Meisel (2000), consideran que en el censo de 1905 no se tuvieron en cuenta los barrios ubicados por fuera del casco amurallado. De igual manera, el puerto de Cartagena pierde importancia y es desplazado por el puerto de Barranquilla que se convierte en el primero tanto en importaciones como en exportaciones, a partir de la década de los setenta del siglo XIX. Una comparación de las condiciones que presentaban las dos ciudades se puede hacer a través del testimonio de Eliseo Reclus, efectuado entre 1855 y 1856. Refiriéndose a Barranquilla, el geógrafo francés, citado por Vergara y Baena (1946), expresa:

Barranquilla, edificada sobre la ribera izquierda de una de las numerosas ramificaciones del río Magdalena, data de ayer, por decirlo así, y sus progresos solamente pueden compararse a los de una ciudad de Estados Unidos, tan rápido así han sido. Allí no se ve sino andamios, ladrillos y cal. Sobrepuja ya a Cartagena por el número de sus habitantes, si se tiene en cuenta la población flotante... (1946, p.61).

El mismo geógrafo refiriéndose a Cartagena, citado por Aguilera y Meisel, señala: “El conjunto de esta ciudad medio arruinada forma un cuadro admirable y doloroso a la vez, y no pude menos que experimentar un sentimiento profundo de dolor al contemplar estos tristes restos de un esplendor pasado” (2006, p.6).

No obstante, esta situación, Cartagena comienza un proceso de recuperación a finales del siglo XIX, debido, entre otras razones, a la recuperación de la navegación del Canal del Dique, la construcción del Ferrocarril Calamar-Cartagena, paralelo al Canal, y la recuperación del puerto de Cartagena debido a las exportaciones de café.

ESTRUCTURACIÓN DEL ESPACIO URBANO DE BARRANQUILLA Y CARTAGENA, 1900-1950

A lo largo de la primera mitad del siglo XX, Barranquilla y Cartagena iniciaron procesos de transformación espacial que presentaron características diferentes, en especial en lo correspondiente a la dinámica económica, debido a que mientras Barranquilla se constituía en una ciudad con un notable desarrollo económico, Cartagena no alcanzaba a despegar de manera definitiva y su desempeño económico no alcanzaba los niveles destacables de la primera.

Debido a las diferencias en el desarrollo económico alcanzado, el comportamiento demográfico de Barranquilla y Cartagena en esta primera mitad de la pasada centuria, va a mostrar algunas diferencias, especialmente en lo que tiene que ver con sus tasas de crecimiento que muestran cómo la primera de estas ciudades va a presentar un mayor incremento poblacional, producto más que todo de la influencia de corrientes migratorias procedentes de diferentes zonas del país y del exterior, aunado todo ello a un crecimiento vegetativo o natural que empezaba a acelerarse como consecuencia de una disminución de la mortalidad producida por la mejora en la prestación de los servicios de agua a partir de la creación de las Empresas Públicas Municipales a finales de la década del veinte, lo cual permitió ampliar la cobertura del servicio de agua a un 80 % de la población. La dinámica poblacional de ambas ciudades se puede observar en las Tablas 7 y 8.

Tabla 7
Población de Barranquilla y Cartagena, Colombia, 1905-1951

	1905	1912	1918	1938	1951
Barranquilla	40.115	48.907	64.543	152.348	279.627
Cartagena	¿9.681?	36.632	51.382	84.937	128.877

Fuente: Censos de Población Contraloría General, 1905, 1912, 1918, 1938, 1951

Tabla 8
Tasas de crecimiento poblacional de Barranquilla
y Cartagena, Colombia, 1912-1951

	Tasa de crecimiento % 1912-1918	Tasa de crecimiento % 1918-1938	Tasa de crecimiento % 1938-1951	Tasa de crecimiento % 1912-1951
Barranquilla	4,6	4,3	4,67	4,47
Cartagena	5,6	2,5	3,2	3,22

Fuente: Censos de Población Contraloría General, 1912, 1918, 1938, 1951. Cálculos del autor.

La dinámica económica de Barranquilla y Cartagena va a presentar diferencias notables, debido a que la primera de las ciudades va a continuar con la tendencia de desarrollo que venía mostrando desde mediados del siglo XIX y que la lleva a convertirse en las primeras décadas del siglo XX en la tercera ciudad del país después de Bogotá y Medellín, mientras que la capital del departamento de Bolívar empezaba la recuperación de la larga crisis que había padecido en la mayor parte del siglo XIX, pero que no fue suficiente para recuperar el puesto destacado que alcanzó en la época de la colonia.

La transformación espacial de Barranquilla en la primera mitad del siglo XX

El proceso de transformación espacial de Barranquilla en la primera mitad del siglo XX se puede vislumbrar en su dinámica demográfica que la conduce a pasar de aproximadamente 40.000 habitantes en 1905 a un poco más de 279.000 en 1951, de acuerdo con cifras de la Contraloría General de la República (1951).

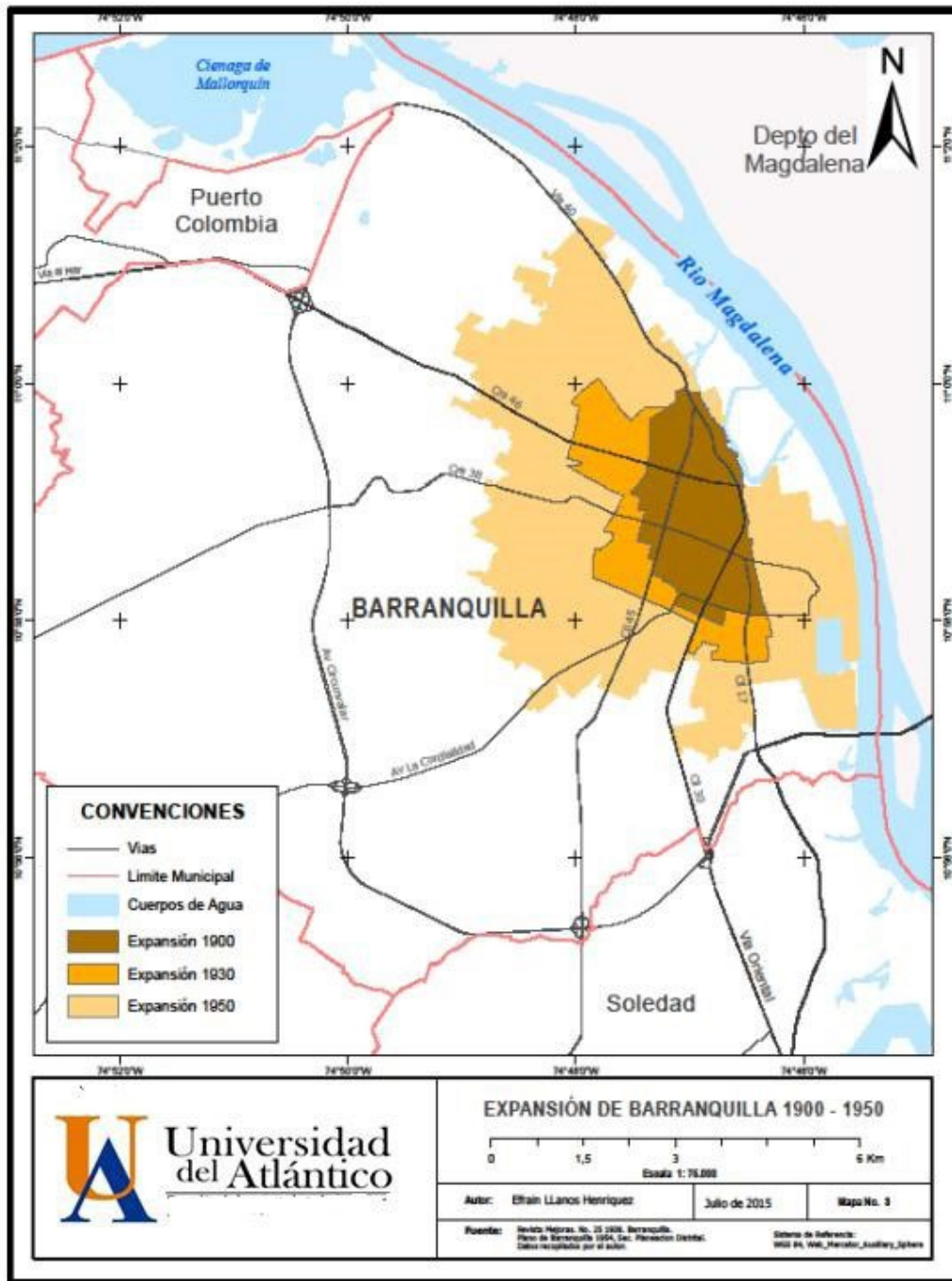


Figura 3
Expansión de Barranquilla, Colombia, 1900-1950

De igual manera, su desarrollo industrial le permite convertirse en la tercera ciudad en producción, solo superada por Bogotá y Medellín, de acuerdo con el Censo Industrial de 1945 de la Contraloría General. Así mismo, se observa esta transformación al revisar su área urbanizada que pasa de 400 ha a comienzos de siglo a aproximadamente 2.400 ha a principios de la década del cincuenta de la pasada centuria.

La diferencia entre la superficie de Barranquilla a principios y mediados de siglo se puede observar en la Figura 3, en la cual se nota cómo de un núcleo inicial ubicado en la parte centro-oriental de la ciudad, se inicia una expansión de forma semicircular que incorpora al área urbana tierras rurales dedicadas especialmente a la agricultura y ganadería, siendo reemplazado este uso del suelo, por una zona industrial en dirección al norte y paralela al río, y por urbanizaciones para estratos altos y medios hacia el norte y occidente y para estratos bajos hacia el sur de la ciudad.

El desempeño económico de Barranquilla y su incidencia en la transformación espacial de la ciudad, fue influido por dos actividades fundamentales: la primera, el comercio, que se constituyó en la actividad principal de la ciudad y generó la acumulación del capital en las primeras tres décadas del siglo pasado; y la segunda, la industria, que jalonó la economía barranquillera a partir de la década de los treinta del mismo siglo. El avance del comercio va asociado a la inserción de Barranquilla al mercado mundial a través de sus puertos marítimo y fluvial que, desde 1870, se convirtieron en los principales del país, al ser, el primero, la puerta de entrada y salida de las mercancías del comercio exterior de Colombia; y el segundo, el eje del comercio interno del país. La hegemonía del puerto marítimo de Barranquilla era tal que, en 1922, el 54 % de las importaciones y el 57 % de las exportaciones se realizaban a través de esta ciudad (Contraloría General de la República, 1930). Así mismo, de acuerdo con la misma fuente, de las 37 empresas de navegación fluvial que existían en nuestro país, 28 tenían asiento en Barranquilla, las cuales representaban el 76 % del total de empresas y el 78 % de la capacidad de carga.

La importancia portuaria y comercial de Barranquilla atrajo a una gran cantidad de inversionistas provenientes tanto del interior del país como del extranjero, los cuales contribuyeron a fortalecer aún más la economía barranquillera. Inicialmente, los inversionistas extranjeros llegaron individualmente, pero después de la primera guerra mundial, empezó a penetrar a la ciudad el capital proveniente de grupos inversionistas norteamericanos que se habían fortalecido tras el triunfo de Estados Unidos en el conflicto mundial.

La relación dialéctica existente entre comercio y medios de transporte, ya observada en cuanto al transporte marítimo y fluvial, también influyó en la consolidación del transporte férreo y en el surgimiento del transporte aéreo. En el primer caso, las dificultades de navegación a través del Canal de la Piña, que ponía en comunicación al Puerto de Sabanilla con Barranquilla, generaron la necesidad de construir la línea férrea que comunicara a estos dos lugares, denominada como Ferrocarril de Bolívar, construida a principios de la década del setenta del siglo XIX, la cual solucionó la problemática anteriormente mencionada y ayudó a la consolidación del puerto marítimo que servía a Barranquilla como el más importante del país. Del mismo modo, la necesidad de establecer una forma de transporte alterna a la navegación fluvial que pusiera en contacto a Barranquilla con el interior del país, trajo como resultado el surgimiento del transporte aéreo civil a través de la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo (SCADTA), fundada en 1919 por inversionistas colombianos y alemanes vinculados principalmente a la actividad comercial.

Sin embargo, la importancia alcanzada por el comercio y por los puertos marítimo y fluvial de Barranquilla, a comienzos de la década de los treinta empiezan a perder importancia, entre otras, por las siguientes razones: 1) La crisis económica mundial de 1929, impactó negativamente en el comercio exterior colombiano en general, y en Barranquilla en particular, ya que la disminución de la demanda de materias primas por parte de

los Estados Unidos mermó considerablemente el volumen de la carga que entraba y salía por Barranquilla. Paradójicamente, la crisis del capitalismo impulsó la industria nacional (Rodríguez, 1981). 2) De acuerdo con Meisel (1987, 2000) y Posada (1987), la construcción del Canal de Panamá, entre 1904 y 1914, permitió que Buenaventura acogiera el mayor porcentaje de las exportaciones, en especial las de café, desplazando de esa manera al puerto de Barranquilla. Y 3), la construcción del oleoducto Barrancabermeja-Cartagena, a finales de la década del veinte del siglo pasado, permitió la recuperación del puerto de Cartagena y, por ende, el debilitamiento de la hegemonía que mantenía hasta esos años el puerto de Barranquilla, tal como es sustentado por Montoya (1927), Lemaitre (1986, 2005), Meisel (2000), y Ripoll y Báez (2001).

No obstante, la crisis del comercio y la pérdida relativa de la importancia del puerto de Barranquilla, la acumulación de capital lograda con estas actividades, la diversificación de las inversiones a partir de esta acumulación y la misma crisis de 1929, posibilitaron el surgimiento y consolidación de la actividad industrial que permitió que Barranquilla se convirtiera en la tercera ciudad en importancia en Colombia solo superada por Bogotá y Medellín, y aventajando considerablemente a su vecina Cartagena. Además, ante la crisis de 1929 el Gobierno nacional impulsó una serie de medidas proteccionistas y de apoyo a la naciente industria nacional, dentro de las cuales se destaca la creación, en 1940, del Instituto de Fomento Industrial.

En general, se puede considerar que la industria barranquillera muestra sus primeras manifestaciones en la segunda mitad del siglo XIX. Grau (1896) muestra una relación de establecimientos económicos de esa época en las que se destacan 4 fábricas de jabón, 14 de ladrillos, 2 de teja, 1 de hielo, 3 curtiembres y 2 talleres metalmecánicos. Al arribar el siglo XX, con la consolidación del comercio y los puertos de Barranquilla, la industria presenta una mayor dinámica, en la Guía Comercial e Industrial

de 1917 se reseñan 59 establecimientos industriales en la ciudad. A partir de la década del treinta del siglo XX, de acuerdo con Llanos (2006), el proceso se aceleró y en 1937 el número de establecimientos industriales llegó a 126, en 1942 subió a 176 y en 1945, de acuerdo con el Primer Censo Industrial de Colombia, en el departamento del Atlántico tenían asiento 595 establecimientos industriales, de los cuales 580 estaban en su capital (Contraloría General, 1945). Dentro de esta actividad industrial se destacaban: la de alimentos y bebidas con 117 establecimientos, la de vestidos y textiles con 112, la del cuero y similares con 101, la de madera con 76 y la de metalurgia y fabricación de maquinarias con 53.

Además de la acumulación de capital generada por el comercio y de la influencia de las actividades relacionadas con la navegación fluvial, hubo otros factores que intervinieron en el proceso de industrialización que se fortaleció en Barranquilla a partir de la década del treinta del siglo pasado. De acuerdo con Llanos (2006) estos factores fueron los siguientes: la construcción del Terminal Marítimo y Fluvial de Barranquilla en el año 1936, que influyó en la consolidación de la zona industrial a lo largo de la ribera occidental del río Magdalena en Barranquilla; la construcción del Aeropuerto Ernesto Cortissoz, que genera una segunda zona industrial a lo largo de la vía que conduce a este aeródromo; la política de sustitución de importaciones impulsada por el Gobierno colombiano a raíz de la crisis económica de 1929; la existencia de un mercado regional modesto, pero que absorbía la producción industrial barranquillera y; por último, la escasa competencia de la industria nacional debido al relativo aislamiento de la región Caribe.

Todo este desarrollo económico de Barranquilla en la primera mitad del siglo XX, se va a reflejar en la dinámica espacial (física y social) de la ciudad. En tal sentido, físicamente Barranquilla cambia de manera notoria. Así, se produce una expansión de la ciudad que pasa de ocupar aproximadamente 400 has a principios de siglo a unas 2.400 has en 1950;

esta expansión es producto tanto de las actividades económicas, que generan un cambio en el uso del suelo; como de la presión demográfica, que implica la necesidad de crear nuevas urbanizaciones para satisfacer la demanda de vivienda de los nuevos pobladores.

La expansión física de la ciudad se hizo en dos direcciones fundamentalmente (ver Figura 4). La primera hacia el occidente y nor-occidente, en la cual se construyeron numerosas urbanizaciones destinadas a los estratos altos de Barranquilla, que abandonan el centro de esta, que había sido hasta ese momento su lugar de residencia y de negocios. Urbanizaciones como Delicias, Recreo, Bellavista, Boston y el Prado, son ejemplo de esta primera tendencia de expansión. La otra dirección de expansión notable fue el sur de la ciudad, donde se ubicaron las urbanizaciones destinadas a los sectores obreros y populares, algunas de ellas producto de invasiones, como es el caso de los barrios Alfonso López, San Isidro y Chiquinquirá, y otras urbanizaciones formales como es el caso de Las Nieves y San José.

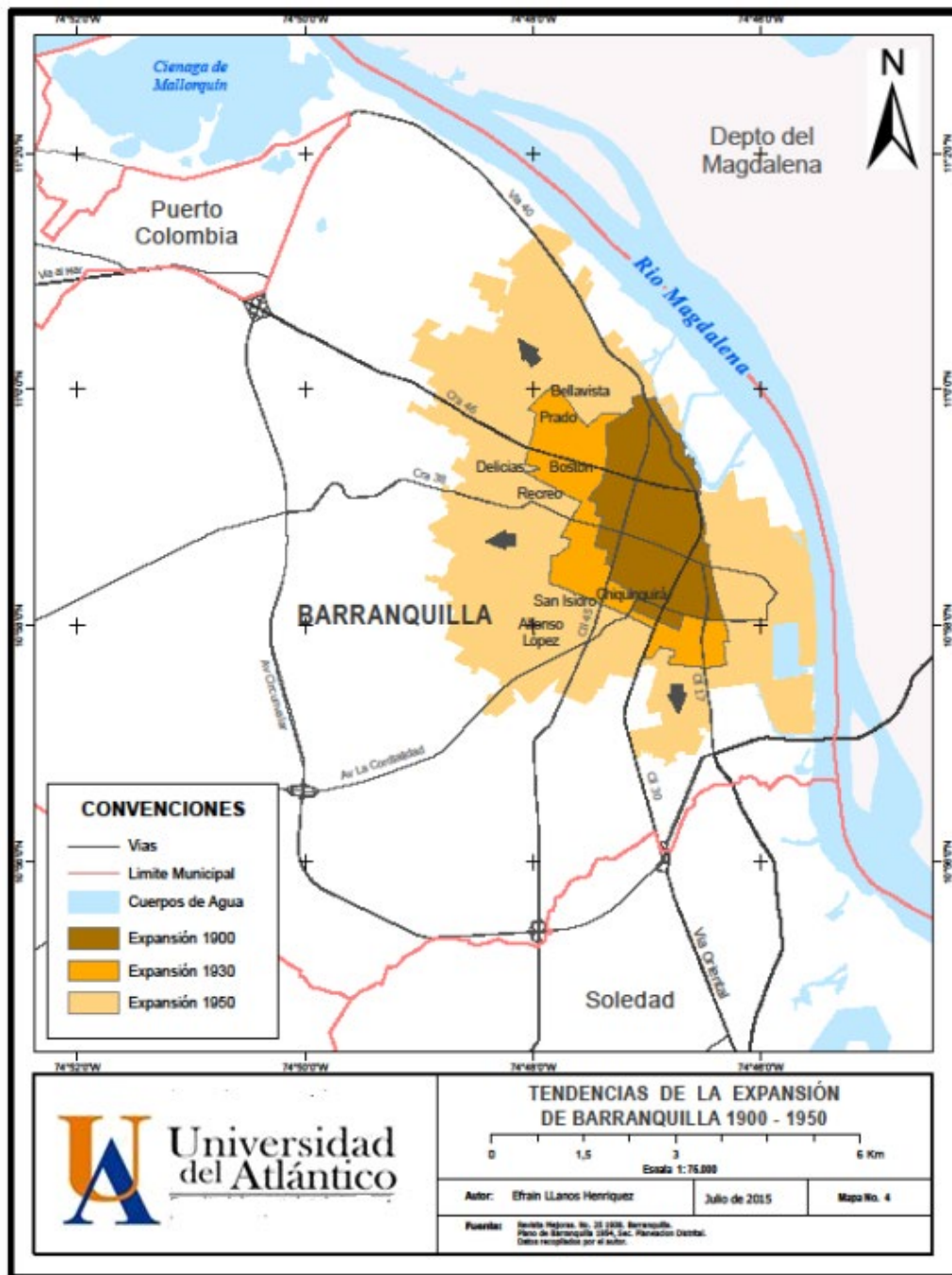


Figura 4
Tendencias de la expansión de Barranquilla, Colombia, 1900-1950

Lógicamente, las características de estas últimas urbanizaciones contrastaban notablemente con las de las destinadas a los sectores privilegiados de la sociedad, de tal manera que en ellas el progreso que caracterizaba a estas últimas brillaba por su ausencia, tal como lo manifiesta, Colpas: “Más aún, por el subdesarrollo financiero del municipio y la indiferencia de la élite, barriadas populares como Rebolo, San Roque y Barrio Abajo, fueron excluidos de beneficio de alcantarillado, pavimentación y zonas verdes” (2004, p.75). De esta manera, comenzó un proceso de segregación socio-espacial que en anteriores periodos no era tan notorio, —debido a que la mayor parte de la población barranquillera se ubicaba en torno al centro de la ciudad—, y que se fue acentuando aún más con el avance del siglo XX.

De igual modo, hubo cambios en el uso del suelo, el alzado y los materiales utilizados en la construcción. Con respecto al primero de los cambios, se puede afirmar que la aparición de nuevas actividades económicas, en este caso la industria, y la aparición de nuevas urbanizaciones condujo a que suelos anteriormente utilizados para actividades agropecuarias fueran usados ahora para estas actividades; por ejemplo, la isla La Loma y las fincas ubicadas a lo largo de la Vía 40 pasan a ser de uso industrial, mientras que fincas ubicadas en otras zonas de Barranquilla fueron utilizadas para la construcción de nuevas urbanizaciones, por ejemplo: la finca ganadera El Prado, en la que se construyó posteriormente la urbanización del mismo nombre.

El alzado de la ciudad y los materiales de construcción utilizados cambiaron notablemente en el transcurso del siglo XX. Así, notamos cómo a principios del siglo el alzado máximo de las edificaciones alcanzaba los dos pisos y predominaba en la ciudad el uso de materiales como bahareque y enea para la construcción de las viviendas; a medida que avanzó el siglo y la actividad económica evolucionaba, el alzado alcanzó a superar los 10 pisos a comienzos de la década de los cincuenta y los materiales

como el ladrillo, el mosaico y la teja reemplazaron a los predominantes a principios de la pasada centuria.

La expansión física de la ciudad, el aumento del alzado y el cambio en los usos del suelo a partir de esta expansión, generaron un incremento en la actividad constructora de la ciudad, especialmente a partir de la década del treinta del siglo XX, que le permitieron a Barranquilla superar en este aspecto a ciudades como Cali y Medellín. En el periodo 1935-1940, mientras en Barranquilla se construían anualmente en promedio 202.888 m², en Medellín solo se alcanzaban 150.597 y en Cali apenas 109.316, de acuerdo con cifras del Anuario General de Estadísticas de la Contraloría General de la República (1940).

Desde el punto de vista social, la consolidación del comercio, de los puertos y el posterior surgimiento de la industria, permitieron el nacimiento y consolidación de una élite empresarial y política que controló el desarrollo y evolución de la ciudad a través de su posición privilegiada que le facilitaba manejar la economía, detentar el poder político y promover e imponer sus valores culturales y sociales. Así mismo surge en la ciudad una clase trabajadora producto de la ruina y posterior proletarización de los artesanos y de la aparición de la actividad industrial que vincula, en calidad de obreros, a una parte de la población económicamente activa de la ciudad.

Este desarrollo vertiginoso que venía mostrando Barranquilla hasta la década del cincuenta del siglo pasado, comienza a mermar a partir de ese momento como consecuencia de factores tales como: la pérdida del liderazgo del puerto de Barranquilla, desplazado por el de Buenaventura, en el suroccidente del país; la crisis de navegabilidad del río Magdalena y su pérdida de importancia como vía de comunicación al ser reemplazado por carreteras y vías férreas; la estrechez del mercado regional costeño; la competencia de industrias nacionales y extranjeras para la industria barranquillera, que no fue capaz de superarla; y la política del Gobierno

central que favoreció los intereses de la industria del interior del país. Estos factores condujeron a que, a partir de ese momento, la capital del departamento del Atlántico entrara en una etapa de crisis que se mantuvo hasta finales del siglo XX.

La transformación espacial de Cartagena en la primera mitad del siglo XX

A diferencia de Barranquilla que se constituye en una de las ciudades de mayor dinámica económica en la primera mitad del siglo XX, Cartagena en esta época mostró un menor crecimiento económico que no le permitió aparecer entre las ciudades más importantes en Colombia. Sin embargo, sí le permitió continuar con la recuperación económica y demográfica que había empezado a manifestar desde las dos últimas décadas del siglo XIX y que le permitió salir de la crisis profunda en que había permanecido desde la época de la Independencia, tal como ha sido analizado por autores como Nichols (1973), Lemaitre (1986, 2005) y Calvo y Meisel (2002), Calvo (2001).

El desarrollo económico y físico experimentado por Cartagena, fue generado por unos factores similares a los de Barranquilla, a saber: la recuperación del puerto; la navegación fluvial en especial por el río Magdalena (a través del Canal del Dique); y la inversión extranjera. Estos factores permitieron la reactivación del comercio y el surgimiento de la industria, aunque hay que señalar que sin alcanzar el nivel mostrado por la segunda de estas ciudades. La importancia de la inversión extranjera en este proceso de recuperación y transformación de la economía cartagenera en este periodo es resaltada por Ripoll y Báez, cuando sostienen:

El motor principal del cambio en su estructura económica en el siglo XX fue la inyección de capital extranjero en obras vitales para la recuperación de su actividad portuaria y para la posterior conformación de un sector industrial que tuvo gran trascendencia en su historia empresarial. (2001, p.15)

Los autores mencionados resaltan de esta inversión extranjera, la realizada por la compañía petrolera *Andian National Corporation*, de la misma manera que lo hace Meisel, al afirmar:

El arribo en la década de 1920 de la *Andian National Corporation*, compañía canadiense con sede en Toronto y filial de la *Standard Oil Company*, fue el hecho individual más significativo para la economía de Cartagena entre 1900 y 1950. Las actuaciones de la *Andian* en esta época tuvieron una enorme influencia en la fisonomía, la economía, la sociedad y el futuro mismo de la ciudad. (2000, p.37).

En las obras referenciadas de Ripoll y Báez (2001), Meisel (2000), y en la de Montoya (1936) se destaca la influencia de las inversiones de la *Andian*, que se notaron claramente en varios aspectos de la dinámica espacial de Cartagena. Desde el punto de vista físico, destacan la construcción del oleoducto Barrancabermeja-Cartagena, la ampliación y remodelación del muelle marítimo, la urbanización de Bocagrande, la construcción de la carretera Cartagena-Mamonal-Pasacaballo, la participación en la construcción del muelle de Manga, entre otras. En la economía, las inversiones de la *Andian* permitieron la recuperación del puerto de Cartagena y el aumento de la participación de esta ciudad en el comercio externo de Colombia. En el aspecto social, se plantea que los inversionistas canadienses aportaron a las élites empresariales de la ciudad nuevas formas de administrar los negocios y las inversiones y también se convirtieron en un vehículo de formación de mano de obra calificada.

Aunque estos factores impulsaron la recuperación económica de Cartagena, el alcance de esta recuperación no fue suficiente como para llevar a esta ciudad a competir con ciudades como Barranquilla, Bogotá, Cali y Medellín, que superaban largamente los niveles mostrados por la otrora destacada capital del departamento de Bolívar. Incluso, la recuperación del puerto a partir de las exportaciones de petróleo que se incrementan con motivo de la inauguración del oleoducto Barrancabermeja-Cartagena, solo le permiten convertirse en el primer puerto a nivel nacional en

este aspecto, pero no en el de las importaciones, en el cual Cartagena sigue teniendo poca importancia. Además, ya para 1950 Buenaventura lo desplaza del primer lugar en cuanto a exportaciones y su papel en cuanto a las importaciones sigue siendo marginal, superada tanto por este puerto como por el de Barranquilla. Esto se puede observar en la Tabla 9.

Tabla 9
Exportaciones e importaciones en Barranquilla, Buenaventura, Cartagena y Santa Marta, Colombia, 1925-1950

Ciudad	EXPORTACIONES*					IMPORTACIONES*				
	1925	1935	1940	1945	1950	1925	1935	1940	1945	1950
Barranquilla	44,5	16,5	19,3	28,6	24,2	52	50,6	41,1	41,7	45,6
B/ventura	26,6	30,7	33,6	37,4	51,6	16,2	23,7	32	34,5	34,5
Cartagena	14,1	41,8	38,6	56,9	19,5	20,5	17,2	14,3	12,7	11,2
Santa Marta	6,9	7,5	4,5	1,0	4,6	2,0	1,4	1,9	0,4	0,8

*Aproximación a las décimas por exceso o por defecto.
Fuente: Anuario General de Estadística 1930, 1940, 1950. Bogotá: Contraloría General de la República.

Esta recuperación económica permitió la aparición de la actividad industrial a partir de finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX. En tal sentido, Bossa (1967) presenta una relación de establecimientos industriales que surgieron en este periodo, entre los que sobresalen: tres fábricas de jabón, dos de gaseosas, dos tipografías, un ingenio azucarero y una refinería de petróleo. De idéntica forma, Bossa reseña el surgimiento en este periodo de 4 bancos: Banco del Estado, Banco de Bolívar, Nuevo Banco de Bolívar y Banco de Cartagena, de los cuales ninguno se mantuvo después de la década del treinta.

La actividad industrial de Cartagena no alcanzó la importancia económica que tenía en otras ciudades, pero de todas maneras se mantenía e incluso se incrementaba levemente. En este aspecto, Montoya (1927) destaca que para la época en esta ciudad existían: 1 fábrica de cerveza, 1 sodería, 1 fábrica de calzado, 1 fábrica de perfumes, 2 fábricas de hielo, 2 fábricas de hilados y tejidos, 2 fábricas de chocolate, 3 fábricas de gaseosa, 2 fábricas de sombreros, 4 fábricas de harina, 5 compañías petroleras, 6 fábricas de

pastas alimenticias, 7 fábricas de jabón, 7 alfarerías, 13 panaderías y 16 talleres de mecánica.

A pesar de este pequeño impulso industrial, la participación de la industria en la economía del departamento de Bolívar, en general, y de Cartagena, en particular, en esta primera mitad del siglo XX, no fue tan importante. Así, el censo de población de 1938 muestra que mientras que las actividades primarias representan el 77,19 % de la población activa, la industria solo representa el 8,45 % de la misma. Así mismo, esta poca participación de la actividad industrial en esta ciudad, comparada con la alcanzada por otras ciudades, se muestra en las cifras del I Censo Industrial de Colombia de 1945, en el cual aparecen registradas en la capital del departamento de Bolívar, solamente 136 establecimientos; pocos, comparados con la cifra de 580 que se registró en Barranquilla para el mismo año. Así mismo, la mano de obra ocupada en estas actividades era igualmente modesta, representando menos del 25 % de la población ocupada en Barranquilla. Así, mientras que en Barranquilla el número de personas ocupadas en estas actividades alcanzaba la cifra de 14.237, en Cartagena apenas llegaba a 2.868 (Contraloría General de la República, 1945).

Empero, la recuperación económica modesta que registró Cartagena a partir de finales del siglo XIX, detuvo la tendencia decreciente que había mostrado la población de la ciudad desde el periodo de la Independencia, iniciándose así un crecimiento relativamente alto de la población, lo cual originó una expansión física de la ciudad que superó los límites de la ciudad antigua y comenzó la construcción de urbanizaciones fuera del recinto amurallado, tanto por parte de sectores de la élite cartagenera como de sectores marginados, tal como es estudiado por autores como Samudio (2000), Cabrales (2000), Redondo (2004) y Montoya (1927, 1936). El espacio ocupado por Cartagena a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX se puede observar en la Figura 5.

La construcción de urbanizaciones fuera del recinto amurallado, para los sectores privilegiados, comenzó a finales del siglo XIX, con la urbanización de El Cabrero y la isla de Manga a comienzos del siglo XX; mientras que los sectores populares se ubicaron a un costado de la muralla, en lo que hoy es la Avenida Santander, donde se establecieron los barrios de invasión: Boquetillo, Boquerón, Pueblo Nuevo y Pekín. A partir de ese momento comienza la aparición de otras urbanizaciones fuera del recinto amurallado. Montoya (1927) señala que en las primeras décadas del siglo XX, además de los barrios ya mencionados aparecieron, entre otros, los siguientes: Pie de la Popa, Pie del Cerro, Rodríguez Torices, El Bosque, Marbella, Crespo, Zaragocilla y Bocagrande, este último realizado por la *Andian*, para dar albergue a sus directivos y funcionarios de alto rango.

La expansión física de la ciudad continuó a lo largo de las décadas del treinta y del cuarenta del siglo XX, más que todo con la aparición de barrios populares (algunos de invasión) que se ubicaron en torno a la línea del ferrocarril, en cercanías a la zona industrial de Mamonal y al sur de la ciénaga de La Virgen o Tesca. Para mediados de la década del treinta del mismo siglo, Montoya (1936) referencia la existencia de 34 barrios en la ciudad. Ver Figura 6, en la cual se muestra cómo del núcleo inicial limitado por las murallas, que se mantuvo de esta forma hasta finales del siglo XIX y comienzos del XX, se pasa a una expansión caótica y no planificada de la ciudad, impulsada esta expansión por la expansión de la estructura vial, la influencia de la zona Industrial de Mamonal y la presión sobre el espacio urbano debido a la creciente población, en especial, la de escasos recursos económicos.

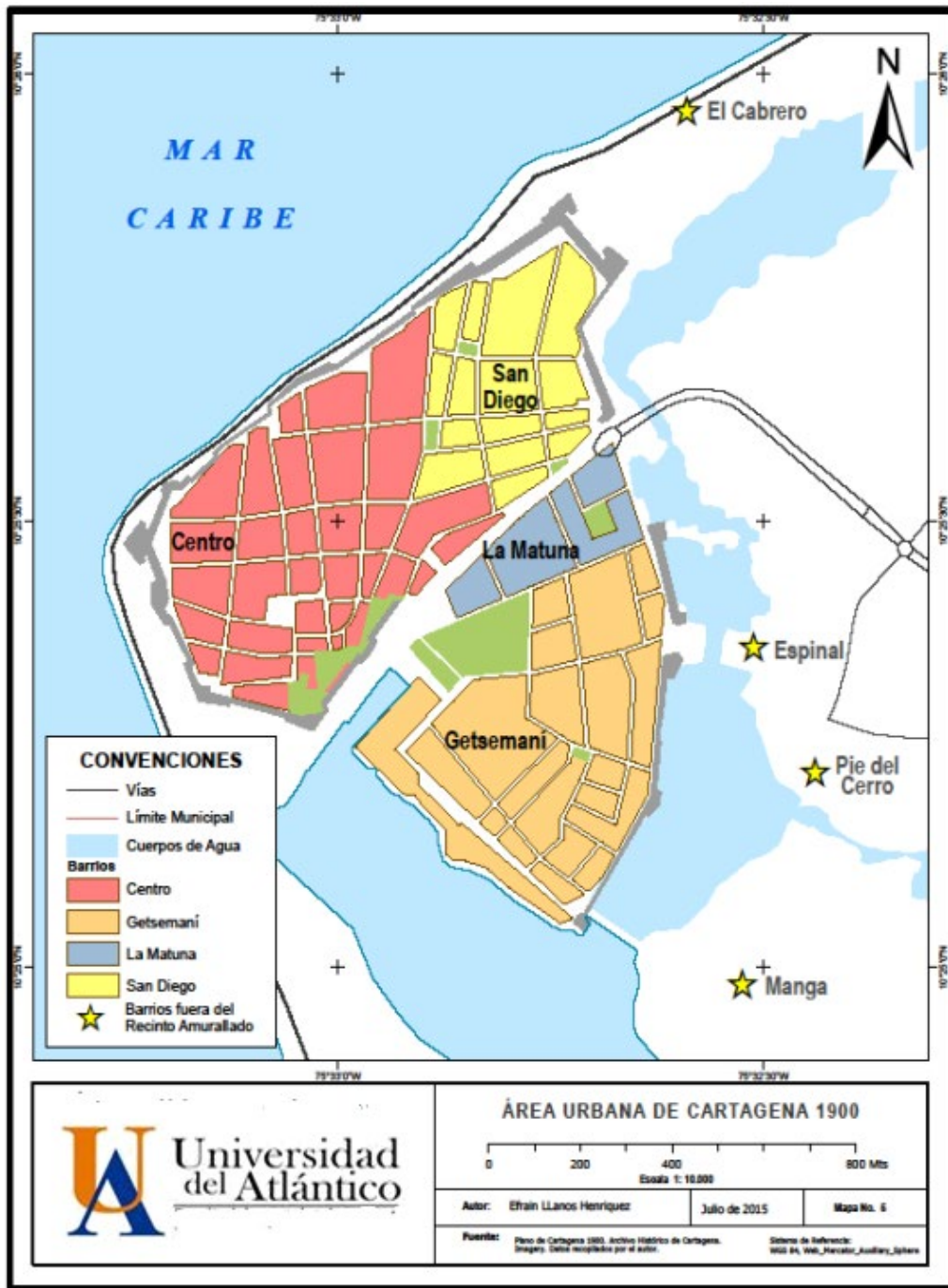


Figura 5
Área urbana de Cartagena, Colombia, 1900

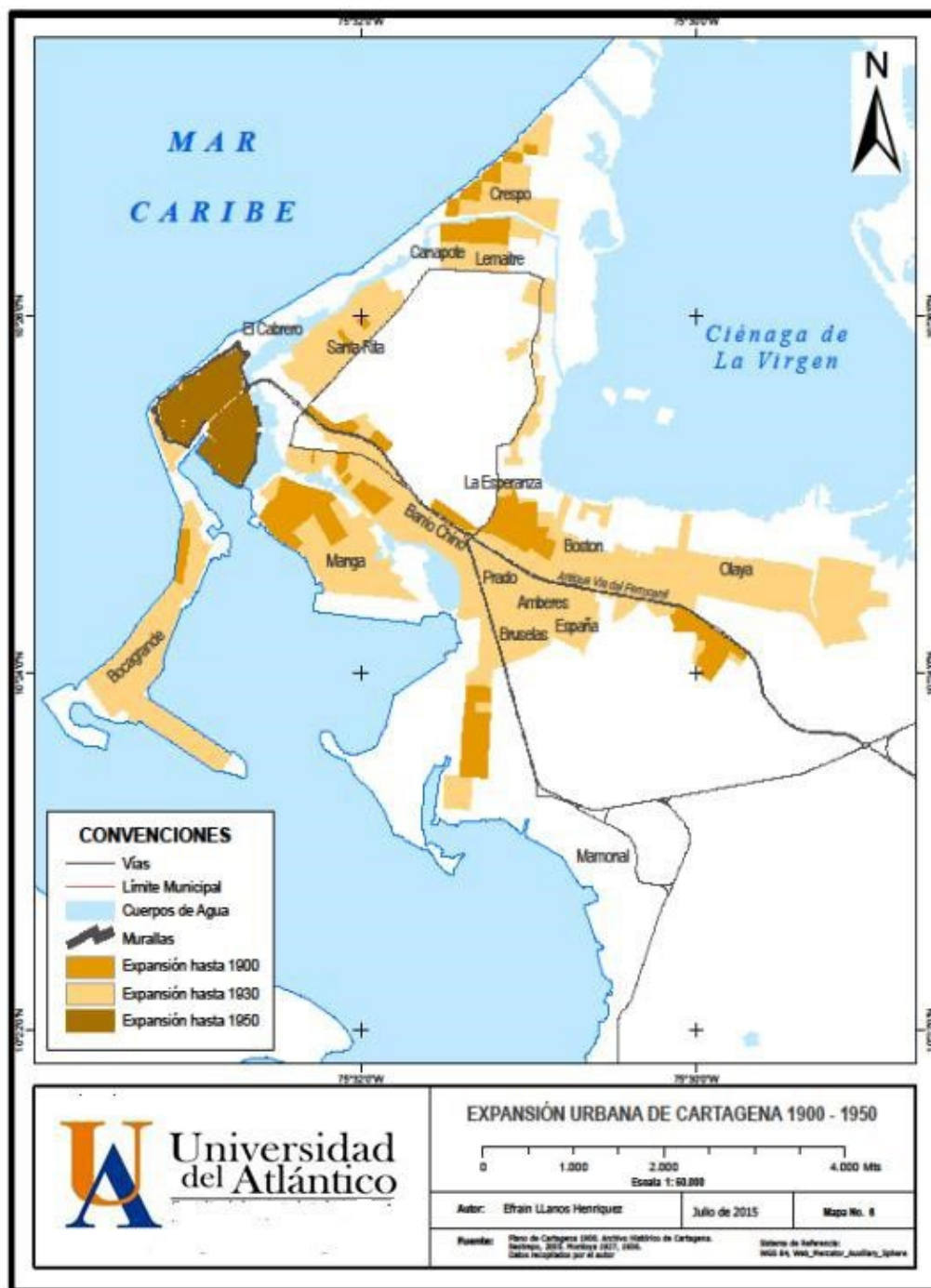


Figura 6
Expansión urbana de Cartagena, Colombia, 1900-1950

La actividad económica de Cartagena también generó cambios en el uso del suelo y en el alzado de la ciudad. Así, vemos cómo la expansión física de la ciudad implicó la transformación del suelo destinado anteriormente a actividades agropecuarias en suelo de uso residencial, industrial y de servicios; por ejemplo, las fincas existentes en Mamonal pasan a convertirse en la principal zona industrial de la ciudad. De igual forma, el alzado de la ciudad cambia notoriamente con la construcción de edificaciones destinadas a las oficinas e instalaciones de las nuevas industrias cartageneras, el caso más notorio lo constituye en la primera mitad del siglo XX, la construcción del edificio de siete pisos de la Andian en el centro amurallado de la ciudad. Aunque la actividad constructora mostró un ligero dinamismo, este no alcanzó los niveles logrados por su vecina Barranquilla.

La expansión de la ciudad, realizada de manera rápida y con poca planeación (excepción hecha de las urbanizaciones para los sectores privilegiados), produjo un déficit notorio en la prestación de los servicios públicos, hasta tal punto que, según Ripoll y Báez (2001), en 1938, solo el 26 % de los habitantes contaba con el servicio de agua y el 46 % con el servicio de energía, situación que mejoró en el servicio de agua con la inauguración del nuevo acueducto, en 1946, mediante el cual se le proporciona agua al 78 % de la población, tal como lo registra el censo de 1951. Para la misma época el servicio de energía eléctrica lo disfrutaba el 57 % de los habitantes de la ciudad. La expansión física de Cartagena generada en un alto porcentaje por sectores populares desvinculados en gran parte de la economía formal y con bajos ingresos, trajo como resultado que las casas construidas no fueran las más adecuadas, de allí que, en 1951, el 20 % de las viviendas tenían piso de tierra y el 57 % de las mismas estaban construidas en madera, adobe y bahareque (Contraloría General, 1951).

La recuperación económica impulsó el crecimiento de la población (vegetativo y real) que, a su vez, generó un incremento en la demanda de vivienda que influyó en el fortalecimiento de la construcción y en la expansión física de la ciudad, aunque la actividad constructora no alcanzó los niveles mostrados en el mismo periodo por Barranquilla; sin embargo,

el número de viviendas y edificaciones se incrementó de 6.964 en 1938 a 11.827 en 1951, de acuerdo con las cifras de los censos de esos años.

Una visión de la actividad constructora de las dos ciudades del Caribe entre 1940 y 1950 se puede ver en la Tabla 10, en la cual se relacionan tres parámetros referidos a la construcción, en este caso, el número de las edificaciones construidas, el área edificada en m² y el área destinada a patios en m², donde se notan claramente las enormes diferencias que en este aspecto se presentaban entre Barranquilla y Cartagena, la primera de las cuales superaba ampliamente a la segunda en los tres aspectos señalados; generado lo anterior, tanto por las diferencias en cuanto a población, como por el nivel de la importancia económica que cada una tenía en la década referenciada. En tal sentido, tanto en el tamaño de la población, como en el peso económico, Barranquilla superaba a Cartagena.

Tabla 10
Actividad constructora en Barranquilla
y Cartagena, Colombia, 1940-1950

Años	Barranquilla			Cartagena		
	# de edifi- caciones	m ² edificados	m ² para patios	# de edifi- caciones	m ² edificados	m ² para patios
1940	302	52.717	114.479	137	21.891	92.241
1941	241	65.287	196.562	130	15.993	60.207
1942	230	34.220	122.987	113	16.230	67.472
1943	244	58.905	319.936	118	16.776	48.285
1944	441	86.841	490.990	128	22.349	83.815
1945	513	113.768	224.210	-	29.117	66.734
1946	696	149.396	217.116	242	34.543	111.865
1947	462	82.681	131.516	233	27.542	112.642
1948	610	113.023	252.231	311	30.679	132.252
1949	657	113.428	204.990	266	26.415	100.192
1950	522	104.062	195.252	218	33.724	214.127

Fuente: Anuario General de Estadística. 1940, pp. 56-57; 1945, pp. 177-178; 1950, pp. 95-96. Bogotá: Contraloría General de la República.

La expansión física de la ciudad trajo, como una de sus consecuencias, que la segregación social ya existente en Cartagena desde la época colonial, (élites blancas, españolas y criollas, sometiendo y marginando a la pobla-

ción indígena, negra y mestiza) se viera incrementada debido a la aparición de la segregación espacial —separación en el espacio de los lugares de residencia de los diferentes grupos sociales, prácticamente inexistente cuando la población se concentraba en la ciudad amurallada—, desde comienzos del siglo, con el surgimiento de los barrios El Cabrero, Manga y Bocagrande, donde la población de altos recursos se ubicó; mientras que los sectores marginados se asentaron en zonas al sur de la ciénaga de La Virgen.

La tendencia a ubicar a los sectores marginados hacia la periferia de la ciudad surge desde principios del siglo XX, cuando los primeros barrios de invasión ubicados al norte del centro amurallado (lo que hoy es parte de la Avenida Santander) son erradicados y sus habitantes enviados al Barrio Canapote. Además, el valor de los suelos localizados en cercanías al centro histórico y al mar los hacía inalcanzables para la población de escasos recursos. De allí que estos terrenos fueron urbanizados para la población de ingresos altos, en especial en Manga y Bocagrande. Estas tendencias se pueden observar en la Figura 7, la cual nos muestra claramente que la ubicación de los barrios de los sectores privilegiados (élites), es cercana al centro histórico y a la zona costera, sectores caracterizados por su mejor localización y su alto valor económico; mientras que, los barrios populares se encuentran totalmente alejados de estos sectores y ubicados al sur de la ciénaga de La Virgen, en zonas malsanas e inundables.

En la primera mitad del siglo XX, las élites cartageneras siguieron manteniendo el control de la sociedad y de la economía de la ciudad, al mismo tiempo que surgía una incipiente clase obrera vinculada a la actividad industrial, pero que no alcanzaba un gran número, apenas 2.868 obreros según el censo industrial de 1945 y cuyo porcentaje de sindicalizados no llegaba al 25 % según las cifras de la Contraloría General de la República. A partir de la segunda mitad del siglo XX, Cartagena entra en una nueva etapa, en la que, a diferencia de Barranquilla, sus perspectivas económicas eran más halagüeñas debido a la recuperación del puerto, la creación de la refinería —que permite la consolidación de la zona industrial de Mamonal— y la consolidación de la industria turística. Paradójicamente, las diferencias sociales se incrementan y se disparan notablemente

el tamaño de la población, la expansión de la ciudad y la aparición de barrios ilegales e informales.

A partir de la década del cincuenta del siglo pasado, la dinámica demográfica de estas ciudades, acelerada por un incremento de la población ocasionado por la disminución notable de la mortalidad, aunada a una natalidad aún muy elevada y a una llegada masiva de población migrante; de igual forma, la iniciación de un proceso de industrialización por la vía de la sustitución de importaciones, propuesta por Prebisch (1949, 1951) e impulsada por la Cepal, generaron una nueva etapa en la estructuración de los espacios urbanos que condujo al comienzo del proceso de metropolización de estas dos ciudades caribeñas colombianas, a partir de la década del setenta del siglo veinte.

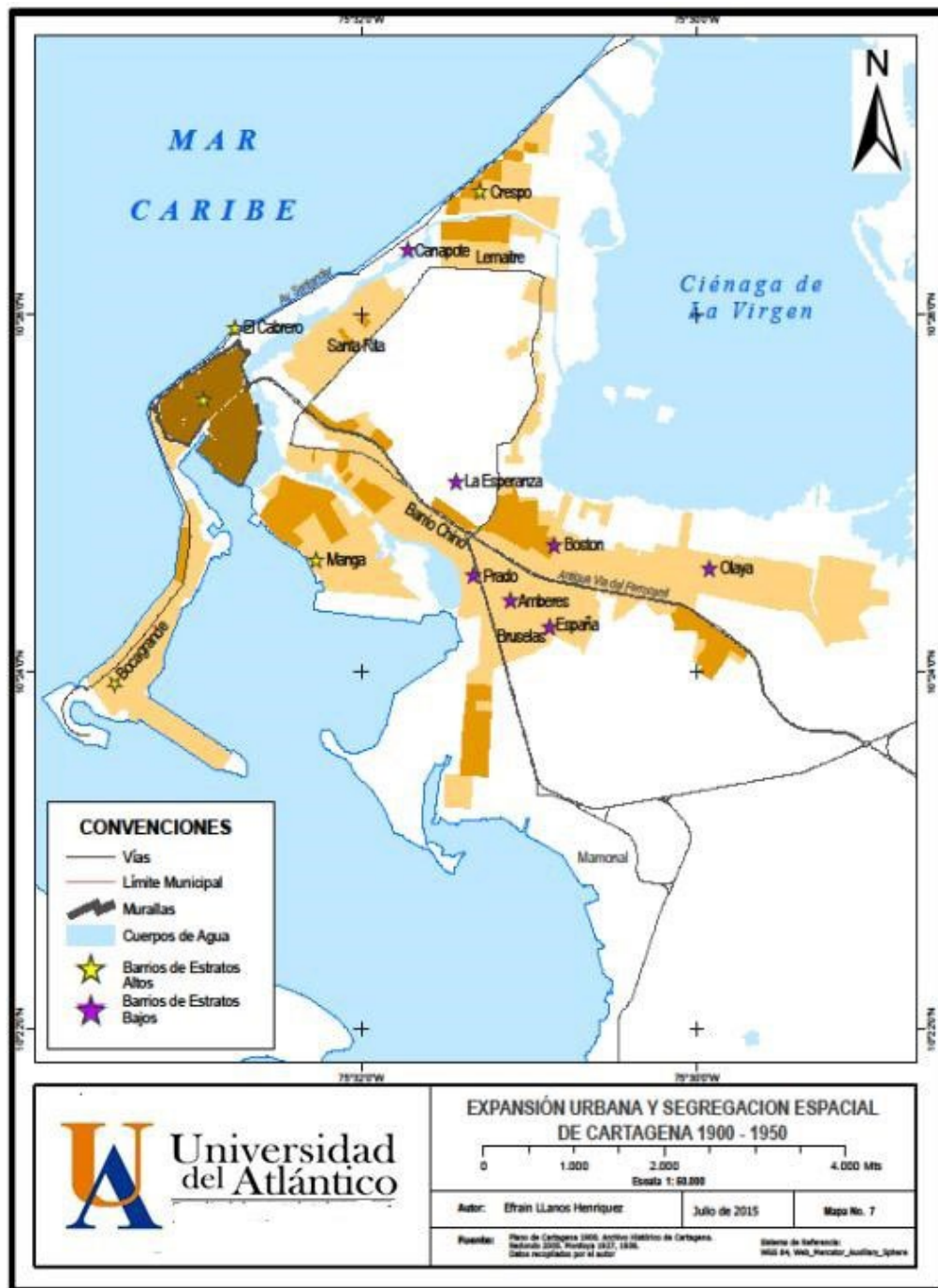


Figura 7
Expansión urbana y segregación espacial de Cartagena,
Colombia, 1900-1950

La estructuración del espacio metropolitano de Barranquilla y Cartagena

La llegada de las dos últimas etapas del capitalismo (monopolista y global), ha significado para Barranquilla y Cartagena una nueva dinámica en la estructuración de sus espacios, la cual se caracteriza por una expansión física considerable del área urbana de las ciudades y un incremento notable de las relaciones funcionales entre estas y las entidades territoriales vecinas (en muchos casos autónomas), ejemplo: los flujos e intercambios económicos, las relaciones políticas y sociales, los flujos de poblaciones, entre otros. Es decir, se ha entrado en una etapa de metropolización.

La coexistencia de entidades territoriales autónomas en un espacio común, en el cual se produce una serie de relaciones, conlleva a que en la práctica haya la necesidad de armonizar los intereses para el desarrollo de políticas que conduzcan a la consecución de objetivos que beneficien a los diferentes entes territoriales o en muchos casos se produce la confrontación de intereses, cuando las élites de las entidades territoriales pretenden imponer condiciones favorables a los objetivos que cada una de ellas persigue. En tal sentido, la metropolización es un proceso que implica en determinados casos conjunción de intereses de las entidades involucradas, pero, al mismo tiempo, oposición y lucha de intereses encontrados.

El crecimiento rápido de la ciudad-núcleo conduce a la escasez de suelos destinados a la instalación de viviendas y al emplazamiento de industrias y establecimientos de servicios, de allí que esta necesidad conduce a que los espacios periféricos de la ciudad-núcleo y aquellos correspondientes a las localidades y municipios vecinos empiecen a ser utilizados para estos fines, derivándose de esto un aumento de las relaciones de diferente tipo entre la ciudad-núcleo y sus vecinos y la confrontación y/o armonización de intereses entre las élites dirigentes de cada uno de dichos espacios.

Este incremento de las relaciones entre la ciudad-núcleo y sus municipios vecinos se produce en gran parte debido al nuevo papel que cumplen

estos últimos, en su condición de lugar de residencia de una población creciente, en muchos casos vinculada en calidad de mano de obra en la ciudad-núcleo; a su condición de punto de localización de industrias y zonas de servicios; al hecho de ser la zona de “reservas territoriales” para las empresas inmobiliarias y constructoras que tienden a acaparar el suelo urbano de estos municipios y especular con el mismo en la medida en que la demanda sobre ellos se incrementa; y ser el lugar donde se ubican las nuevas urbanizaciones tanto para estratos altos, como medios y bajos.

De idéntica manera, este proceso se caracteriza en la etapa actual (globalización), de acuerdo con Prévôt-Schapira (2002) por una terciarización creciente de la economía, la privatización generalizada de los servicios públicos, un desarrollo fuerte del sector inmobiliario —que satisface principalmente la demanda de vivienda y esparcimiento de los sectores sociales privilegiados— y un incremento notable de la pobreza y la desigualdad, que se manifiesta más que todo en las zonas periféricas de las grandes urbes.

En general, los procesos de metropolización han afectado con mayor intensidad y en primer lugar a las ciudades más grandes de los países altamente desarrollados, tal como ha sido estudiado por autores como Harvey (1977, 1978, 1998), Soja (2003, 2005), Castells (1976, 1998, 2001), Veltz (1996), Ascher (1998), Sassen (1991, 2013) y Scott (2007), entre otros. Así mismo, estos procesos de metropolización se han producido en las grandes ciudades de América Latina, en especial en aquellas mayormente integradas a la economía global, tanto en tiempos actuales como pasados, como es el caso de Buenos Aires, Ciudad de México y Sao Paulo, especialmente, los cuales han sido analizados por autores como Prévôt-schapira (2000, 2001, 2002), Iracheta (1988), Parnreiter (2002), Aguilar y Escamilla (1999), Aguilar (2002), Ward (2004) y Araujo (2001).

Aunque en menor proporción, las ciudades intermedias también han experimentado los procesos de metropolización, en especial en la etapa de globalización que “ha fortalecido el papel de las ciudades intermedias como elementos singulares de la dinámica capitalista actual que participan de complejas redes de alcance global” (Usach y Garrido, 2009, p.12); en igual sentido se manifiesta Rivera, cuando señala:

La globalización, por lo tanto, ha promovido y desarrollado el surgimiento de nuevos espacios de producción en el ámbito regional, en donde se pone en marcha una estrategia de producción multinacional y en donde muchas ciudades o espacios regionales se han convertido en verdaderos nodos en esta nueva etapa del capitalismo global. (2009, p.83)

Este nuevo papel de las ciudades intermedias en la globalización, ha impulsado el afán de las élites locales de hacerlas atractivas a la inversión capitalista y adaptarlas e integrarlas a la economía global, tal como ha sido analizado por investigadores como Precado y Míguez (2008), Precado (1990), Llop (1999), Cardoso (2008), Méndez, Melero y Calatrava (2008), Méndez (2012), Montejano (2009) y Usach y Garrido (2009), Bellet (2009), Beltrão (2009) y Ganau-Casas (2014). Lógicamente, en ciudades intermedias como Barranquilla y Cartagena en el Caribe colombiano, también se produce este fenómeno.

Los procesos de metropolización en las ciudades intermedias, en este caso, las de América Latina, han adquirido a partir de la globalización una dinámica muy rápida, tanto desde el aspecto demográfico como funcional y presentan “una mayor capacidad para integrarse a las redes que sobrepasan el cerco nacional” (Pulido, 2004, p.104), que, en algunos casos, ha superado a la de las ciudades grandes. En el caso del Caribe colombiano, Barranquilla y Cartagena, se han constituido en los espacios de esta zona que presentan una mayor dinámica y unas condiciones favorables para el desarrollo de actividades atractivas para la inversión nacional y

extranjera, lo cual ha impulsado de manera notoria sus procesos de metropolización. Las actividades portuarias, el turismo, la industria, el comercio y, en general, los servicios, se convierten en actividades económicas que han impulsado el crecimiento de estas ciudades y, por ende, de sus respectivos procesos de metropolización.

El carácter de ciudad intermedia viene definido en muchos casos por el tamaño de la población de las mismas. Por ejemplo, Llop Torné (1999) establece como ciudades intermedias aquellas cuya población esté comprendida entre 20.000 y 2.000.000 de habitantes; mientras que Jordan y Simioni (1998) consideran intermedias a las ciudades con un tamaño de población entre 50.000 y 1.000.000 de habitantes. Si tomamos como criterio el primero de los mencionados, Barranquilla y Cartagena, con un poco más de un millón de habitantes la primera, y con un poco menos de un millón, la segunda, caen dentro de la categoría. Sin embargo,

la ciudad media-intermedia no puede definirse solo por el tamaño de la población. Tan o más importante es el papel y la función que la ciudad juega en su territorio más o menos inmediato, la influencia y relación que ejerce y mantiene en este y los flujos y relaciones que genera hacia el exterior. (Llop Torné, 1999, p.36)

De acuerdo con las definiciones de metropolización planteadas en párrafos anteriores y con la de ciudades intermedias planteada por Llop Torné (1999), se puede afirmar que estas dos ciudades del Caribe colombiano, son intermedias y con un proceso de metropolización que se ha iniciado con una expansión territorial que las ha llevado conurbarse con municipios cercanos –Soledad, Galapa y Puerto Colombia para el caso de Barranquilla; y, en términos generales, Turbaco para Cartagena– (ver Figuras 8 y 9), y ejercer una gran influencia económica, política, social y cultural en las áreas cercanas de sus departamentos y aun de la región Caribe. Esta afirmación se sustenta en el próximo capítulo.

Metropolización de Barranquilla y Cartagena. Etapas y tendencias

Un análisis de la dinámica demográfica, del tamaño del área urbanizada, de la evolución de las actividades económicas y de los flujos entre la ciudad-núcleo y los territorios vecinos, entre otros aspectos, nos permite establecer que Barranquilla y Cartagena son ciudades en procesos de metropolización, iniciados a partir de la década del setenta del siglo XX y acentuados desde comienzos de la década de los noventa del mismo siglo, de tal manera que se puede plantear una periodización que consta de dos etapas claramente diferenciadas en su dinámica y en las características que las identifican. Estas etapas son: la primera que se produce entre 1970 y 1990, asociada a la industrialización y a un crecimiento demográfico elevado —especialmente en la ciudad-núcleo—; y la segunda, que se desarrolla desde 1990 en adelante, influida por la globalización económica y por un crecimiento demográfico elevado en las zonas de influencia de la ciudad núcleo y una relativa disminución del peso demográfico de esta.

De manera similar a la mayor parte de las ciudades de América Latina, la primera de las etapas estuvo asociada, —de acuerdo entre otros, con Parisi (1972), Cardona (1973), Castells (1976) y Montañez (1998)— más que al desarrollo económico a un crecimiento de la población generado entre otras razones, por un incremento del crecimiento vegetativo de la misma y a una fuerte migración del campo a la ciudad, producida más que todo por la violencia política y por unas formas de propiedad en el campo caracterizadas por la concentración de las tierras en pocas manos y, por ende, en la carencia de las mismas para los campesinos, tal como ha sido estudiado por autores como Machado (1998, 2004) y Gilhodes (1988).

Lógicamente, el incremento de la población, en parte por la llegada de la población campesina a las ciudades, generó una presión sobre la vivienda, tal como fue planteado por Engels, desde el siglo XIX: “Lo que hoy se entiende por penuria de la vivienda es la particular agravación de las malas condiciones de habitación de los obreros a consecuencia de la afluencia repentina de la población hacia las grandes ciudades” (1873, p.2).

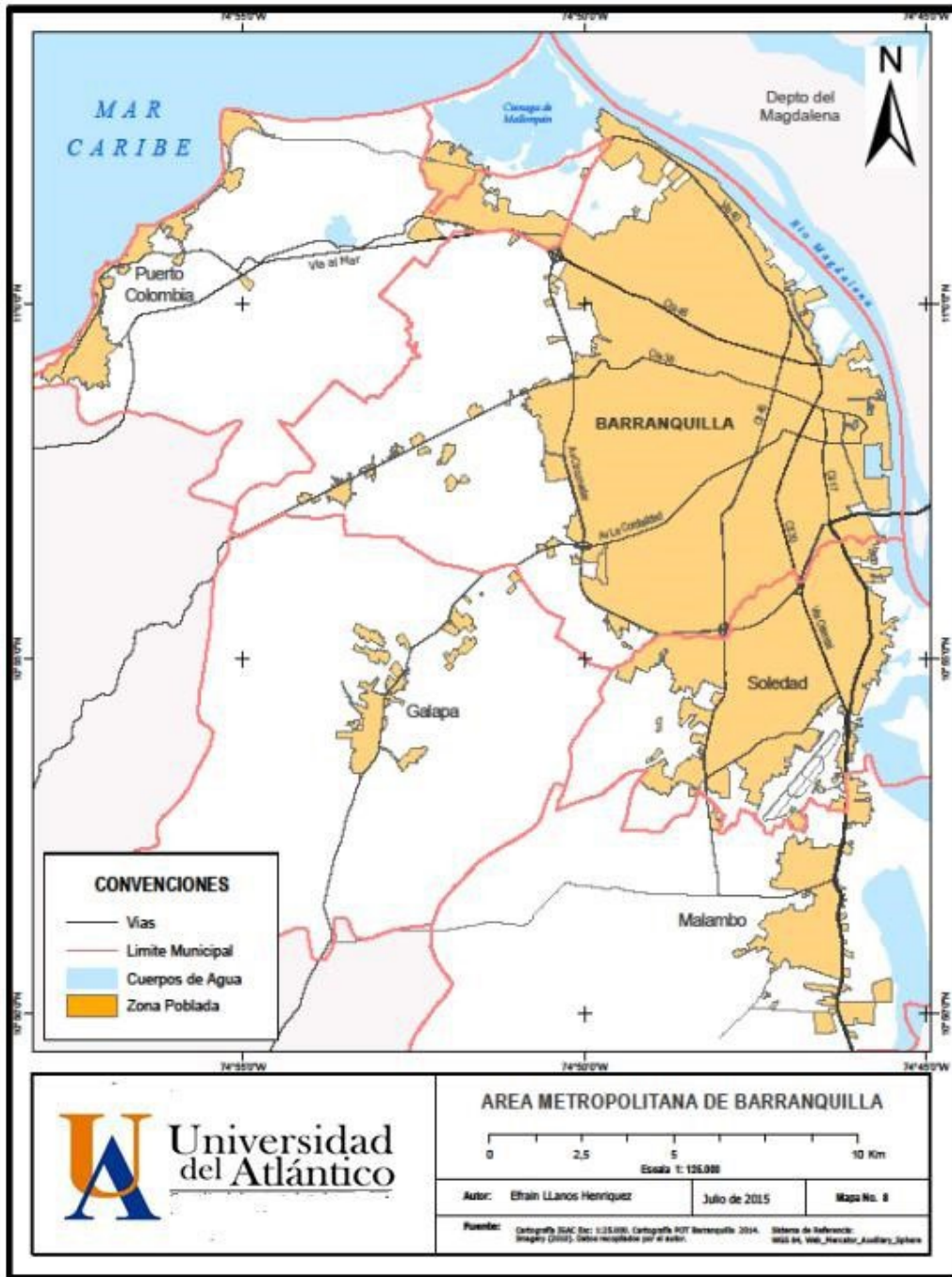


Figura 8
Área Metropolitana de Barranquilla, Colombia, 2015

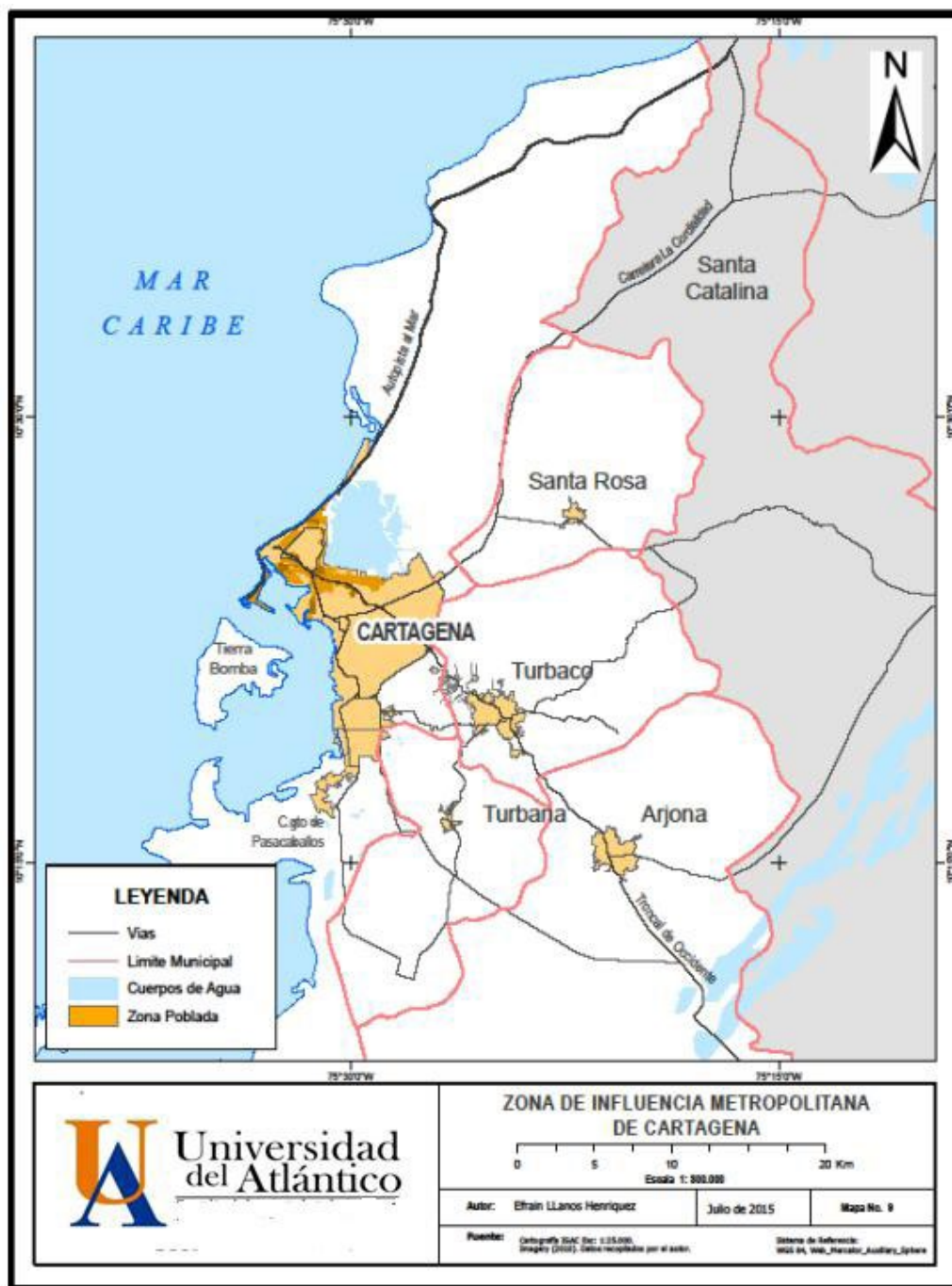


Figura 9
Zona de influencia metropolitana de Cartagena, Colombia, 2015

La segunda etapa de la metropolización de Barranquilla y Cartagena, la ubicamos a partir de 1990 y es impulsada por la globalización económica y por el interés de las élites de las dos ciudades en adaptar el espacio a las nuevas necesidades e intereses que le impone la nueva época en que entra el capitalismo y que las lleva a tratar de convertir a estas urbes en ciudades competitivas y atractivas para la inversión del capital extranjero, al cual se le abren las puertas. Con respecto a Cartagena, se afirma que: “la metropolización es propiciada por el proceso de internacionalización y apertura de la economía, por la especialización de Cartagena como ciudad turística y la voluntad de hacer de ella un punto de enlace internacional” (Fracasso, 1999, párr.24).

Con respecto a la dinámica demográfica se puede señalar que, a partir de la década del cincuenta del siglo pasado, Barranquilla y Cartagena mostraron un rápido crecimiento poblacional, generado, entre otras razones, por el aumento del crecimiento vegetativo de la población –impulsado en gran medida por una disminución de la mortalidad– y una fuerte migración del campo a la ciudad. Este crecimiento acelerado produjo que el tamaño de la población de estas dos ciudades se incrementara notablemente, tal como se observa en la Tabla 11, que nos muestra cómo en el periodo 1951-1973, Barranquilla y Cartagena tuvieron una tasa de crecimiento promedio de 38,32 por mil y 38,44 por mil, respectivamente, lo que significa que duplicaban su población en un periodo aproximado de 18 años.

Tabla 11
Crecimiento absoluto y relativo de la población
de Barranquilla y Cartagena, Colombia, 1951-1973

Ciudad	1951	1964	1973	Tasa de crecimiento 1951-1964 (Por mil)	Tasa de crecimiento 1964-1973 (Por mil)
Barranquilla	279.627	498.301	665.917	44.44	32.21
Cartagena	128.877	242.085	312.557	48.49	28.38

Fuente: Censos de población Contraloría General y DANE (1964-1973)

El crecimiento de la población de estas dos ciudades produjo una expansión rápida de las mismas, lo cual se reflejó en unas tendencias de crecimiento especialmente hacia el sur de ambas ciudades (periurbanización) que condujo al inicio de una conurbación con los municipios cercanos, en

especial para Barranquilla que se integra físicamente con Soledad; mientras que Cartagena, no obstante su mayor superficie, empieza una tendencia de expansión hacia el sur en dirección al municipio de Turbaco. Esta última circunstancia (la mayor superficie de Cartagena y la poca de Barranquilla, 609 km² y 154 km², respectivamente), incide en el comportamiento de la dinámica demográfica diferencial, que se genera a partir de la década del setenta, ya que para Barranquilla comienza una etapa caracterizada por su relativo bajo crecimiento y el crecimiento mayor de los municipios del Área Metropolitana; mientras que Cartagena sigue presentando tasas de crecimiento alto hasta comienzos de la década del noventa del siglo pasado, superiores a las de los municipios periféricos más cercanos (Ver Tablas 12 y 13).

Este comportamiento desigual es producido por el hecho de que mientras en Barranquilla, dada la escasez relativa de tierras urbanizables, la población inmigrante comienza a ubicarse en los municipios cercanos a la misma; en Cartagena, la disponibilidad suficiente de tierras seguía siendo un atractivo para la población inmigrante, incluso aquella proveniente de los municipios cercanos, de tal manera que hasta la década de los noventa, los municipios de la periferia de la capital del departamento de Bolívar muestran tasas de crecimiento bajas comparadas con la de esta ciudad. Este comportamiento demográfico relativamente desigual entre ambas ciudades-núcleo y sus respectivas zonas de influencia cercanas, se puede observar en las Tablas 12 y 13.

Tabla 12

Crecimiento absoluto y relativo de la población de Barranquilla, Colombia, y los municipios del Área Metropolitana, 1973-2005

Ciudad	Población en 1973	Población en 1985	Población en 1993	Población en 2005	Tasa de crecimiento 1973-1985 (%)	Tasa de crecimiento 1985-1993 (%)	Tasa de crecimiento 1993-2005 (%)
Barranquilla	665.917	899.781	993.759	1.112.889	2,53	1,24	0,94
Galapa	9.165	14.046	16.873	31.596	3,62	2,31	5,36
Malambo	11.265	52.584	71.925	99.058	13,7	3,99	2,70
Puerto Colombia	13.165	18.994	24.996	26.932	3,09	3,49	0,62
Soledad	65.127	165.791	238.153	455.796	8,09	4,63	5,55

Fuente: censos de población de 1973, 1985, 1993 y 2005, Dane. Cálculos del autor

Tabla 13
Dinámica poblacional absoluta y relativa
en Cartagena, Colombia, y su Área Metropolitana 1973-2005

Ciudad	Población en 1973	Población en 1985	Población en 1993	Población en 2005	Tasa de crecimiento 1973-1985 (%)	Tasa de crecimiento 1985-1993 (%)	Tasa de crecimiento 1993-2005 (%)
Cartagena	312.557	563.949	656.632	895.400	5,04	1,92	2,61
Arjona	25.694	39.444	41.384	60.600	3,63	0,6	3,22
Turbaco	22.523	36.338	37.530	63.450	4,06	0,4	4,47
Turbana	7.622	10.058	10.361	13.507	2,33	0,37	2,23

Fuente: Censos de población, Dane. Cálculos del autor

El peso demográfico de Barranquilla y Cartagena y sus respectivos municipios periféricos es tan notable en cada uno de sus respectivos departamentos, que comparadas las cifras correspondientes a 1973 y al año 2005, muestran cómo para el primero de los años, en el caso del departamento del Atlántico, esta población representaba el 79,3 % del total, aportando la capital el 69,07 %, es decir, los municipios periféricos solo aportaban un 10 %; para la segunda de las fechas, la población de la ciudad-núcleo y sus municipios cercanos aportaban el 81,73 % del total, pero Barranquilla solo representaba el 52,7 % del total mientras que los municipios periféricos alcanzan el 28,93 %, lo cual nos muestra la importancia decreciente de la población de la ciudad-núcleo y el aumento significativo de los municipios periféricos, en especial Soledad.

Para el caso de Cartagena y sus municipios cercanos, en 1973 su población representaba el 4,55 % del total del departamento, aportando Cartagena el 38,2 % y los municipios restantes el 10,3 %; mientras que para el año 2005 la población de estos territorios representaba 58,9 % del total, aportando Cartagena el 48,8 % del total y sus municipios periféricos el 10,1 %, es decir, que, a diferencia de Barranquilla que pierde importancia

en cuanto a la población de su área metropolitana, Cartagena por el contrario, la incrementa. El peso de cada uno de estos municipios en el porcentaje total de la población de sus respectivos departamentos se puede ver en las Tablas 14 y 15.

Tabla 14
Participación porcentual de los municipios
en la población del departamento del Atlántico, Colombia, 1973-2010

Municipios	% del total de la población en 1973	% del total de la población en 2005	% del total de la población en 2010
Barranquilla	69,07	52,7	51,3
Galapa	0,95	1,49	1,6
Malambo	1,16	4,69	4,81
Puerto Colombia	1,37	1,28	1,19
Soledad	6,75	21,58	23,13

Fuente: Censos y proyección de población, Dane. Cálculos del autor

Tabla 15
Participación porcentual de los municipios
en la población del departamento de Bolívar, Colombia, 1973-2010

Municipios	% del total de la población en 1973	% del total de la población en 2005	% del total de la población en 2010
Cartagena	38,2	48,8	47,7
Arjona	3,14	3,3	3,33
Santa Catalina	1,54	0,65	0,63
Santa Rosa	0,81	1,0	1,02
Turbaco	2,75	3,45	3,4
Turbana	0,93	0,73	0,71
Villanueva	1,17	0,96	0,94

Fuente: Censos y proyección de población, Dane. Cálculos del autor

Obviamente, el incremento de la población, causado en parte por la llegada de la población campesina a las ciudades, generó una presión sobre la vivienda; este hecho incidió en la construcción de nuevas urba-

nizaciones, en la expansión del área urbana de las ciudades-núcleo y en el comienzo de un proceso de conurbación de los municipios cercanos a estas, en el asentamiento de población en esos municipios y en la edificación masiva de viviendas en las áreas urbanas de los mismos.

La construcción de viviendas en la primera etapa (1970-1990), se hizo para los estratos bajos, hacia la periferia sur de ambas ciudades, a través del Instituto de Crédito Territorial (ICT)¹ y de procesos de invasión, generados por la incapacidad económica de los nuevos habitantes de la ciudad –desligados de la actividad económica formal–, y por el insuficiente número de viviendas construidas por el ICT. Las viviendas y las urbanizaciones para los estratos medios y altos (en dirección al norte y noroccidente de Barranquilla y hacia el norte y centro-occidente de Cartagena) se hizo a través de urbanizadoras y constructoras privadas, surgidas a partir de la promulgación de las nuevas políticas de vivienda establecidas en los Decretos 677 y 678 de 1972 que impulsaron la privatización de la construcción de viviendas.

La edificación de viviendas para los sectores de estratos bajos se ubicó de manera principal hacia el sur de las dos ciudades-núcleo estudiadas; así mismo, los barrios de invasión y las urbanizaciones ilegales se hicieron en la misma dirección; mientras que las urbanizaciones destinadas a los estratos medio y alto se ubicaron hacia el norte y noroccidente en el caso de Barranquilla y hacia el centro occidente en primera instancia para Cartagena y posteriormente hacia el norte. La construcción de viviendas repercutió en la aparición de nuevas urbanizaciones y en la expansión del área urbana de ambas ciudades. Así, para el caso de Barranquilla se construyeron en esta primera etapa 30 nuevos barrios o urbanizaciones,

¹ El ICT fue un organismo gubernamental creado en 1939 con el propósito de gestionar la construcción de vivienda para el sector rural; a partir de 1942 se estableció una dependencia de este organismo para otorgar créditos para la construcción de vivienda urbana y desde 1956 se dedicó por completo a la construcción de este tipo de vivienda, en especial para los sectores obreros, hasta su liquidación en el año 1991. En Barranquilla el ICT construyó aproximadamente 35.000 viviendas y en Cartagena unas 19.000.

de las cuales once fueron barrios de invasión, siete construidos por el ICT, once edificados por empresas constructoras privadas y uno por una cooperativa de vivienda, de acuerdo con cifras del ICT y de la Secretaría de Planeación Distrital. Para el caso de Cartagena se construyen 40 nuevas urbanizaciones, de las cuales 25 fueron barrios de invasión, ocho fueron edificados por el ICT y 7 construidos por empresas privadas, con base en las mismas fuentes correspondientes a esta ciudad.

En esta primera etapa la expansión del área urbana en Barranquilla correspondió a un aumento del 44,8 % al pasar de 5.525 hectáreas en 1972 a 8.200 hectáreas en 1992, de acuerdo con cifras del ICT (1975) y cálculos del autor con base en el plano de 1993 del IGAC; así mismo, las viviendas edificadas se incrementaron de 113.892 en 1972 a 193.604 en 1993, para un aumento del 69,98 %. Para el caso de Cartagena el área urbanizada pasó de 2.415 hectáreas en el primero de los años a 5.485 en el segundo y de 62.393 viviendas a 123.208, para un incremento de 107 % en el área urbanizada y de un 97.47% en el número de viviendas. Esta dinámica correspondiente al área urbana y al número de viviendas de estas ciudades entre 1972 y 1993, se observa en la Tabla 16.

Tabla 16
Evolución absoluta y relativa del área urbana
y del número de viviendas en Barranquilla y Cartagena, Colombia, 1972-1993

Ciudad	# de viviendas 1972	Área urbanizada (ha) 1972	# de viviendas 1993	Área urbanizada (ha) 1993	% de incremento en # de viviendas	% de incremento en área urbanizada
Barranquilla	113.892	5.525	193.604	8.200	69.98	44.8
Cartagena	62.393	2.415	123.208	5.485	97.47	107

Fuente: ICT (1975). Inventario de zonas subnormales de vivienda y proyectos de desarrollo progresivo. Bogotá: ICT.
Dane (1993). Censo de población. Resumen Nacional. Bogotá: DANE

La aparición de un gran número de urbanizaciones, tanto legales como ilegales, hacia el sur de la ciudad de Barranquilla, aceleró el proceso de ocupación de las tierras en esa zona de la ciudad y produjo una escasez relativa de suelo para la edificación de viviendas para los estratos bajos de la población, lo cual incrementó la conurbación con Soledad, ya que muchos pobladores de escasos recursos erigieron barrios de invasión en este municipio y el ICT comenzó la construcción de urbanizaciones obreras allí mismo (seis urbanizaciones, con aproximadamente 6.000 viviendas) acelerándose de esa forma el crecimiento poblacional de Soledad. De igual manera, en otros municipios se inició la edificación de urbanizaciones obreras, en especial en Malambo donde se construyeron dos con aproximadamente 1.650 viviendas. Todo ello acentuó la tendencia hacia el sur del proceso de expansión urbana de Barranquilla.

Para el caso de Cartagena, en esta ciudad se incrementó de manera considerable el área urbanizada como consecuencia del aumento notable del número de habitantes, llegados como inmigrantes tanto de los municipios cercanos, como del resto del departamento y de la costa Caribe especialmente, sin olvidar los llegados del interior del país; todo ello se reflejó en una duplicación del área urbanizada y en la aparición de numerosos barrios de invasión, los cuales se ubicaron hacia el sur de la ciudad, especialmente en torno a la ciénaga de La Virgen y a la zona industrial de Mamonal, lo cual incidió en el comienzo de una tendencia de expansión en dirección a los municipios de Turbaco y Arjona Cediél 1999, Cabrales 2000 y Guarín 2003).

En términos generales se puede afirmar que en los comienzos del proceso de metropolización de Barranquilla y Cartagena se presentó en ambas ciudades una tendencia de expansión hacia el sur, en dirección a los municipios cercanos; sin embargo, para el caso de Barranquilla lo anterior significó la conurbación con alguno de ellos, en especial con Soledad, mientras que para el caso de la capital de Bolívar, dada su gran exten-

sión territorial, esta conurbación no se produjo, indicando esto que en la primera etapa el proceso de metropolización en la capital del departamento del Atlántico era mucho más evidente y notorio que en Cartagena.

Así mismo, se puede señalar que el sector social que más incidió en este proceso fue el correspondiente a los estratos bajos, debido a que el mayor incremento de población se dio en estos sectores dado el origen de la población inmigrante, en su mayoría campesinos pobres carentes de tierras y desplazados tanto por esta condición como por el conflicto interno que se presenta en Colombia. De allí que sean los barrios populares, tanto formales como informales, los que impulsan la expansión territorial de estas ciudades en esta primera etapa.

En resumen, la primera etapa de este proceso de metropolización se caracterizó, entre otros aspectos, por: una concentración de las actividades económicas, en especial secundarias y terciarias en las ciudades-núcleo, en tanto, los municipios de sus áreas de influencia tienen una importancia marginal; el crecimiento poblacional desmesurado de las ciudades-núcleo, al lado de un crecimiento más reducido de sus áreas de influencia; la expansión física de Barranquilla y Cartagena que conduce a la primera a un proceso de conurbación con el municipio de Soledad y a la segunda al inicio de un aumento de su área urbanizada en especial hacia el sur que la conduciría a una conurbación posterior con el municipio de Turbaco; el incremento de la segregación socioespacial en ambas ciudades, ya que los sectores privilegiados se ubican en los sectores norte de Barranquilla y Cartagena, mientras que los grupos sociales de bajos recursos se localizan hacia el sur; y el comienzo para Barranquilla de una tendencia a ubicar algunas obras de infraestructura básica en los municipios cercanos, por ejemplo, la Central de Abastos; en tanto en Cartagena este proceso no se produjo en la primera etapa. Una síntesis gráfica de esta primera etapa se puede observar en la Figura 10.

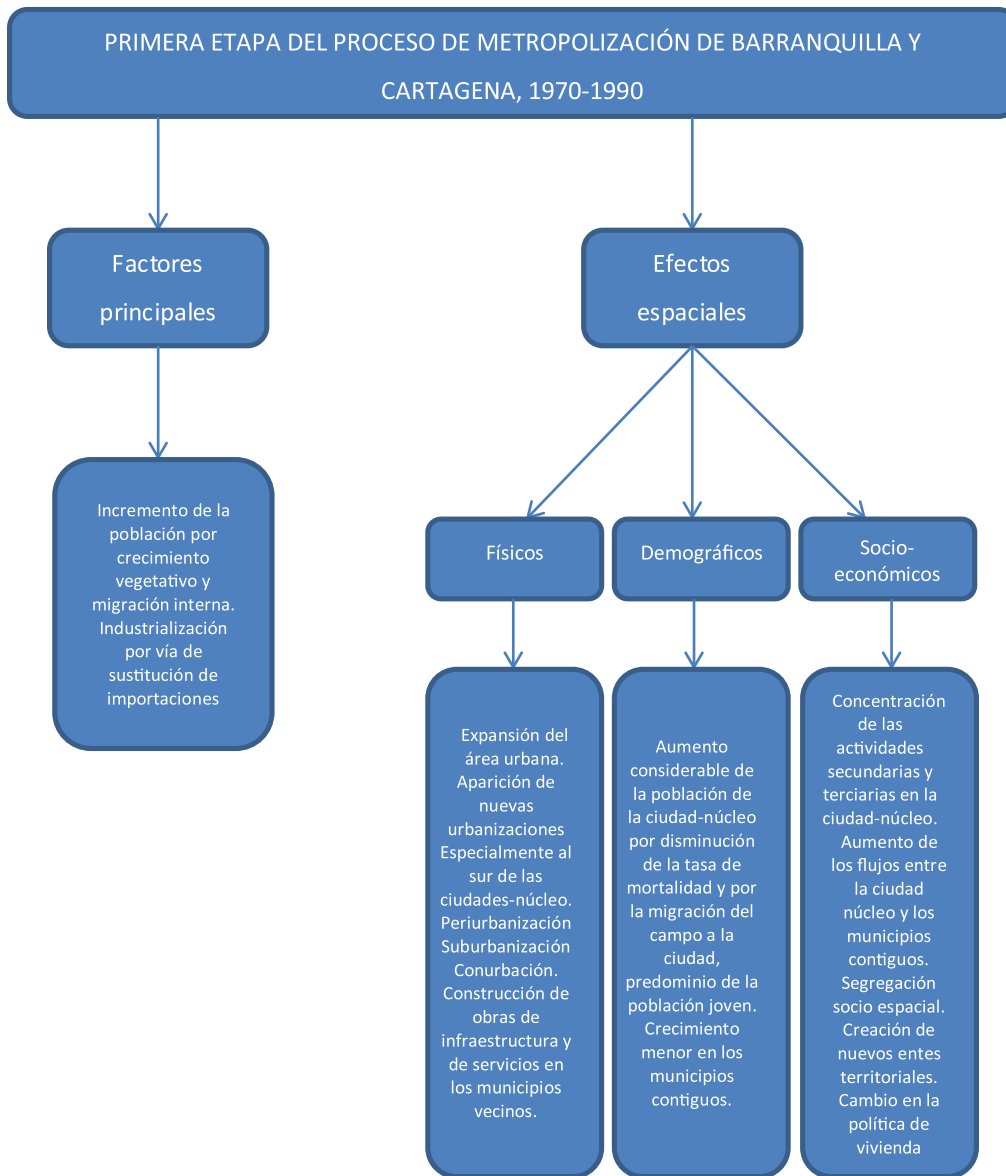


Figura 10
Primera etapa del proceso de metropolización de Barranquilla y Cartagena, Colombia, 1970-1990

En la segunda etapa (1990-2010), la expansión territorial muestra un cambio notable, tanto para Barranquilla como para Cartagena, y se observa cómo surge una nueva dirección en esta expansión. Para el caso de Barranquilla, la construcción de urbanizaciones para los estratos altos y medios hacia el norte y occidente de la ciudad incide en la conurbación con Puerto Colombia; de igual manera, la expansión hacia el sur se incrementa y se produce la conurbación de Barranquilla con Galapa y la conurbación de Soledad con Malambo, generándose de esa forma la ampliación del área urbana de estos municipios y el incremento poblacional, tal como se observó en la Tablas 12 y 13.

En el caso de Cartagena, de igual manera se produce una tendencia de crecimiento hacia el norte de la ciudad en dirección a Barranquilla, de similar forma producida por la construcción de urbanizaciones para los estratos altos y zonas de servicios para los mismos. Es un proceso de suburbanización que incorpora tierras rurales al sector urbano de la ciudad, especialmente correspondientes a los corregimientos ubicados en esta zona, tales como, La Boquilla, Punta Canoa, Manzanillo del Mar, Arroyo de Piedra y Pontezuela, entre otros, localizados en torno a la Autopista al mar y catalogados como suelos suburbanos en el POT (2001) de Cartagena, destinados a la prestación de servicios, especialmente turísticos, y a la construcción de urbanizaciones de alto valor. Este proceso de suburbanización ha sido direccionado y apuntalado con la construcción de obras públicas tales como la mencionada autopista y la construcción del acueducto para estos corregimientos en el año 2006 (nunca antes de esta suburbanización se había prestado adecuadamente el servicio en estos corregimientos).

Este proceso de suburbanización, de igual manera, se presenta en la isla de Barú, catalogada así mismo como zona de suelos suburbanos y destinada a los mismos usos de la zona norte de Cartagena, en la que igual que en esta se desarrollan urbanizaciones para estratos altos y empresas de servicios, ejemplo de esto es el denominado “Plan Maestro Proyecto Barú: Playa Blanca” el cual mediante una APP (Alianza Público-Privada)

se plantea la construcción de cuatro hoteles de 250 habitaciones, dos mil villas, un campo de golf, un centro comercial, una marina internacional, un centro de salud y un centro de convenciones. De igual forma, por inversiones privadas se desarrollan, entre otros, los siguientes proyectos: Ciudadela Marina Barú, Conjunto Residencial Los Cabos-Villas Marinas, Condominio Los Nauteles y Club Spa Matimbá.

Este proceso de suburbanización ha sido apuntalado por la construcción de obras de infraestructura por parte del Estado, con el fin de atraer a los inversionistas y facilitar la explotación de los atractivos naturales que presenta la isla, ejemplo de ello es la construcción del puente sobre el canal del Dique y la pavimentación de la carretera Pasacaballos-Barú, ambas obras finalizadas el año 2014.

La construcción de vivienda para los sectores populares, tanto formal como informal, se sigue localizando hacia el sur de la ciudad, especialmente en torno a la ciénaga de La Virgen y en dirección a la Zona Industrial de Mamonal.

En la segunda etapa del proceso de metropolización estudiado (1990-2010), la construcción de vivienda y por ende las tendencias en la expansión urbana y conurbación estuvieron generadas por factores diferentes a los de la primera etapa, en tal sentido, la influencia de la globalización económica y la necesidad de adaptar el espacio a las nuevas exigencias de la economía capitalista conducen a un cambio radical en las políticas de vivienda, con las cuales se impone la privatización en la producción y construcción de esta mercancía, tal como había sido recomendado por el World Bank (1991, 1993) y la ONU (1988, 1996) y apuntaladas por las imposiciones establecidas por el Consenso de Washington. Estas recomendaciones y sugerencias se concretan en Colombia a través de la Ley 3 de 1991 y los Decretos reglamentarios, con los cuales se privatiza totalmente la producción de vivienda en nuestro país.

Del mismo modo, otras normas y leyes establecidas con el fin de reglamentar e impulsar la planeación territorial en los municipios tales como la Ley 9 de 1989 (Ley de Reforma Urbana) y la Ley 388 de 1997 (Ley de Ordenamiento Territorial), así como las legislaciones locales, en especial a través de los planes de desarrollo y los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), influyeron en las formas en que se produce la vivienda y en las tendencias de la expansión urbana de las ciudades-núcleo y en la estructuración de los espacios de los municipios periféricos.

En esta segunda etapa, la expansión física de estas ciudades se concretó a través de la edificación de nuevos barrios o urbanizaciones. Para el caso de Barranquilla, el número de barrios pasó de 133 en 1993 a 188 en el año 2010, siendo la mayor parte producto de invasiones y ubicados en el sur de la ciudad y, en menor proporción, barrios destinados a los estratos medios y altos localizados en el norte y nor-occidente de esta urbe. Para el caso de Cartagena, pasó de tener 120 barrios en 1993 a 170 en el 2010, más 18 Unidades Comunales de gobierno en la zona rural de la ciudad.

Como es lógico, el número de viviendas se incrementa y por ende el área urbanizada. Así, Barranquilla aumenta sus viviendas de 193.604 en el primero de los años a 248.251 en 2010, su área urbanizada cambia de 8.200 hectáreas en 1993 a 11.152 en 2010 (de acuerdo con las proyecciones establecidas en el POT del año 2000). En tanto, Cartagena cambia su número de viviendas de 123.208 en 1993 a 204.826 en el año 2010, mientras su área urbanizada se incrementa de 5.485 en 1993 a 9.442 hectáreas en el año 2010 (calculado con base en una media de 100 m² por habitante).

La aparición de una nueva dirección en el proceso de metropolización de Barranquilla y Cartagena, en este caso hacia el norte en ambas ciudades, se enmarca en la tendencia generalizada que se produce en América Latina de construir urbanizaciones cerradas en las afueras de la ciudad, para los sectores de medios y altos ingresos, en busca de *status*, seguri-

dad, mejores condiciones ambientales, y otras ventajas más, tal como han mostrado autores como Borsdorf (2003, 2003a), Geraiges (S.f), Hidalgo y Borsdorf (2005, 2005a); Borsdorf e Hidalgo (2009) De Mattos (2005), Vidal Koppmann (2008), Heinrichs, Nuissl y Rodríguez (2009) y Cattaneo (2011). De igual manera, la construcción de urbanizaciones para los estratos bajos hacia el sur de ambas ciudades-núcleo y en los municipios periféricos en esta segunda etapa, es una consecuencia de la privatización de la producción de vivienda social (hasta ese momento construida por el Estado a través del ICT) que se basa en el subsidio a la demanda y se localiza primordialmente en la zona periférica de las ciudades o en los municipios cercanos, con el fin de disminuir costos, acelerar la circulación del capital y por ende incrementar la ganancia, tal como es analizado por Brain y Sabatini (2006), Hidalgo (2007) e Hidalgo y Zunino (2011). Así mismo, la debilidad institucional en los municipios cercanos y el escaso control sobre las empresas urbanizadoras, impulsa la construcción de vivienda social en estos territorios, ya que al igual que en la Ciudad de México:

...las empresas inmobiliarias cuentan con varias ventajas en los municipios periféricos: disponibilidad y bajos precios del suelo, escasa regulación que permite a las empresas construir viviendas sin dotar de condiciones mínimas de urbanización; y arreglos políticos entre los agentes locales de distintos niveles de gobierno y las empresas constructoras. (Isunza y Méndez, 2011, p. 112)

Resumiendo, se puede afirmar que en el proceso de metropolización de Barranquilla y Cartagena la producción de vivienda se constituyó en un elemento fundamental de dicho proceso que incidió en la expansión territorial de estas ciudades, en la conurbación de algunos municipios y en el crecimiento poblacional y territorial de los mismos, tal como ha sido analizado en párrafos anteriores. Así mismo, es importante señalar que, en las dos etapas propuestas de la metropolización, las tendencias en

cuanto a la expansión territorial y la construcción de viviendas se explican por factores diferentes, pero relacionados que generaron rupturas y continuidades.

Así, en la primera etapa la construcción de vivienda obrera por parte del Estado y el surgimiento de barrios de invasión, se constituyeron en los dinamizadores de la suburbanización y, por ende, de la expansión territorial de Barranquilla y Cartagena y generaron la dirección de dicha expansión hacia el sur de ambas ciudades; en tanto, la vivienda de estratos medios y altos no presentaba la misma dinámica y se concentraba hacia el norte de ambas ciudades. Mientras que en la segunda etapa, la globalización económica y los cambios impuestos por la misma en las políticas de vivienda generaron unas nuevas tendencias en los procesos de metropolización y provocaron el surgimiento de una nueva dirección en la expansión territorial, asociada a la construcción de urbanizaciones cerradas para los estratos medios y altos de la población, en dirección al norte de ambas ciudades.

El proceso de metropolización de Barranquilla y Cartagena no solo estuvo generado por la dinámica demográfica y las políticas de vivienda establecidas en nuestro país; así mismo, los cambios en la economía repercutieron en el surgimiento y evolución de esta nueva forma de estructuración y construcción de las espacialidades urbanas, en tal sentido se puede afirmar que la construcción de los espacios metropolitanos responde igualmente a la adecuación de la ciudad a las nuevas necesidades e intereses de la economía capitalista, tal como ha sido estudiado y analizado por autores como Harvey (1998, 2003), Santos, (1993), Scott (2007), De Mattos (1996, 1999, 2001, 2006, 2007), Castells (1976, 1995, 1998) y Lencioni, Vidal-Koppmann, Hidalgo y Pereira (2011).

En tal sentido, se puede señalar que las dos etapas en que se divide el proceso de metropolización de estas ciudades, responde cada una de ellas

a un condicionante económico que las impulsa. Así, la primera de las etapas se enmarca en la política de sustitución de importaciones y en el impulso a la industria nacional que la burguesía nacional, en particular, y la burguesía de América Latina establecen como estrategia de desarrollo económico a partir de las recomendaciones de la Cepal, basadas en los planteamientos de Prebisch (1949, 1951); esta relativa industrialización va a incidir de manera notable en la estructuración de los espacios urbanos colombianos.

Esto por cuanto con el desenvolvimiento del modelo sustitutivo desde los fines de los cuarenta hasta mediados de los setenta; el sistema urbano industrial colombiano sufrió transformaciones significativas. Dichas transformaciones estuvieron ligadas a la forma cómo los distintos espacios urbanos o las regiones se insertaron de una manera especializada en el proceso de industrialización. (Loteró, 1995, p.100)

Estas políticas de sustitución de importaciones se concretan a través del impulso a los polos de desarrollo (por ejemplo la creación de la siderúrgica de Paz del Río, 1954), la canalización de recursos para la industria, las inversiones directas del Estado en este sector (ejemplos: la creación del Instituto de Fomento Industrial en 1940 y la creación de Ecopetrol en 1948), y un creciente proteccionismo (Ocampo, 1987). Así mismo, la llegada del Frente Nacional² (1958-1974) significó el fortalecimiento de estas políticas y el complemento de las mismas a través de un estímulo notable a las exportaciones en el gobierno de Lleras Restrepo (1966-1970) en el cual se establecieron medidas tendientes a incentivar la producción nacional con miras al mercado internacional; entre estas medidas, tenemos la unificación de la tasa de cambio, la devaluación gota a gota

² El Frente Nacional fue el acuerdo establecido entre los Partidos Liberal y Conservador en 1957, con el propósito de poner fin a la violencia política y alternarse el poder a partir de ese momento, repartiéndose de igual manera los puestos del Estado y no permitiendo la participación de otros movimientos o partidos políticos en la dirección del Estado. Una de las consecuencias de este acuerdo fue el surgimiento de los grupos guerrilleros como oposición a esta forma de democracia restringida.

y la creación de organismos de apoyo a las exportaciones como Proexpo (Fondo Para la Promoción de las Exportaciones).

De igual forma, en el gobierno de Lleras Restrepo se retomó la política de los polos de desarrollo, en especial a través del estímulo a las actividades industriales en las ciudades intermedias (30.000 a 200.000 habitantes en ese momento), con el fin de disminuir los desequilibrios regionales y frenar la creciente migración hacia las grandes ciudades a través de la adecuación del equipamiento de las ciudades intermedias y el fomento de las inversiones industriales en las mismas. Aunque esta política estaba destinada a estas ciudades, en una primera etapa se aplicó en Barranquilla, Cali y Medellín y, posteriormente, a las ubicadas en el rango de población anteriormente señalado. Un ejemplo de la influencia de esta política en Barranquilla lo constituye la creación, con el apoyo del IFI, de la empresa Monómeros Colombo-Venezolanos, la cual incidió en la ampliación y prolongación de la Zona Industrial paralela al río Magdalena.

Similarmente, en Cartagena se construyó la Planta de Soda Cáustica en la Zona Industrial de Mamonal, se creó la Compañía Colombiana de Astilleros (Conastil), se proyectó la construcción del Centro de Convenciones (punta de lanza del proceso de gentrificación de Getsemaní³) y se financió a través de Proexpo la construcción de hoteles en la zona de Bocagrande y el Laguito, entre otras obras.

La segunda de las etapas (1990-2010) es una consecuencia de la adopción de la globalización económica, como mecanismo para superar la crisis económica que afectaba al capitalismo mundial desde la década de los

³ Getsemaní es uno de los barrios más tradicionales del casco histórico de la ciudad de Cartagena, habitado desde la Colonia por personas de estratos bajos, en el que algunas de sus calles se convirtieron en sede de bares de mala muerte y en zona de prostitución para los habitantes del mismo barrio y de los sectores populares. A partir de la construcción del Centro de Convenciones a comienzos de la década de los ochenta del siglo pasado, se inició un proceso de gentrificación que ha traído como una de sus principales consecuencias el desplazamiento de la población de escasos recursos y la conversión de la zona en centro de servicios turísticos y lugar de residencia de personas de grandes recursos, por lo cual hoy es catalogado como el nuevo barrio "in" de Cartagena.

setenta del siglo pasado y construir un espacio acorde a las nuevas exigencias del capitalismo, tal como ha sido estudiado por autores como Benko (1990), Méndez (1997), Harvey (2003), Pulido (2004) y Pradilla y Márquez (2008). Al respecto, Pulido (2004) afirma: “El cambio sería entonces una respuesta concreta a la formación de crisis en un régimen de acumulación dado” (p.97).

En el caso de América Latina la adopción del modelo globalizador se concreta a través del llamado Consenso de Washington, impulsado por el gobierno de los Estados Unidos y los organismos financieros internacionales con sede en esa ciudad (Fondo Monetario Internacional y Banco Mundial) y negociado con la mayor parte de las naciones de esta zona del continente, bajo la presión de los planes de financiación concedidos por estos organismos, por lo cual de hecho, la adopción de sus recomendaciones, suponía una forma de imposición.

Con respecto a Colombia, durante los gobiernos de Virgilio Barco (1986-1990) y César Gaviria (1990-1994) se empezaron a aplicar dichas recomendaciones a través de distintas medidas, dentro de las cuales sobresalen las siguientes:

La instauración de una nueva Constitución, la reforma laboral, la reforma política, la disminución de las funciones del Estado, la descentralización administrativa, la elección popular de alcaldes y gobernadores, la Ley 388 de 1997, la apertura económica, y otras, son ejemplos de la aplicación de dicho Consenso, que incidió significativamente en la dinámica de las ciudades colombianas. (Llanos, 2012, p.143)

Estos cambios en la economía capitalista y las consecuencias espaciales que se derivan de los mismos, generaron nuevas formas de estructuración de los espacios urbanos que se hicieron sentir en las ciudades intermedias de América Latina y, por ende, en las de Colombia; de allí que en Barranquilla y Cartagena, la metropolización que se producía se reflejaba

en un cambio en las actividades económicas predominantes, lo cual, a su vez incidía en la forma cómo se construía el espacio urbano de estas ciudades.

Para el caso de Barranquilla, la primera de las etapas se caracteriza por el surgimiento y consolidación relativa de la industria como actividad fundamental en la estructura económica de la ciudad. Así, se observa como desde la década del treinta del siglo pasado comienza a formarse una incipiente industria que se va fortaleciendo gradualmente, gracias a la existencia de capitales provenientes del comercio exterior que Barranquilla comandaba debido a su condición de puerto marítimo más importante del país en las primeras décadas del siglo XX. De acuerdo con Llanos (2010), Barranquilla pasa de tener 126 establecimientos industriales en 1937 a 580 en 1945. Aunque a partir de finales de la década de los cincuenta del siglo XX la industria barranquillera empezó a dar muestras de decadencia y su participación en el PIB departamental disminuía, su importancia en la construcción del espacio urbano seguía siendo notoria, hasta tal punto que la ubicación de las dos zonas industriales, una en dirección norte y paralela al río Magdalena y otra en dirección al municipio de Soledad, en torno a la vía al aeropuerto, direccionaron el proceso de expansión de Barranquilla.

La localización de las dos zonas industriales trajo aparejada la construcción de barrios populares (formales e informales) en torno a las mismas. Así, en dirección al sur de la ciudad y, en especial, al municipio de Soledad, se erigieron una gran cantidad de urbanizaciones que ocuparon prácticamente toda esta zona de la ciudad y produjeron la conurbación con aquel municipio y el inicio de su expansión territorial del mismo modo, la aparición de barrios en torno a la zona industrial de la Vía 40, produjo la incorporación al área urbana de los corregimientos de La Playa, Siape y Las Flores (Ver Figura 11).

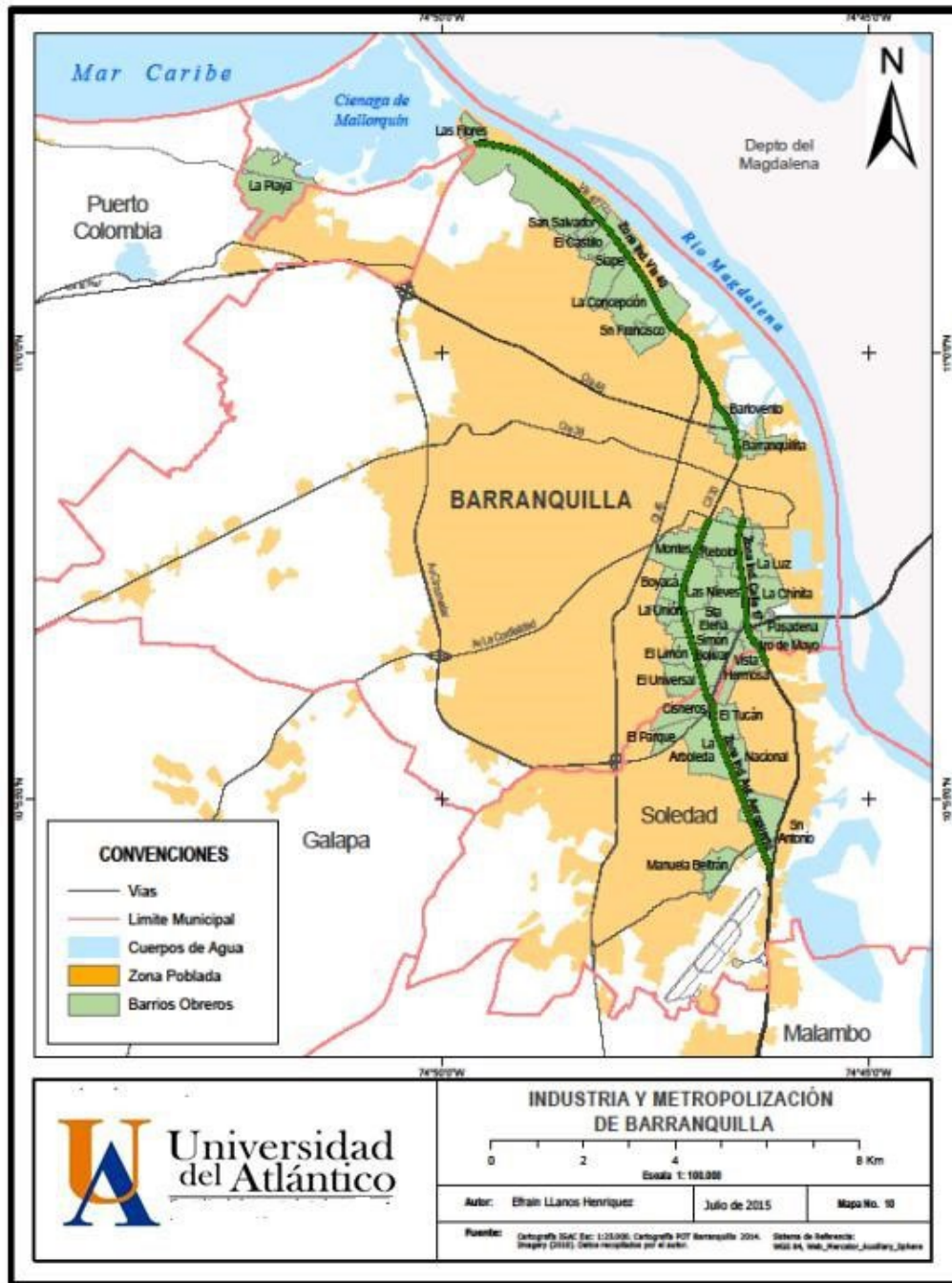


Figura 11
Industria y metropolización de Barranquilla,
Colombia, 2015

Todo esto a pesar de la crisis de la industria barranquillera en particular y de la economía de Barranquilla en general, originada en gran parte por la crisis de la economía venezolana de mediados de la década de los 80 –principal mercado externo de la industria local de acuerdo con la Cámara de Comercio 1989–, y por el fin de la llamada “Bonanza Marimbera” que había aportado capitales de inversión originados en el tráfico de marihuana, Llanos (2012). Todo esto implicó para la industria barranquillera una disminución de su participación en el empleo de la ciudad de un 28 % del total a finales de la década de los 50 del siglo pasado a solo el 15 % a finales de los 80 del mismo siglo; de igual manera el número de establecimientos industriales disminuyó de 770 en 1953 a solo 513 en 1990 y su participación en el empleo industrial nacional decrece de 10,3 % en 1958 a 6,1 % en 1986, de acuerdo con cifras del Dane, (1967, 1990), Cámara de Comercio, (1993) y Sojo, (1955).

No obstante, estos indicadores, la ciudad seguía atrayendo a una gran cantidad de población migrante que se ubicaba en Barranquilla y que dada la incapacidad de la industria y de la economía formal para emplear esta mano de obra, propiciaba la informalidad y la búsqueda de soluciones no legales al problema de la vivienda. Así mismo, en este periodo comienza a darse un proceso de relocalización industrial en algunos de los municipios de la periferia de Barranquilla, en especial en Soledad y Malambo, construyéndose en este último el Parque Industrial de Malambo (PIMSA) en la década de los ochenta, aprovechando las facilidades tributarias que daba el municipio y la posición privilegiada que representaba su cercanía al aeropuerto, el tener puerto sobre el río y estar en la troncal occidental; además de contar con suficiente mano de obra de los municipios cercanos.

Para el caso de Cartagena, la industria en esta ciudad en la primera mitad del siglo XX no constituía un rubro destacado dentro de la estructura económica ya que en el censo de 1945 apenas contaba con 136 establecimientos industriales que generaban el 2,1 % del empleo industrial nacional (en contraste, Barranquilla generaba el 10,5 %); sin embargo, desde mediados de la década de los cincuenta del mismo siglo, la construcción de la refinería de petróleo de Cartagena, generó la creación de una zona industrial

en el sector de Mamonal, con la localización de varias industrias relacionadas con la producción y refinamiento del petróleo, lo cual impulsó la industria cartagenera hasta tal punto que ya, a comienzos de la década del setenta, aportaba aproximadamente el 4 % del PIB industrial nacional y a comienzos de los 80 ya aportaba el 5,15 %, de acuerdo con cifras del Dane 1980.

El establecimiento de la zona industrial de Mamonal, de igual manera incidió en las tendencias del crecimiento y expansión territorial de Cartagena hacia el sur de la ciudad y en torno a la zona industrial recién establecida, a través de la construcción de urbanizaciones obreras por parte del ICT y la edificación de barrios ilegales e informales por parte de movimientos sociales que buscaban la solución de sus necesidades de vivienda. Así, en el periodo 1970-1990 se construyen en Cartagena casi 60.000 viviendas, en su mayor proporción hacia el sur de la ciudad (Ver Figura 12). Igualmente, en este periodo se da la urbanización masiva de los sectores de Bocagrande, El Laguito y Castillo Grande, con la construcción de edificios de apartamentos destinados a población de estratos medios y altos, y de hoteles destinados a cubrir la demanda del turismo que empezaba a consolidarse como una actividad destacada dentro de la economía cartagenera.

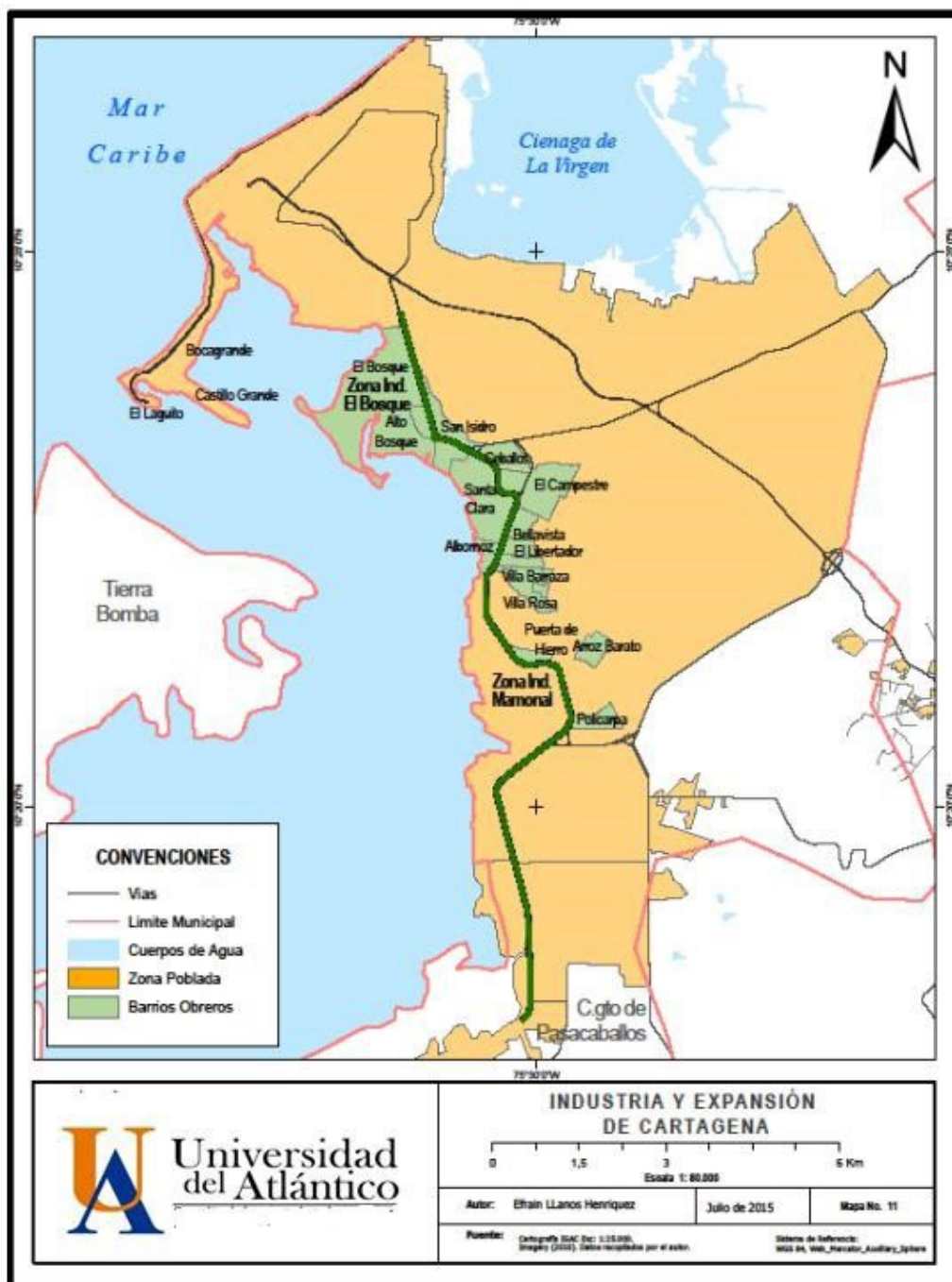


Figura 12
Industria y expansión de Cartagena, Colombia, 2015

El segundo periodo de este proceso de metropolización en Barranquilla y Cartagena, ha estado jalonado por la influencia de la globalización económica que ha implicado la deconstrucción y reconstrucción de los espacios urbanos para adecuarlos a las nuevas exigencias de la economía capitalista, tal como ha sido estudiado por autores como Borja y Castells (1998), Castells (1995, 1998, 2001), Méndez (1997), Sassen (1991, 2013), Harvey (1998, 2003, 2013), De Mattos (1996, 1999, 2001, 2007, 2009, 2010) y Montoya (2004). Al respecto, este último autor nos muestra cómo los recientes cambios en la economía han incidido en la dinámica urbana al señalar que:

Asistimos, entonces, a una reorganización permanente de las ciudades dependiente, hoy más que nunca, del comportamiento de los mercados financieros, configurándose una jerarquía urbana no condicionada exclusivamente por el peso demográfico o la concentración de funciones administrativas, sino por las nuevas actividades relacionadas con lo que Castells (1996) denomina economía informacional. (Montoya, 2004, p. 41).

Lógicamente en ciudades como Barranquilla y Cartagena también se ha producido la influencia de la economía global en la estructuración de sus espacios, de allí que las élites económicas y sociales de estas urbes trataron de convertirlas en competitivas y atractivas para la inversión del capital extranjero, al cual se le abren las puertas. Las élites de las dos ciudades ven en la globalización la oportunidad de mejorar el comportamiento económico. En Barranquilla, la dirigencia local consideraba que la globalización beneficiaría a la ciudad y produciría la relocalización industrial, que traería nuevas industrias a la ciudad y permitiría el fortalecimiento de esta actividad. Al respecto Llanos (2012), reseña las palabras de un dirigente económico de la ciudad, Héctor Rodelo quién afirma: “Barranquilla, definitivamente, es el foco para la concentración de las industrias con miras al TLC” (p.152). En Cartagena, sus élites esperaban un aumento de la industria, un fortalecimiento de los puertos y una consolidación del turismo y de los servicios en general.

Con respecto a Barranquilla se puede señalar que aunque se esperaba una reactivación industrial a través de la llegada de nuevas inversiones, en realidad, la industria de la ciudad en particular y del departamento en general (concentrada en el Área Metropolitana de Barranquilla) ha tenido una disminución en su participación en el PIB departamental y nacional. Así, con respecto al primero, en 1990, la industria aportaba el 34 % del mismo, y en el año 2010 apenas alcanzaba el 14,95 %; en cuanto a la participación de la industria del Atlántico en el PIB industrial nacional en 1990 alcanzaba el 8,1 %, y en el 2010 se había reducido a solo el 5,38 %. Es decir, la globalización como tal incide de manera poco positiva en el desarrollo y consolidación de la industria de Barranquilla; debido ello a que las élites de Barranquilla y los inversionistas optan por trasladar la sede de las industrias hacia los municipios cercanos, buscando las ventajas que presentan estos en cuanto a menor precio de las tierras, menor nivel de impuestos y un menor control de las autoridades municipales; de allí que, Soledad, Malambo y en menor proporción Galapa y Tubará empezaron a consolidarse como sedes de las industrias en el departamento del Atlántico.

El proceso de deslocalización de la industria de Barranquilla es tan manifiesto que, de tener 483 establecimientos industriales en 1992 pasa a tener solo 377 en el año 2012, de acuerdo con cifras de la Encuesta Anual Manufacturera del Dane; de igual manera, la zona industrial de la Vía 40 pasa a convertirse en una zona de servicios dada la desaparición y quiebra de muchas de las industrias que tenían asiento en ese lugar. Aunque hay que señalar que surgen nuevos focos industriales en Barranquilla, especialmente en torno a la vía Circunvalar y en dirección a Tubará.

El proceso de relocalización de la industria se ha producido principalmente hacia la zona periférica de Barranquilla y en algunos de los municipios de su área metropolitana, en especial Malambo y en menor proporción Galapa, los cuales han otorgado beneficios tributarios a las empresas industriales que se ubiquen en sus territorios; además, la legislación en materia de zonas francas, en especial la Ley 1004 (2005) y los decretos

383 y 4051 de 2007, expedidos por la Presidencia de la República con el fin de atraer las inversiones de capital, impulsar el desarrollo industrial y promover el empleo, hacer más competitivas las regiones frente a los retos de la globalización y promover las economías de escala; incentivó la creación de estas zonas francas, de las cuales en el departamento del Atlántico y en especial en el AMB (Área Metropolitana de Barranquilla) se localizan tres. De igual manera, la necesidad de hacer más competitiva a la industria local e integrarla a los mercados globales, impulsó la creación de los llamados Parques Industriales, que buscan mejorar la productividad de las empresas, aumentar su competitividad y disminuir los costos, entre otras ventajas.

La construcción de Zonas Francas y de Parques Industriales direccionó de alguna forma, la expansión metropolitana de Barranquilla, dada la tendencia a ubicar dichas construcciones hacia los municipios cercanos, aprovechando el relativo bajo costo de las tierras, las ventajas tributarias ofrecidas por los municipios, el menor control de las autoridades municipales y el bajo costo de los servicios. Una relación de las zonas francas y los parques industriales establecidos en Barranquilla y su AMB, se puede observar en la Tabla 17, en la cual se detallan los municipios donde se ubican este tipo de establecimientos y los años de su creación, notándose cómo desde 1986 con la creación del Parque Industrial de Malambo se inicia una tendencia predominante de localizar tanto zonas francas como parques industriales hacia la periferia de la ciudad y en los municipios del AMB; de igual manera, la Tabla nos señala como a partir de la década de los 90 del siglo pasado, se inició un aumento notorio en el número de estos establecimientos, al pasar de solo dos hasta 1986 a once en el año 2011.

Tabla 17
Zonas Francas y Parques Industriales en el AMB,
Colombia, 1964-2011

Nombre	Año de creación	Localización
Zona Franca Industrial de Barranquilla	1964	Barranquilla
Parque Industrial de Malambo S.A (PIMSA)	1986	Malambo
Parque Industrial Metropolitano	1996	Barranquilla, límites con Galapa
Parque Industrial Marisol	1998	Barranquilla
Parque Industrial La Trinidad	2000	Barranquilla
Parque Industrial Almacarga	2002	Malambo
Parque Industrial y Logístico	2002	Malambo
Parque Industrial Vía 40	2004	Barranquilla
Parque Industrial Río Norte	2006	Barranquilla
Zona Franca La Cayena	2008	Barranquilla, límites con Tubará
Zona Franca Internacional del Atlántico (ZOFIA)	2011	Galapa

Fuente: Elaboración del autor

Existen en estos momentos, en construcción o proyectados, 12 nuevos Parques Industriales y/o Zonas Francas, 7 de los cuales están ubicados en municipios de la periferia de la ciudad y 5 en Barranquilla, con lo cual se sigue acentuando el proceso de metropolización de la capital del departamento del Atlántico.

Obviamente, la disminución del peso de la industria de Barranquilla en el PIB, significó, por otro lado, un proceso de terciarización de la economía de la ciudad-núcleo que aumentó de manera significativa sus actividades de comercio y servicio. En tal sentido, Barranquilla pasó de una participación 65 % en 1990 a 76 % en 2010, todo esto producto de la llegada de una gran cantidad de inversionistas, tanto nacionales como extranjeros, que ingresaron sus capitales en este sector de la economía, especialmente con la construcción de hipermercados y centros comerciales, hoteles y restaurantes de alto estrato, servicios médicos especializados, *call centers*, empresas de servicios a la producción, entre otros; la llegada de inversio-

nistas y capitales a esta ciudad ha llevado a que sus dirigentes la cataloguen como la “capital del Tratado de Libre Comercio”.

El incremento en la Inversión Extranjera Directa (IED), se puede observar en el hecho de que esta haya pasado de US\$83 millones en 2012 a US\$430 millones en el 2013, convirtiéndose en la segunda ciudad del país en este aspecto, solo superada por Bogotá y ubicándose por encima de Medellín y Cali (ciudades con mayor tamaño de población y con un mayor peso económico), de acuerdo con cifras de Pro-Barranquilla. Según esta misma fuente (2015), los principales inversionistas provienen de Estados Unidos, con un 9 % del total de la IED y Chile con el 5 %; y en el periodo de 2010 hasta mediados de 2015 se han instalado en Barranquilla 115 empresas producto de la IED. Una muestra de estas empresas instaladas se puede ver en la Tabla 18.

Al lado de esta terciarización formal, se ha producido la denominada “terciarización espuria” (Bonett, 2005, 2006) producida por la poca generación de empleo formal que se presenta en una industria que disminuye el número de sus empresas, o intensiva en capital pero no en mano de obra, y un sector servicios que no da cabida a la enorme masa de población económicamente activa que busca empleo. Todo esto conduce a que una parte considerable de la población trabajadora de Barranquilla y su Área Metropolitana se gane la vida a través de actividades informales. Según cifras del Dane, a finales del año 2013 el 55,4 % de los trabajadores estaban en la informalidad (438.939), los cuales se dedican en un alto porcentaje a la prestación de servicios informales o ilegales tales como: la venta ambulante, el mototaxismo, el bicitaxismo⁴, los servicios telefónicos, la vigilancia y la mensajería, entre otros. La informalidad alcanza tal nivel que, en el último censo (julio de 2011) realizado por la Alcaldía de Barranquilla, para determinar el número de vendedores estacionarios en el centro de la ciudad, alcanzó la cifra de 9.160, calculándose que el número de vendedores móviles o ambulantes duplica la cifra de los primeros.

⁴ El mototaxismo y el bicitaxismo son formas ilegales e informales de prestación del servicio público de transporte que se realizan a través del uso de motocicletas y bicicletas adaptadas para el desplazamiento de pasajeros y de carga.

Tabla 18
Empresas de Inversión Extranjera Directa (IED)
en Barranquilla, Colombia, 2010-2015

Año	Nombre de empresa	País de origen	Sector	Monto en US\$
2010	Locatel	Venezuela	Comercio	4.000.000
2010	Shuterland	India	BPO*	2.000.000
2010	Verocerámica	Venezuela	Mat. de construcción	1.000.000
2011	Aliser Colombia	España	Máquinas y equipos	11.720.877
2011	Bravo Petroleum	EE.UU	Petróleo	21.680.217
2011	Éxito	Francia	Grandes superficies	13.008.130
2011	PriceSmart	EE.UU	Grandes superficies	17.000.000
2011	Seacor	EE.UU	Logística y transp.	13.000.000
2012	Austin Engineering	Australia	Máquinas y equipos	4.000.000
2012	Falabella	Chile	Comercio	15.000.000
2012	Marina Pto Velero	España	Hotelería	5.420.054
2012	Aje Group	Perú	Alimentos y bebidas	18.000.000
2013	CSP Tubi 360	EE.UU	Metalmecánico	100.000.000
2013	Clínica Porto Azul	Chile	Salud	91.056.911
2013	Globenet	Brasil	IT**	90.000.000
2013	Foster Ingeniería	EE.UU	Mat. de construcción	6.000.000
2013	Hotels Hampton Inn	EE.UU	Hotelería y turismo	10.840.108
2014	Sykes	EE.UU	BPO	2.000.000
2014	Hotel Hilton Garden	EE.UU	Hotelería y turismo	100.000.000
2015	Jerónimo Martins	Portugal	Comercio	4.020.000
2015	Samsung	Corea del sur	IT	1.000.000
2015	Kantati	Ecuador	Químico	1.000.000

Fuente: Pro-Barranquilla, 2015
* Business Process Outsourcing
** Informática y Tecnología

La terciarización de la economía de Barranquilla, tanto formal como informal, ha influido en la estructuración del espacio metropolitano, de allí que Barranquilla en su zona de expansión hacia Puerto Colombia y hacia el norte de la ciudad, se ha convertido en la sede de numerosas empresas de servicios de alto rango, mientras que el espacio público ha sido invadido por los prestadores de servicios informales; de igual manera, hacia la zona de expansión del sur de la ciudad y en inmediaciones de los municipios que se han convertido en lugar de residencia de los sectores obreros,

(Soledad, Malambo y Galapa) se han establecido empresas de servicios para esta población. Una muestra de estas empresas instaladas en las dos zonas mencionadas se puede observar en las Tablas 19 y 20.

Tabla 19
Empresas de servicios localizadas en la zona
de conurbación Barranquilla-Puerto Colombia, Colombia, 1972-2011

Nombre	Año de establecimiento	Municipio
Universidad del Norte	1972	Puerto Colombia
Colegio Karl C. Parrish	1983	Puerto Colombia
Hipermercado Makro	1996	Barranquilla
Royal School	1998	Puerto Colombia
Jardines de la Eternidad	1998	Puerto Colombia
Universidad Libre	2000	Puerto Colombia
Universidad Antonio Nariño	2000	Puerto Colombia
Colegio Alemán	2001	Puerto Colombia
Universidad del Atlántico	2002	Puerto Colombia
Universidad San Martín	2002	Puerto Colombia
Centro Comercial Buenavista	2002	Barranquilla
Hipermercado Home Mart	2009	Barranquilla
Centro Comercial Gran Boulevard	2009	Barranquilla
Centro Comercial Buenavista 2	2010	Barranquilla
Centro Comercial Miramar	2010	Barranquilla
Hotel Dann Carlton	2010	Barranquilla
Hotel Sonesta	2010	Barranquilla
Hipermercado Price Smart	2011	Barranquilla
Clínica Porto Azul	2012	Puerto Colombia

Fuente: Elaboración del autor

Esta Tabla 19 nos pone en evidencia cómo a partir de 1972 con la creación de la Universidad del Norte, construida en terrenos donados por el grupo constructor Parrish, se inició el proceso de localización de empresas de servicios – posteriormente la ubicación de urbanizaciones para estratos altos –, que condujo a la conurbación con el municipio de Puerto Colombia, acentuándose dicho proceso a partir de la década de los 90, tal como se aprecia en esta Tabla.

Del mismo modo, la Tabla 20 nos muestra cómo la necesidad de conquistar el mercado compuesto por la mayor concentración de población ubicada al sur de la ciudad y de los municipios conurbados de Soledad, Galapa y Malambo, produjo la instalación de empresas de servicios en esa zona, las cuales se hicieron notorias a partir de la década de los 90 del siglo pasado y se acentuó aún más en lo corrido del presente, en el que los grupos empresariales empezaron a ubicar en especial, supermercados y centros comerciales en esta zona de Barranquilla y de los municipios conurbados, principalmente en Soledad, al ser este municipio el de mayor población en el departamento, solo superado por Barranquilla.

Tabla 20
Empresas de servicios en el sur de Barranquilla
y otros municipios del Área Metropolitana, Colombia, 1989-2013

Nombre	Año de establecimiento	Municipio
Central de Abastos	1989	Soledad
Terminal de Transporte	1993	Soledad
Centro Comercial Metrocentro	1995	Barranquilla
Súper Almacén Olímpica	2003	Soledad
Centro Comercial Panorama	2006	Barranquilla
Centro Comercial Metropolitano	2006	Soledad
Hipermercado Carrefour Calle 30	2007	Barranquilla
Jardines de la Eternidad del sur	2007	Soledad
Hipermercado Carrefour	2010	Soledad
Centro Comercial Gran Plaza del Sol	2013	Soledad

Fuente: Elaboración del autor

En el caso de Cartagena como se mencionó anteriormente, la dirigencia de esta ciudad veía en la globalización la posibilidad de lograr un aumento de la industria, un fortalecimiento de los puertos y una consolidación del turismo y de los servicios en general. A diferencia de Barranquilla, en donde la industria disminuye su participación tanto en el PIB departamental como en el nacional, la industria cartagenera se ve beneficiada con la llegada de la globalización y ve fortalecida su participación tanto en el

PIB departamental como en el nacional. Así, vemos cómo, en 1990, esta actividad económica representaba el 4,8 % de la producción industrial nacional y en el año 2010 alcanzaba el 6,6 % de esta producción a pesar de tener apenas el 1,2 % de los establecimientos industriales y el 1,9 % de la mano de obra empleada, de acuerdo con cifras del Dane 1991, 2011. Este fortalecimiento de la industria cartagenera se debe en parte a la gran cantidad de Inversión Extranjera Directa (IED) que se ha realizado en este sector a partir de la globalización económica. Las cifras de la Cámara de Comercio de esa ciudad muestran que en 2013, el 41,7 % de la IED se concentró en la actividad industrial.

A diferencia de Barranquilla, donde se ha dado un proceso relativo de relocalización industrial hacia los municipios del Área Metropolitana, en Cartagena la industria se sigue concentrando en la zona urbana de la ciudad (aproximadamente, el 95 % de los establecimientos de acuerdo con la Encuesta Anual Manufacturera de 2010), en especial en la zona industrial de Mamonal, en la que hay una especialización de las empresas en actividades relacionadas con la industria petroquímica (72 % de las empresas); mientras que en los municipios de la periferia de esta ciudad, la presencia de establecimientos industriales es insignificante.

Esta situación es producida por la ubicación más favorable de Cartagena dada su condición de ciudad costera y por el hecho de poseer una gran cantidad de tierras libres debido a su relativa gran extensión territorial, 609 km², de los cuales en aproximadamente 100 se concentra la zona urbanizada, quedando una gran cantidad de reservas territoriales en manos de las empresas inmobiliarias, constructoras y grandes terratenientes urbanos. Incluso, las zonas francas y los parques industriales se ubican en el área urbana de la ciudad o en la zona de expansión urbana. Ver Tabla 21 en la cual se muestra cómo al igual que en Barranquilla y su área metropolitana, en Cartagena a partir de la década de los 90 del siglo pasado y acentuada aún más en el presente siglo, se ha producido la creación de parques industriales y zonas francas, buscando la competitividad que le permita a estas industrias integrarse más fácilmente a la economía global.

Tabla 21
Zonas Francas y Parques Industriales en Cartagena,
Colombia, 1994-2011

Nombre	Año de creación	Localización
Zona Franca Industrial de Bienes y Servicios	1994	Mamonal (Cartagena)
Zona Franca La Candelaria	1999	Mamonal (Cartagena)
Parque Industrial TLC de Las Américas	2008	Mamonal (Cartagena)
Centro de Distribución Logística y Comercial B.L.O.C Port	2010	Mamonal Cartagena
Zona Franca Parque Central	2011	Oriente de Cartagena
Zona Franca Puerta de Las Américas	2011	Norte de Cartagena

Fuente: Elaboración del autor

La presencia de la zona industrial de Mamonal, fortalecida aún más con la globalización ha incidido en el proceso de expansión de Cartagena y ha direccionado este proceso, especialmente con la construcción de urbanizaciones obreras e informales hacia ese sector de la ciudad, mientras que las urbanizaciones de estratos altos se ubican en el sector opuesto, especialmente en dirección al norte en los alrededores de la autopista a Barranquilla.

Con respecto al fortalecimiento de los puertos, Cartagena se ha venido consolidando como la primera de las sociedades portuarias regionales, aportando para el año 2010, el 17 % del total de la carga transportada por vía marítima en Colombia, de acuerdo con las cifras de la Superintendencia de Puertos y Transporte. En un sentido amplio, es decir, incluyendo los puertos dedicados al embarque de carbón y petróleo, Cartagena solo es superada por el Puerto de Santa Marta y el Puerto del Cerrejón, dedicados al embarque del carbón. De idéntica forma, Cartagena recibe el 76 % de los viajeros que llegan en cruceros, de acuerdo con las cifras del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para el año 2010.

A pesar del fortalecimiento y consolidación de Cartagena como primera ciudad industrial del Caribe colombiano, se ha presentado de igual manera un proceso de terciarización de la economía que ha incidido en la estructuración del espacio urbano de la ciudad, especialmente en el sector turismo, en el cual, en estos momentos y de acuerdo con Invest in Cartagena (Agencia de promoción de inversiones de Cartagena de Indias y Bolívar) se desarrollan inversiones por más de 600 millones de dólares por parte de cadenas hoteleras internacionales tales como: Intercontinental, Hyatt, Sheraton, Hampton Inn, Holiday Inn, Occidental, entre otras. Lo anterior permitirá la construcción de 3.858 nuevas habitaciones que se sumarán a las 9.757 actuales de acuerdo con las cifras de la Corporación de Turismo de Cartagena. El proceso de terciarización de la economía cartagenera es tan notorio que, para el año 2010, el 78,5 % de los empleados se ocupaban en el sector servicios, siendo comercio, hoteles y restaurantes uno de los sectores más importantes al aportar el 30 % del empleo total.

El fortalecimiento del sector turismo en Cartagena, logrado en parte por la llegada de grandes inversionistas extranjeros, ha conducido a la integración a esta actividad de zonas ocupadas por población de escasos recursos y el desplazamiento de esta a otros lugares de la ciudad, tales como el corregimiento de la Boquilla, en el cual se han construido hoteles de lujo correspondientes a cadenas internacionales; el sector de Getsemaní en el centro histórico, ocupado por habitantes de estratos bajos y hoy en un proceso de gentrificación, que los ha desplazado; y la isla de Barú, en la cual se construyen de igual manera hoteles y cabañas de lujo en detrimento de la población nativa.

La terciarización de la economía también se ha producido por la vía de la informalidad, en tal sentido, la prestación de servicios informales tales como mototaxismo, bicitaxismo, seguridad y vigilancia informal, llamadas y comunicación y mensajería, entre otros, ocupan a un 58,69 % del personal empleado, de acuerdo con cifras de la Gran Encuesta Integrada

de Hogares (GEIH) del Dane del año 2010. Así mismo, se calcula que en el centro de la ciudad se ubican aproximadamente unos 4.000 vendedores ambulantes.

La terciarización de la economía en esta etapa de globalización económica ha traído como uno de sus resultados más notorios, la expansión territorial de Cartagena y la metropolización de la misma, en dos direcciones claramente definidas, una hacia el norte de la ciudad en torno a la autopista a Barranquilla, donde se han construido una serie de urbanizaciones para los estratos altos de la ciudad, acompañadas de empresas de servicios de alto rango, en especial asociadas al sector turismo; y otra en torno a las islas que circundan a Cartagena, que, de igual manera acogen a urbanizaciones para estratos altos y actividades e instituciones de servicios vinculadas al turismo. Por otro lado, la terciarización por la vía de la informalidad implica la ocupación del espacio público, primordialmente en la zona céntrica de Cartagena y en los sitios de interés turístico. Una muestra de las urbanizaciones y empresas de servicios ubicadas en torno a la autopista a Barranquilla se puede observar en la Tabla 22.

Esta tabla, nos muestra cómo a partir de la década del 90 del siglo pasado, empezó un proceso de expansión de Cartagena hacia el norte en dirección a Barranquilla, a través de la construcción de urbanizaciones para población de medios y altos recursos, y de empresas de servicios para la misma población; todo ello impulsado por el Acuerdo 14, de marzo de 1994, que establece el Plan de Ordenamiento Físico de la Zona Norte de Cartagena y de la isla de Barú y que buscaba impulsar la metropolización de Cartagena, convirtiendo esta zona suburbana en un espacio para estos estratos de la población; apuntalado todo ello con la construcción de obras de infraestructura, tales como la autopista a Barranquilla y la instalación del servicio de acueducto para los corregimientos de Cartagena ubicados en esta zona. La localización de estas urbanizaciones y empresas de servi-

cios comienza a partir de la década del 90 del siglo XX y se acentúa en lo corrido del presente siglo.

Tabla 22
Urbanizaciones y empresas en la zona de expansión
del norte de Cartagena, Colombia, 1992-2010

Nombre	Año de establecimiento
Colegio Británico	1992
Hotel Las Américas	1995
Universidad Jorge Tadeo Lozano	1999
Gimnasio Altair	1999
Casa del Mar, Beach golf y tenis Resort	2006
Urbanización Barcelona de Indias	2008
Urbanización Terranova de Indias	2008
Urbanización Cartagena Laguna Club	2008
Urbanización Nueva Andalucía	2008
Karibana beach golf condominium	2008
Puerta de Las Américas, Zona Franca	2010
Colegio Jorge Washington	2010
Gimnasio Cartagena de Indias	2010
Hotel Karmairí	2010
Centro Comercial Las Ramblas	2011
Hotel Sonesta	2011
Hotel Holiday Inn Cartagena Moros	2011
Hotel Estelar Gran Playa Manzanillo	2011
Hotel Occidental Grand Cartagena	2012

Fuente: Elaboración del autor (2012)

En síntesis, los cambios en las actividades económicas producidos en las dos etapas del proceso de metropolización de Barranquilla y Cartagena han marcado una influencia muy notable en la estructuración de los espacios urbanos de estas dos ciudades. En general, en la primera etapa, la industrialización relativa que se produce en ambas ciudades, generó una expansión de estas urbes en dirección a las zonas donde se localizaron

las zonas industriales. Así, la construcción de urbanizaciones obreras formales e informales en torno a estas zonas industriales produjo la conurbación de Barranquilla con Soledad a mediados de la década del setenta del siglo pasado y en Cartagena produjo el crecimiento físico de la ciudad de Cartagena hacia el sur de la misma y en torno a la zona industrial de Mamonal.

En la segunda etapa, la influencia de la globalización produjo una relocalización de la industria del departamento del Atlántico en los municipios de la periferia de la ciudad, en especial Soledad y Malambo, que forman una unidad con Barranquilla sin solución de continuidad; entre tanto, Barranquilla se convirtió en una ciudad con una economía terciarizada lo cual implicó la aparición de una gran cantidad de empresas de servicios, en especial hacia la zona norte de la ciudad y en el sector conurbado con Puerto Colombia; así mismo, la terciarización informal generó la ocupación del espacio público, en especial hacia el centro histórico de la ciudad. En Cartagena, por el contrario, se produjo un fortalecimiento de la industria que aumentó su concentración en la zona urbana de la ciudad, sin mayor presencia en los municipios del área metropolitana. Así mismo, la terciarización de la economía produjo efectos similares a los de la capital del departamento del Atlántico, generándose una expansión de la ciudad en dirección al norte, en torno a la autopista a Barranquilla, a través de la construcción de empresas de servicios de alto rango y la construcción de urbanizaciones para los estratos altos.

En cuanto al aumento de los flujos entre la ciudad-núcleo y los territorios vecinos, se puede afirmar que la metropolización ha implicado un notorio incremento de los mismos, que, en los casos estudiados, se puede notar claramente a través del número de empresas que prestan el servicio de transporte entre las dos ciudades en proceso de metropolización y los territorios de su área de influencia más cercana, es decir, los municipios de la periferia de ambas ciudades.

Con respecto a Barranquilla, se puede constatar fácilmente el incremento de estos flujos poblacionales al analizar el número de empresas que prestan el servicio de transporte entre esta ciudad y los municipios del área metropolitana, las rutas establecidas, el número de viajes y la cantidad de población transportada, en los años de referencia, es decir, entre 1970 y 2012. Las cifras referidas a estos aspectos nos proporcionan un indicador del grado de relación establecida entre la ciudad-núcleo y los entes territoriales vecinos y nos muestran cuáles de los municipios periféricos ha alcanzado un mayor nivel de relaciones con aquella ciudad.

Con relación a esto, se puede señalar que el municipio de Soledad, dada la cercanía a Barranquilla, con la cual se encuentra conurbada, y su enorme crecimiento demográfico, ya mostrado anteriormente, muestra el mayor volumen de relaciones y flujos con la capital del departamento del Atlántico, lo cual se puede notar en el hecho de que, a principios de la década del setenta del siglo pasado, solo dos empresas de transporte prestaban ese servicio, cubriendo una única ruta que iba de la plaza principal de este municipio al centro de Barranquilla; hoy, el número de empresas se ha incrementado alcanzando la cifra de dieciocho (18) y cubriendo cuarenta y dos rutas (42). Lógicamente, esto se explica debido al hecho de que a principios de la década de los setenta, la población de este municipio alcanzaba los 65.127 habitantes, mientras que en el censo del año 2005 llegaba a 455.796 y en la actualidad, según su alcalde este municipio cuenta con 750.000 habitantes.

De la misma forma el municipio de Malambo ha incrementado sus relaciones y flujos con Barranquilla, especialmente en las dos últimas décadas, al pasar de solo una empresa y una sola ruta hacia Barranquilla a comienzos de la década de los noventa a tres (3) empresas y siete (7) rutas actualmente; así mismo, Puerto Colombia ha aumentado las empresas prestadoras del servicio de transporte y el número de rutas cubiertas, de una empresa y dos rutas hasta la década de los noventa a siete (7) empresas y once (11)

rutas en la actualidad. Entre tanto, Galapa, sigue manteniendo una sola empresa y una sola ruta, no obstante, el incremento en su población, lo único que ha incrementado es la frecuencia de sus viajes.

A diferencia de Barranquilla, ciudad en la que, en términos generales se han incrementado tanto el número de empresas, como el número de rutas cubiertas y las frecuencias de viajes, entre aquella y los municipios periféricos, en el caso de Cartagena y sus municipios periféricos, no se ha producido un incremento en el número de empresas y de las rutas cubiertas, ya que se sigue prestando el servicio a través de una única empresa y de una sola ruta en cada uno de los municipios de la zona metropolitana de la ciudad, excepción hecha de Turbaco que, de igual manera, es cubierta por una sola empresa, pero debido al hecho que algunas urbanizaciones están construidas en la zona de conurbación de Cartagena son cubiertas por empresas de transporte urbano de Cartagena. Esta diferencia entre Barranquilla y su área metropolitana y Cartagena y su zona de influencia en cuanto al transporte se debe a que ninguno de estos municipios ha alcanzado el nivel poblacional y la importancia económica que han alcanzado los municipios cercanos a Barranquilla. Así, vemos como Soledad y Malambo superan con creces en importancia económica y peso demográfico a poblaciones como Turbaco, Turbana y Arjona, poblaciones más cercanas al núcleo urbano de Cartagena. Una síntesis de la segunda etapa del proceso de metropolización de Barranquilla y Cartagena se puede observar en la Figura 13.

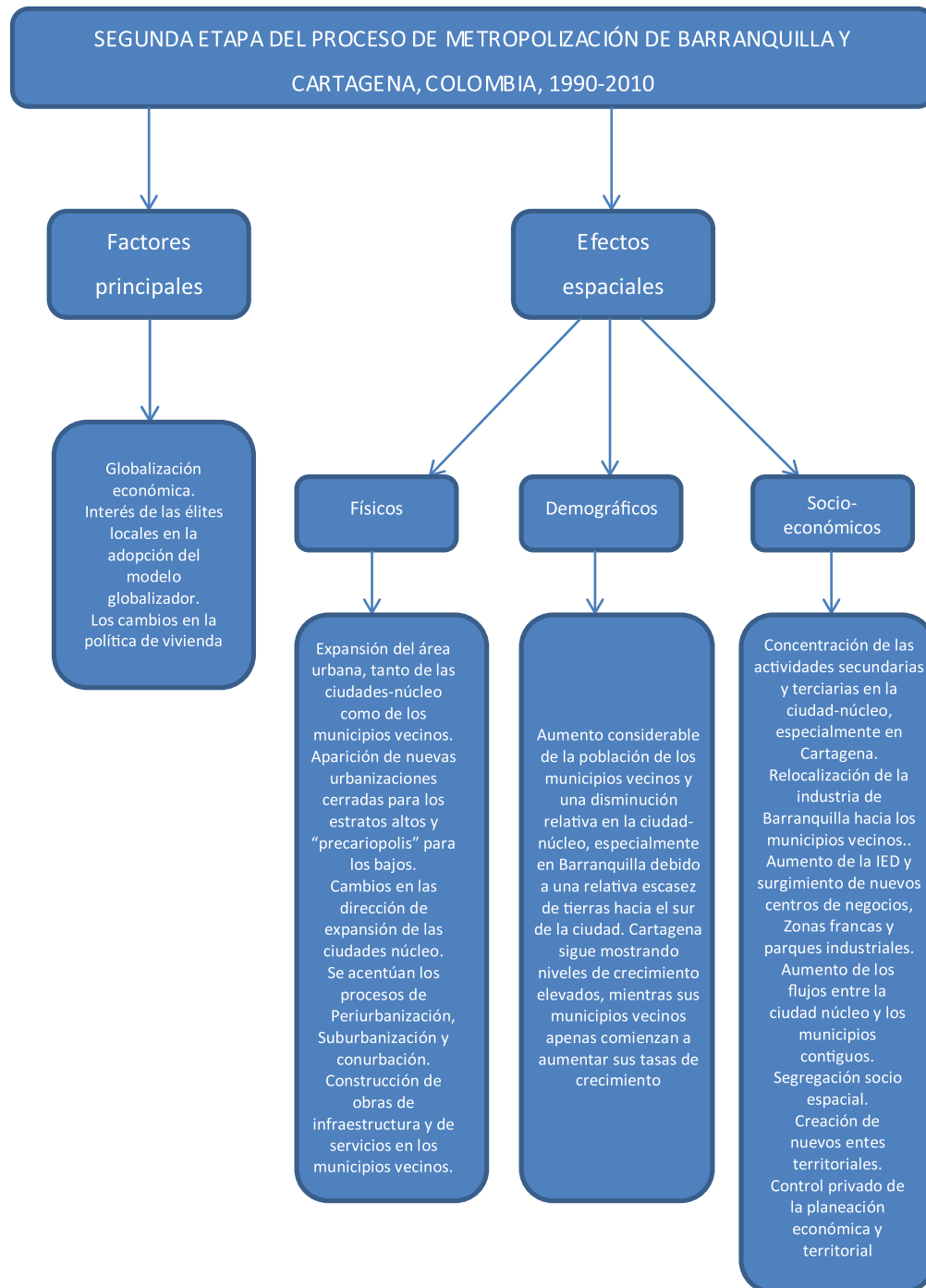


Figura 13
Segunda etapa del proceso de metropolización de Barranquilla y Cartagena, Colombia. 1990-2010

CAPÍTULO 4

RELACIONES DE PODER Y PROCESO DE METROPOLIZACIÓN

La adecuación del espacio a las nuevas exigencias del sistema capitalista de producción, implica la necesidad de construir, destruir y reconstruir los espacios de las ciudades, al ser estas los escenarios principales de los procesos de acumulación capitalista, en las que las actividades de producción, el sector servicios y la dirección de la economía, entre otras, se concentran. Lógicamente, son las élites sociales y políticas que detentan el poder las que orientan los procesos de construcción de estos espacios, valiéndose de las relaciones de poder que establecen con los otros grupos sociales. De allí que se pueda afirmar que la construcción de los espacios metropolitanos en América Latina en general, y en Colombia en particular, responde a estas relaciones de poder que conducen a la creación y consolidación de estos espacios en función de las nuevas exigencias que el capitalismo conlleva.

El concepto relacional del poder está planteado, entre otros, por Foucault, cuando sostiene que “por poder hay que comprender, primero, la multiplicidad de las relaciones de fuerza inmanentes y propias del dominio en que se ejercen, y que son constitutivas de su organización” (2002, p. 112), así mismo, este autor manifiesta que el poder va más allá de la concepción liberal o jurídica en que este se concibe como un derecho que se posee y que puede transferirse o alienarse parcial o totalmente mediante un acto jurídico; más allá, igualmente, de la concepción marxista en que se concibe el poder como un mecanismo para mantener las relaciones de producción y una dominación de clase que favorece su desarrollo; para

este filósofo, “El poder no tiene como única función reproducir las relaciones de producción” (Foucault, 1979, p.119), ya que es muy simplista reducir el poder al análisis de los aparatos del Estado y de su función de mantener y reproducir las relaciones del poder, sino que por el contrario, la complejidad del poder se manifiesta en todos los niveles, en todos los actos, en todos los cuerpos, tanto físicos como sociales.

Igualmente, Max Weber plantea la concepción relacional del poder cuando afirma: “Poder significa la probabilidad de imponer la propia voluntad, dentro de una relación social, aun contra toda resistencia y cualquiera sea el fundamento de esa probabilidad” (1969, p.43); de igual manera desarrolla el concepto de dominación como una forma especializada de poder en que, a diferencia de este en que hay que utilizar una fuerza contra algo, en la dominación hay un control y una obediencia obtenida a través de la legalidad real o supuesta que tiene quien ejerce el poder. Esta concepción relacional del poder es retomada por Claval (1978) y Sánchez (1979, 1992) quienes sostienen que el poder no existe por sí mismo sino como la relación asimétrica entre grupos o individuos que se manifiesta en las relaciones sociales a través de las cuales un individuo o grupo consigue que otros individuos o grupos actúen de manera diferente a sus propios criterios o intereses. Así mismo, Zunino (2002) e Hidalgo y Zunino (2011), retoman el concepto relacional del poder para explicar las nuevas formas de gobierno urbano en las cuales la participación de los agentes privados se torna prioritaria y determinante para garantizar la acumulación capitalista y donde la planificación central o estatal es debilitada para crear espacios de producción y consumo que favorezcan esta acumulación, generando, al mismo tiempo, una polarización socio-espacial.

Así mismo, Crespo (2006) sostiene en primera persona que:

Defino al poder como la apropiación y control que un grupo social o una clase, ejerce sobre la sociedad en su conjunto con el propósito de garantizar la reproducción de las relaciones sociales y con ello lograr imponer sus in-

tereses, lo cual se refleja también en el espacio al intentar apropiarse de él y controlarlo. (p.18).

El concepto de relaciones de poder nos permite analizar y entender la manera cómo la clase dirigente de Barranquilla y de Cartagena en sus diferentes manifestaciones, políticas, económicas, sociales, etc., ha orientado y dirigido el proceso de metropolización de estas ciudades utilizando diversos mecanismos, entre los cuales sobresalen: la producción de vivienda y las políticas que la regulan; la construcción de grandes obras de infraestructura que facilitan la incorporación de nuevas tierras a las áreas urbanas de estas ciudades y potencian los procesos de suburbanización y conurbación que propician el proceso de metropolización; las relaciones clientelistas y el control de los organismos de poder y de la planificación económica y territorial, con lo cual no solo dirigen y organizan la metropolización, sino que además afianzan y consolidan sus ventajas y privilegios socio-económicos.

Así mismo, el control de los medios de producción que les permite controlar ideológicamente a la sociedad e imponer sus formas de vida, cultura y valores, ya que al decir de Marx y Engels:

Las ideas de la clase dominante son las ideas dominantes en cada época; o, dicho en otros términos, la clase que ejerce el poder *material* dominante en la sociedad es, al mismo tiempo, su poder *espiritual* dominante. La clase que tiene a su disposición los medios para la producción material dispone con ello, al mismo tiempo, de los medios para la producción espiritual, lo que hace que se le sometan, al propio tiempo, por término medio, las ideas de quienes carecen de los medios necesarios para producir espiritualmente. Las ideas dominantes no son otra cosa que la expresión ideal de las relaciones materiales dominantes, las mismas relaciones materiales dominantes concebidas como ideas; por tanto, las relaciones que hacen de una determinada clase la clase dominante son también las que confieren el poder dominante a sus ideas. (1974, pp.50-51)

Aunque las políticas de vivienda tienen un origen nacional y han venido siendo transformadas desde las instancias centrales del Estado, tal como ha sido analizado por Aguilar (1994), Saldarriaga (1992, 1995, 1996), Giraldo (1997, 1998), Chiappe (1999), Contraloría General (2002), Figue (2006, 2008), Cuervo y Jaramillo (2009) y Ceballos (2005, 2010), entre otros, las élites locales se adaptaron y sacaron ventajas de las mismas y orientaron a través de aquellas la estructuración del espacio de las ciudades y, por ende, su proceso de metropolización.

De hecho, las políticas de vivienda implementadas en Colombia a partir de la década del setenta del siglo XX, tuvieron como propósito fundamental incorporar el capital privado en la construcción de vivienda e impulsar a través de este mecanismo la acumulación del capital. Esta privatización de la producción de vivienda fue impulsada por el Estado colombiano durante el gobierno de Misael Pastrana Borrero (1970-1974) mediante el “Plan de las cuatro estrategias”, en el cual una de las estrategias consistía en estimular el sector de la construcción a través de la captación del ahorro privado y su utilización para la financiación de la vivienda, concentrando los recursos estatales y privados en este sector, ya que esta concentración, según los promotores, no solo permitirá la producción de un bien esencial (vivienda), sino que además,

...generará gran cantidad de empleo adicional que de inmediato contribuirá al ensanche del mercado interno elevando el nivel de consumo y facilitando entonces, con su demanda, incrementos en producción industrial y agrícola del país sin deterioro de los ingresos reales de los productores. De otra parte, esta estrategia facilitará una mejor distribución de la fuerza de trabajo ya que la industria de la construcción tiene alta demanda de mano de obra tanto capacitada como no capacitada. (Departamento Nacional de Planeación, 1972, párr.12)

El Plan de las Cuatro Estrategias está enmarcado en el propósito de fortalecer el sistema capitalista en Colombia y de transformar el sector financiero en nuestro país a través de la llegada de recursos cuantiosos a este,

lograda con la captación de los mismos por medio de cuentas de ahorro. Es decir, se convierte este plan en un mecanismo para adaptar el espacio a las nuevas necesidades del sistema; dicho de otra manera, es la construcción y reconstrucción del espacio, tal como es planteado por Harvey (1978, 2003). Para lograr dicha adaptación, este plan de desarrollo no solo fortalece el sector financiero y el sector de la construcción, además favorece a todo el aparato productivo urbano al facilitarle gran cantidad de mano de obra barata, proveniente del campo en el cual la concentración de las tierras en manos de grandes latifundistas, generadores de violencia, y la difícil situación de los campesinos, empujaba a una gran cantidad de estos hacia las grandes ciudades.

Este cambio en torno a la construcción de vivienda, de acuerdo con Figue (2006), transformó la dimensión social y cultural que tenía el enfoque del problema de la vivienda y lo encuadró en la perspectiva del desarrollo económico. Así mismo, este cambio permitió la adquisición de una posición hegemónica del sector financiero en la construcción, tal como lo afirma Jaramillo: “En el periodo 1973-1977 asistimos a una transformación radical de la estructura financiera de la construcción que consiste básicamente en la invasión de este sector por parte del gran capital financiero que se instala allí de manera hegemónica” (1979, p.231).

La aparición del sector privado, a través del sector financiero y de empresas urbanizadoras, en la industria de la construcción se concreta con la promulgación de los Decretos 677 y 678, de mayo de 1972, a través de los cuales se crea un sistema de ahorro de valor constante con el fin de utilizar los recursos obtenidos en la financiación de la industria de la construcción y se autoriza la constitución de corporaciones privadas de ahorro y vivienda (CAV), dentro del sistema de valor constante, que captarían los ahorros y financiarían la construcción de vivienda con los recursos obtenidos. Así mismo, se complementan estos decretos con el establecimiento de la Unidad de Poder Adquisitivo Constante (UPAC), a través del decreto 1229 de julio del mencionado año. Con estas medidas

se logra la privatización del ahorro, el cual hasta ese momento, estaba controlado por el Estado, tal como lo señalan Cuervo y Jaramillo:

Un segundo rasgo importante de este sistema que no siempre se destaca lo suficiente y que fue una novedad con respecto al esquema anterior fue el hecho de que se privatizó la canalización del ahorro: el sistema anterior tenía como eje un banco estatal, el Banco Central Hipotecario. (Cuervo y Jaramillo, 2009, p.4)

A partir de ese momento, la construcción de vivienda que realizaba casi totalmente el Instituto de Crédito Territorial (ICT), empieza a hacerse de manera dual; la vivienda obrera sigue siendo producida por este instituto; y la vivienda para sectores medios y altos de la población es realizada por la empresa privada; la financiación de esta producción empieza de igual manera a ser compartida por el Banco Central Hipotecario (estatal) y las Corporaciones de Ahorro y Vivienda (privadas).

La producción de vivienda así realizada, le permite a las élites locales y nacionales sacar provecho de la misma y direccionar el proceso de metropolización que, para las ciudades intermedias arrancaba en esos momentos; este aprovechamiento y direccionamiento se logra a través de varias estrategias, a saber:

- a. La creación de empresas constructoras por medio de las cuales se apropian de las rentas estatales a través de la construcción de las urbanizaciones obreras desarrolladas por el ICT. Es muy diciente el hecho que, tanto en Cartagena como en Barranquilla, las casas políticas tradicionales cuenten con empresas constructoras; ejemplo: Condesa (antigua Conidec, del grupo Name), Valorcon (grupo Gerlein), Inmobiliaria Char (Grupo Char), Castro y Tcherassi en Barranquilla; y en Cartagena Constructora S.A (del grupo García Romero, uno de cuyos principales accionistas fue gerente del Inurbe, seccional Bolívar), Ghisays y Romero (relacionado igualmente con el grupo García Romero) y Ro-

dríguez Puentes y Cía. (del grupo del ex-gobernador Humberto Rodríguez), entre otras; las cuales construyeron muchas de las urbanizaciones del Instituto de Crédito Territorial, *verbigracia*, La Ciudadela 20 de Julio, en Barranquilla y la urbanización Los Caracoles, en Cartagena (Ver Tablas 23 y 24).

- b. De igual manera, estas empresas desarrollan gran parte de las obras de infraestructura necesarias para adelantar los procesos de urbanización y para direccionar los procesos de metropolización; por ejemplo: la autopista al mar, construida por Condesa; las obras de ampliación del acueducto y del servicio de alcantarillado y la ampliación de la Calle Murillo, por Valorcon.
- c. La venta al Estado de tierras ubicadas en zonas relativamente alejadas de la zona central de las ciudades para la construcción de urbanizaciones para los sectores populares, con lo cual logran varias ventajas, a saber, direccionar la expansión de la ciudad, incorporar tierras rurales a las zonas urbanas y valorizar las mismas. Todo ello logrado por el control de los suelos urbanos y de las reservas territoriales ubicadas en la periferia de las ciudades-núcleo o en los municipios de la zona metropolitana a través del cual especulan y direccionan el proceso de metropolización.
- d. El control que se tenía de las seccionales del ICT, cuyos directores y altos funcionarios eran escogidos por las casas políticas de Barranquilla y Cartagena, los cuales, a su vez, decidían sobre planes de vivienda, presentados en muchos casos por las mismas casas políticas de estas ciudades.

Una muestra de lo señalado en el numeral 1, se puede observar en las Tablas 23 y 24, que relacionan algunas de las urbanizaciones a cargo del ICT, edificadas entre 1970 y 1990 por las empresas constructoras creadas por las casas políticas más destacadas de estas dos ciudades.

Tabla 23
Urbanizaciones del ICT en el departamento del Atlántico,
Colombia, 1974-1990

Urbanización	Municipio	Año	Nº de viviendas	Empresas Constructoras
La Floresta	Barranquilla	1974	300	Carbó y Navarro
El Limón	Barranquilla	1974	430	Emilio Lébolo Jr., Salcedo Ltda.
El Pueblo	Barranquilla	1975	1.500	Emilio Lébolo Jr., Castro y Tcherassi Ltda y Salcedo Ltda. (500 casas cada una)
Villa Estadio	Soledad	1982	1.090	Conidec Ltda, Domínguez Saieh Ltda.
Ciudadela 20 de Julio	Barranquilla	1982	12.000	Castro y Tcherassi Ltda, Conidec, González Ripoll y Asociados, Inmobiliaria Char, Salcedo Ltda., Insar Ltda., Renowitzky y Cia.
Universal	Barranquilla	1982	649	Conidec Ltda., Domínguez Saieh
Las Gaviotas	Soledad	1986	650	Sergio Torres Reátiga
Los Robles	Soledad	1986	2.904	Castro y Tcherassi Ltda.

Fuente: Archivos del ICT y de la Secretaría de Planeación Distrital de Barranquilla

Tabla 24
Urbanizaciones del ICT en Cartagena,
Colombia, 1970-1983

Urbanización	Municipio	Año	Nº de viviendas	Empresas Constructoras
El Socorro	Cartagena	1970	800	¿Rodríguez Puentes y Cía?
Caracoles	Cartagena	1975	1.992	Héctor García y Cía. Construcciones Generales S.A Ghisays y Romero Ltda.
República de Chile	Cartagena	1975	1.567	Construcosta
Las Gaviotas	Cartagena	1976	1588	Héctor García y Cía.
Nuevo Bosque I, II y III	Cartagena	1977	2.494	ND
Chapacua	Cartagena	1979	406	ND
Campestre	Cartagena	1983	2.148	Héctor García y Cía., Ghisays y Romero Ltda.

Fuente: Archivos del ICT y Secretaria Distrital de Planeación de Cartagena

La incapacidad del Estado para satisfacer las necesidades de vivienda de los sectores populares a través del ICT, aunada a la poca solvencia económica de algunos de los integrantes de estos sectores, generó la búsqueda de la solución de vivienda por la vía de las invasiones y las urbanizaciones ilegales, lo que, a su vez produjo una de las formas más notorias a través de las cuales se ejercen las relaciones de poder con respecto a la construcción de viviendas, que consiste en el impulso y apoyo a la construcción de barrios ilegales e informales por parte de las élites de las ciudades estudiadas. Además, la promulgación de normas locales con el argumento de solucionar la problemática de las invasiones se constituyó en otra estrategia para el establecimiento de relaciones de poder, ya que a través de las mismas (Acuerdos Municipales, ver Apéndices A y B) se estructuraban relaciones clientelistas con los habitantes de estos sectores que les generaban varias ventajas (Ver Apéndices C y D).

Estas relaciones clientelistas se daban en diferentes momentos, a saber, en el momento de la invasión a través del apoyo a la misma para evitar el desalojo; en el otorgamiento de los terrenos por medio del impulso a la compra de los mismos por la administración municipal; en la consecución de los servicios públicos y en la construcción de obras de infraestructura; y, por último, en la legalización de la propiedad. Todas estas acciones traían ventajas económicas y políticas, para las élites entre las cuales se pueden mencionar las siguientes:

- e. La consecución de votos por el apoyo prestado a la construcción de los barrios de invasión, en cada uno de los momentos mencionados anteriormente, lo que significa que esta ventaja se prolongaba en muchas ocasiones por varios periodos electorales.
- f. La consecución, para sus empresas constructoras, de contratos para la realización de obras públicas destinadas al mejoramiento de las condiciones de los barrios informales e ilegales.
- g. La venta al municipio de terrenos invadidos (en algunas ocasiones promovida la invasión por los mismos propietarios) en zonas no ade-

cuadas para la construcción o la valorización obtenida al incorporar al suelo urbano, suelos rurales. Es muy famoso en Barranquilla el llamado 3 por 15, en que un dirigente político canjeó con el municipio 3 parques de la ciudad, ubicados en zonas de buena valorización, por 15 lotes de su propiedad que habían sido invadidos en zonas de muy poco valor económico.

- h. La orientación de la expansión de la ciudad y la concentración de gran cantidad de mano de obra disponible en torno a las zonas de ubicación de las industrias locales, especialmente hacia el sur de la ciudad, en dirección al municipio de Soledad, municipio que se conurba con Barranquilla a comienzos de la década del setenta del siglo pasado.

Los cambios en las políticas de vivienda a partir de la Ley 3ª de 1991, que privatizó la producción de esta mercancía en Colombia, fueron producto de la adopción del modelo globalizador, impulsado en este caso por el Banco Mundial por medio de políticas como *Urban Policy and Economic Development: an Agenda for the 1990s*, publicada en 1991 y en la que se plantean estrategias para el desarrollo económico de las ciudades y se enfatiza en la necesidad de incorporar los inversionistas privados en la producción de vivienda. De igual forma, en 1993, el Banco Mundial resalta el papel del mercado en la producción de este bien y recomienda la menor intervención del Estado en este sector, a través del texto: *Housing: Enabling Markets to Work*, cuyo título ya indica el sentido de las recomendaciones que aporta en materia de producción de vivienda. En este documento se hace énfasis en la necesidad de reformar las políticas de vivienda y permitir que el mercado de la vivienda trabaje más eficientemente para dejar atrás la tendencia a utilizar instituciones públicas para la producción y financiamiento de la vivienda. Dicho de otro modo, se aboga por la privatización total de la producción de vivienda. En el resumen ejecutivo del documento, se lee:

This paper articulates the housing policy of the World Bank as it has evolved during the 1980s and early 1990s and proposes a number of important new policy directions for both the Bank and its borrowers. It advocates the reform

of government policies, institutions, and regulations to enable housing markets to work more efficiently, and a move away from the limited, project-based support of public agencies engaged in the production and financing of housing. (World Bank, 1993, p.1)

Estas tendencias privatizadoras de la producción de vivienda se hacen sentir igualmente en la ONU. En este aspecto en un texto de la Contraloría General de la República, se afirma:

Las nuevas orientaciones en materia de vivienda vinieron fundamentalmente desde la ONU con la “Estrategia Mundial de Vivienda hasta el año 2000, CNUAH (Habitat)” publicada en 1988. Este nuevo enfoque empieza por reconocer que desde Habitat I –llevado a cabo en 1976– no se habían obtenido resultados satisfactorios en materia de vivienda, y acepta que la privatización puede traer ventajas para algunos servicios aunque no sea la respuesta común para todos (Contraloría General de La República, 2002, p.5).

De igual manera en los Acuerdos de Habitat II (Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos, Estambul, 1996) se lee: “Los gobiernos asimismo hicieron un llamamiento para que se elaboraran políticas urbanas que aumenten la oferta de vivienda asequible facilitando el funcionamiento eficiente de los mercados... (Párr.3). Es decir, se impulsa la participación del sector privado en la construcción de la vivienda como estrategia fundamental para disminuir el problema del déficit de la vivienda, dejando al Estado el papel de estimulador de la demanda por medio de subsidios y permitiendo que el mercado regule este sector de la producción.

Desde ese año, en Colombia, la producción de vivienda queda totalmente en manos del sector privado, mientras que el Estado se convierte en un estimulador de la demanda a través de subsidios de vivienda para los sectores obreros y populares. Esta situación ha conducido a que los procesos de metropolización se hayan direccionado más fácilmente por el sector constructor privado, ya que definen las zonas de expansión, el tipo de vivienda a construir, los servicios públicos a prestar, la forma de organización de las vías de comunicación; todo en función de la obtención de

una máxima ganancia. De hecho, algunos autores consideran que la metropolización se produce en el momento en que el gran capital promotor irrumpe en el mercado de la vivienda. Rodrigues, al respecto, manifiesta: “Podríamos afirmar que la expansión acelerada de las periferias y la desconcentración urbana se producen en el momento de la hegemonía del gran capital promotor, que, en realidad, es quien define los ritmos y las direcciones de la urbanización (1999, párr.14).

La liquidación del Instituto de Crédito Territorial dejó en manos de la empresa privada la construcción de la llamada vivienda social; a partir de ese momento, se empezaron a constituir en la periferia de Barranquilla y Cartagena las llamadas “Precariópolis” (Hidalgo *et al*, 2008), es decir, viviendas con un área reducida (en promedio unos 40 m²), en zonas alejadas de los centros económicos, con acabados rústicos, en algunos casos con acceso restringido a los servicios públicos y en ocasiones, ubicadas en zonas poco o insuficientemente comunicadas con el resto de la ciudad; de esta manera, los urbanizadores definen las zonas en que se construyen las viviendas obreras en las ciudades-núcleo y los municipios periféricos en los cuales se concentran este tipo de urbanizaciones. Para el caso de Barranquilla, el sur de la ciudad se convierte en el sitio en que se ubican estas urbanizaciones y los municipios de Soledad, Malambo y Galapa de igual manera se constituyen en zonas de construcción para este tipo de viviendas. Para el caso de Cartagena, de idéntica manera, el sector sur es el sitio de ubicación de estas viviendas, al igual que municipios como Turbaco, Arjona y Turbana.

La construcción de estas “Precariópolis”, implica muchas ventajas para los constructores, entre ellas, el aumento de las ganancias por la vía del costo económico del suelo en las áreas periféricas de la ciudad (incluyendo municipios cercanos), el tipo de materiales utilizados, el bajo costo de la mano de obra empleada, entre otros factores, aunado todo ello al control del mercado, que conduce a unos precios elevados de estas viviendas en un mercado donde la demanda de esta mercancía es superior a la oferta y donde el Estado estimula la demanda con el otorgamiento de subsidios. Ejemplos de estas “precariópolis”, los observamos en la Tabla 25.

Esta Tabla nos muestra varios de los proyectos de Vivienda de Interés Social (VIS), algunas de las cuales forman parte del programa de vivienda gratuita adelantado en la actualidad (1915) por el Gobierno nacional. En esta Tabla se destaca la ubicación de estas urbanizaciones en la periferia de ambas ciudades-núcleo o en los municipios de las áreas metropolitanas o de influencia de las mismas, el área reducida de estas viviendas, el carácter masivo de estas “precariópolis” y el nombre de las empresas constructoras, algunas de las cuales, pertenecen a miembros de las casas políticas más tradicionales de Barranquilla y Cartagena, por ejemplo: la empresa Valorcon en Barranquilla y la constructora Normandía y Barajas en Cartagena.

Tabla 25
“Precariópolis” en los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena, Colombia, 2015

Urbanización	Localización	Nº de viviendas	Área construida (m ²)	Empresa Constructora
Las Gardenias	Periferia de Barranquilla	5.000	41.32	UT Havivir
Ciudadela Distrital	Galapa	6.458	45.80	Valorcon
Villas de San Pablo	Periferia de Barranquilla	20.000	44.32	Prodesa
Villas de La Cordialidad	Periferia de Barranquilla	1.200	44	J&J 24 SAS
Ciudadela Real del Caribe	Malambo	720	38.54	Construcciones ECO
San Fernando	Malambo	756	40	Inversiones Trifer
Nueva Esperanza	Soledad	1.557		Valorcon
Las Acacias	Soledad	1.100	54 a 58	Arquitectura y Concreto
Hacienda San Antonio	Soledad	880		Constructora Amarilo
Villas de Aranjuez	Periferia de Cartagena	2.800	40	Constructoras Normandía y Barajas
Villa La Soledad	Periferia de Cartagena	1.848	40	Constructoras Normandía y Barajas
Ciudad del Bicentenario	Periferia de Cartagena	25.000	44.32	Prodesa

Fuente: Camacol 2013, Ministerio de Vivienda 2014. Elaboración del autor

Un ejemplo de estas ventajas para las empresas constructoras, lo constituye el caso de la empresa Valorcon (Grupo Gerlein)¹, la cual se ganó una licitación estatal para la construcción, suministro y montaje del acueducto para la urbanización Ciudadela Distrital, es decir, la adecuación de la infraestructura para urbanizar; posteriormente, esta empresa construye 6.458 viviendas de interés social, y de las cuales el Estado le compra más de 1.000 para el programa de vivienda gratis. Existen, de igual manera, otros ejemplos tanto para Barranquilla como Cartagena, en los que las empresas constructoras de los grupos políticos realizan la construcción de las urbanizaciones obreras, (ver Tablas 23 y 24), desarrollan las obras de infraestructura y, en ocasiones, sus directivos también ostentan cargos de dirección en los entes municipales como secretarías de planeación o de infraestructura (al respecto, se puede señalar que en entrevistas aplicadas a ex-secretarios de planeación, casi el 90 % de los mismos, fueron o son directivos de empresas constructoras). Ver Apéndice E.

Las empresas constructoras, de igual manera controlan la producción de vivienda de los estratos medios y altos de la población de Barranquilla y Cartagena y, por medio de su actividad, han direccionado la metropolización, ya que han definido las zonas en las cuales se ubican las urbanizaciones para estos sectores en las ciudades-núcleo, la dirección de la expansión de estas y los municipios periféricos en los cuales se construyen urbanizaciones para estos sectores de la población. En el caso de Barranquilla, las urbanizaciones para los estratos medios y altos y las empresas de servicios para este sector de la población se ubican hacia el norte y nor-occidente de la ciudad, y Puerto Colombia se convierte en el municipio conurbado donde se localizan de igual forma este tipo de urbanizaciones (Ver Figura 14). En Cartagena, las urbanizaciones para estratos altos y empresas de servicios de alto rango se ubican hacia el norte en torno a la autopista al mar que, comunica a esta ciudad con Barranquilla y en las islas de los alrededores, especialmente en Barú. Ver Figura 15.

¹ El grupo Gerlein es parte de la élite de Barranquilla con una alta presencia en la dirigencia política de la ciudad, cuyo representante principal es el senador Roberto Gerlein Echeverría (40 años de senador, ha sido igualmente concejal, diputado, representante a la Cámara y su grupo político participó de la coalición que eligió a la actual alcaldesa de la ciudad y del gobernador del departamento; así mismo, eligió a varios de los alcaldes actuales de los municipios del departamento y tiene cuotas políticas en los gobiernos nacional, departamental y municipal). Tiene igualmente una fuerte presencia en el sector de la construcción a través del Consorcio Valorcon, al cual le han sido adjudicados numerosos contratos para la construcción de grandes obras de infraestructura. Su influencia social se puede mostrar en el hecho de que varias de las mujeres de esta familia han sido reinas del Carnaval de la ciudad.

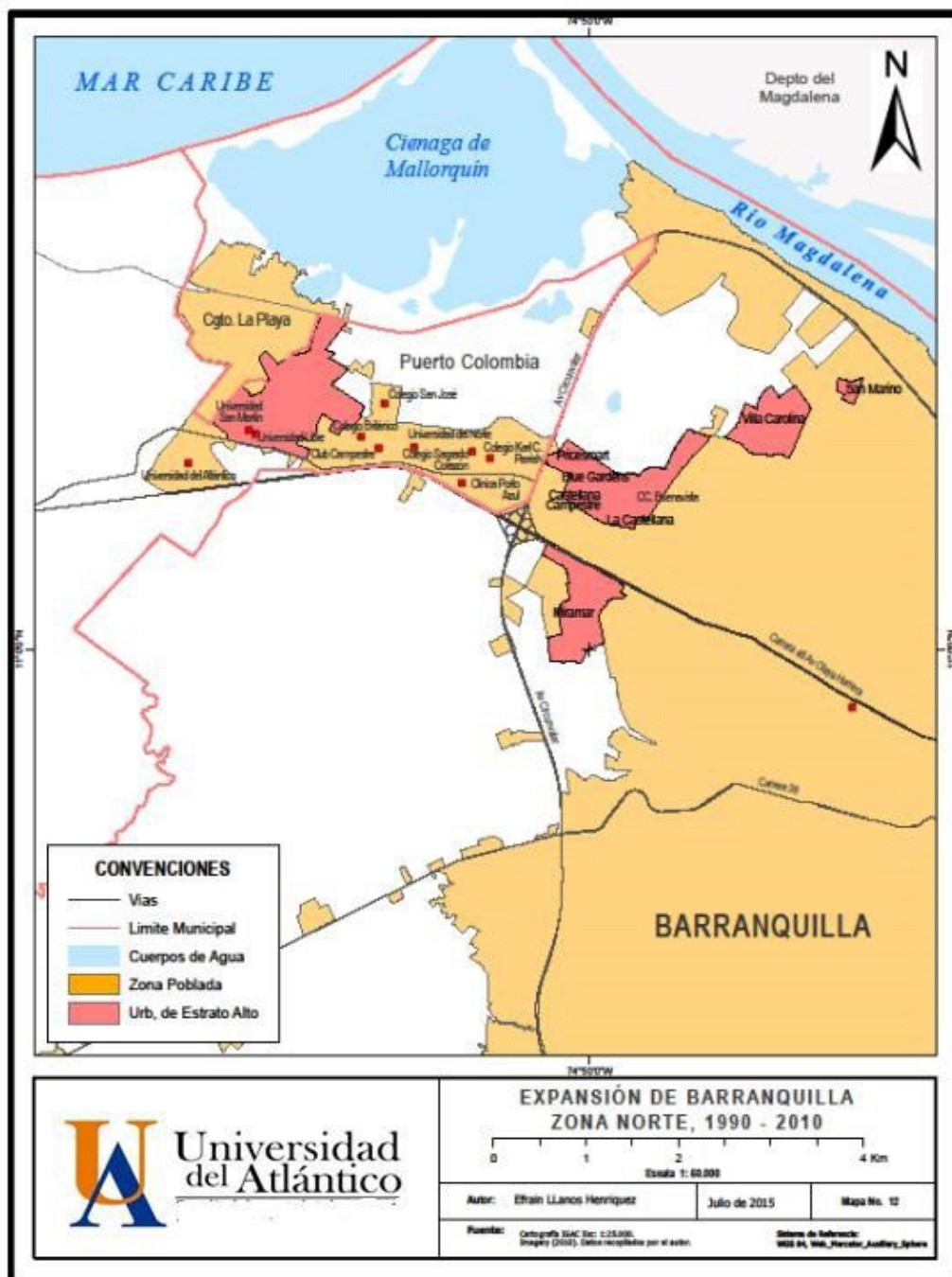


Figura 14
Expansión de Barranquilla Zona Norte,
Colombia, 1990-2010

En síntesis, las leyes y normas que regulan la producción de vivienda, tanto las de nivel nacional, como las de nivel local, le han permitido a las empresas constructoras y a las clases dirigentes locales, direccionar y controlar los procesos de metropolización de las ciudades-núcleo estudiadas e incidir, a su vez, en la estructuración del espacio de los municipios periféricos, ya que el tipo de urbanizaciones construidas, la incorporación de nuevo suelo urbano, la prestación de los servicios públicos, la construcción de obras de infraestructura y otros aspectos relacionados con la construcción de vivienda, han estado bajo su control a partir de la promulgación de los Decretos 677 y 678 de 1972, de la Ley 3ª de 1991 y de las normas y acuerdos locales promulgados.

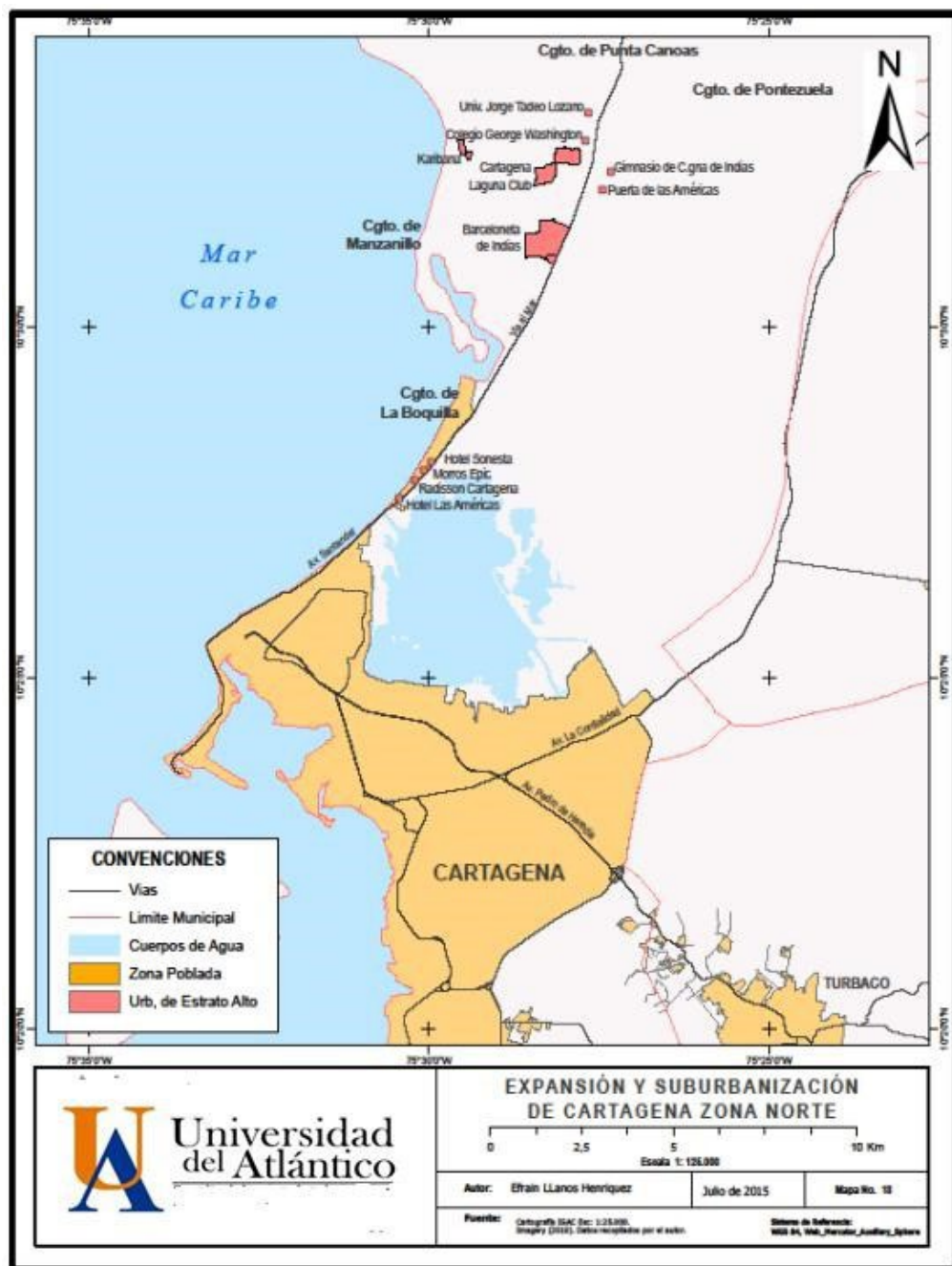


Figura 15
Expansión y suburbanización de Cartagena,
Zona Norte, Colombia, 2015

Con respecto a la construcción de grandes obras de infraestructura que sirven para el direccionamiento y organización del proceso de metropolización, se puede afirmar que en este aspecto también las clases dirigentes tienen el control y dirección de las mismas a través del dominio que tienen de las ramas del Estado, en especial de la ejecutiva y de la legislativa, tanto a nivel nacional como local; aunado ello, al control de las empresas y de la economía en general, lo cual les permite definir las obras públicas a construir, los lugares en que se realizan y las empresas constructoras que las ejecutan, entre otros aspectos.

Sin ninguna duda, son las obras en la estructura vial las que ejercen una mayor influencia en cuanto al direccionamiento de los procesos de metropolización, ya que a través de ella se orienta el crecimiento de la ciudad y se establecen así las zonas que serán incorporadas al núcleo urbano y se expande la ciudad hacia zonas previamente determinadas de acuerdo con los intereses de las élites que detentan el poder. Así mismo, otras obras como terminales de transporte, centrales de abastos e instalaciones deportivas, entre otras, se constituyen en medios para orientar el crecimiento y expansión de las ciudades-núcleo.

El interés de las élites en orientar el crecimiento y expansión de la ciudad, además de la consolidación de núcleos de negocios y de desarrollo se refleja en el hecho de que en algunas ocasiones propician la construcción de obras de infraestructura por medio de la donación de terrenos o de la ejecución de estas obras por parte de los interesados. A manera de ejemplo se puede señalar el caso de la Terminal de Transporte de Barranquilla, cuyos terrenos fueron donados por la familia Plata, interesados en urbanizar y valorizar el resto de los terrenos que en la zona tenían; así mismo, la prolongación de la carrera 53 en dirección a Puerto Colombia, fue diseñada, financiada y ejecutada totalmente por la empresa privada (Argos) propietaria de esos terrenos e interesada en la valorización y urbanización de los mismos —hay que señalar que dicha empresa impulsó

y llevó a cabo un plan de desarrollo de esa zona, que la ha convertido en la de mayor dinámica en cuanto a construcción de urbanizaciones para los estratos altos y de empresas de servicios de alto rango—; de igual manera, la construcción de la Universidad del Norte, iniciativa de los grupos económicos de Barranquilla, en la zona conurbada con Puerto Colombia, se convirtió en núcleo de una zona de servicios y de construcción de urbanizaciones para estratos medios y altos.

Otro ejemplo lo constituye la construcción de la Autopista al Mar, que comunica a Barranquilla con la ciudad de Cartagena, ejecutada por la firma Conidec (hoy Condesa, del grupo Name), la cual permitió la valorización de terrenos propiedad de la Empresa Cementos Caribe (hoy Argos) y la incorporación al área urbana de terrenos de antiguas canteras que fueron urbanizadas a través del Consejo Distrital de Barranquilla Acuerdo 002 de 1970-2010, que declara corredor urbano la zona comprendida entre la calle 96 y el límite de Barranquilla con el municipio de Puerto Colombia y doscientos metros a cada lado de la mencionada autopista. Este sector, de igual manera, se ha convertido en una zona de servicios de alto rango y de expansión de la ciudad que la ha conducido a conurbarse con Puerto Colombia.

Así mismo, la Autopista al Mar, para el caso de Cartagena, permitió la valorización de una gran cantidad de terrenos al norte de Cartagena; al mismo tiempo, se logra la incorporación de suelos rurales al área urbana, lo cual ha convertido a esta zona en el territorio de mayor dinámica constructora, especialmente de vivienda para estratos altos y servicios de alto rango; todo ello apuntalado por el Concejo Distrital de Cartagena Acuerdo 14, de marzo de 1994, que establece el Plan de Ordenamiento Físico de la Zona Norte de Cartagena y de la isla de Barú, en el cual se considera que:

La Isla de Barú y la Zona Norte se incorporarán al desarrollo urbano de Cartagena con carácter suburbano, lo cual implica densidades bajas, usos del suelo esencialmente turísticos, residenciales e institucionales, y un patrón de ocupación en el cual predominan las características naturales, ambientales y paisajísticas de cada zona, acogiéndose en lo pertinente a la Ley 99 de 1993. (Artículo 3, literal a)

La intencionalidad de convertir esta zona de Cartagena en un área que se constituya en impulsadora de la expansión metropolitana de la ciudad, se nota en el literal b del artículo 3, que señala:

La estructura urbanística que se adopta a nivel general se basa en la conformación de sectores establecidos a partir de los asentamientos existentes que se transformarán en polos de desarrollo y de concentración de servicios. Cada uno de los sectores delimitados se convertirá con el tiempo en una unidad administrativa que integrados a la ciudad de Cartagena definirán la futura Área Metropolitana.

La incorporación de suelos rurales al área urbana en esta zona se nota claramente en las varias licencias de construcción otorgadas, mediante las cuales se autoriza la división y parcelación de grandes lotes en algunos casos y, en otros, se autoriza la construcción de urbanizaciones para población de altos recursos y de sedes para la prestación de servicios de alto rango (instituciones financieras, centros comerciales, hoteles de lujo, etc.). A manera de ejemplo, se puede señalar que en la Curaduría Urbana N° 1 en el año 2012 se otorgaron 12 licencias para parcelación o construcción en la zona norte de Cartagena y en la isla de Barú que abarcaban un área de 469,79 ha, las cuales a pesar de ser solamente el 3,3 % de las licencias otorgadas, representaban el 85,92 % del área licenciada.

Las tendencias de expansión generadas por la influencia de las obras de infraestructura construidas en Barranquilla y Cartagena desde mediados del siglo pasado, se pueden notar en las Figuras 16 y 17.

Una relación de las obras de infraestructura construidas y su influencia en la metropolización de Barranquilla y Cartagena se puede observar en las Tablas 26 y 27, que nos muestran cómo a partir de mediados del siglo XX y en especial desde la década de los 70, en ambas ciudades se inicia la construcción de grandes obras de infraestructura y tales como, puentes, autopistas, centrales de abastos, plantas de tratamiento de aguas y acueductos, lo mismo que terminales de transporte, las cuales por su localización se convirtieron en elementos que jalonaron el proceso de expansión de estas ciudades del Caribe colombiano.

Tabla 26
Obras de infraestructura en Barranquilla y su Área Metropolitana,
Colombia, 1974-2008

Obra	Año	Impacto
Puente Pumarejo	1974	Integración regional.
Autopista al mar	1982	Incorporación de nuevo suelo urbano e integración regional
Prolongación de la calle Murillo	1982	Incorporación de nuevo suelo urbano y consolidación de la conurbación con Soledad.
Avenida Circunvalar	1980	Incorporación de nuevo suelo urbano y comunicación de la periferia de Barranquilla.
Planta de tratamiento N° 5	1985?	Ampliación de la red de acueducto hacia la periferia de Barranquilla.
Central de Abastos	1988	Incorporación de nuevo suelo urbano y consolidación del área de expansión de Barranquilla y Soledad.
Terminal de Transporte	1993	Incorporación de nuevo suelo urbano y consolidación del área de expansión de Barranquilla y Soledad.
Prolongación de la carrera 51 B	1993	Incorporación de nuevo suelo urbano y consolidación de la conurbación con Puerto Colombia.
Prolongación de la carrera 53	2008	Incorporación de nuevo suelo urbano y consolidación de la conurbación con Puerto Colombia.

Fuente: Secretaría de Planeación. Elaboración del autor

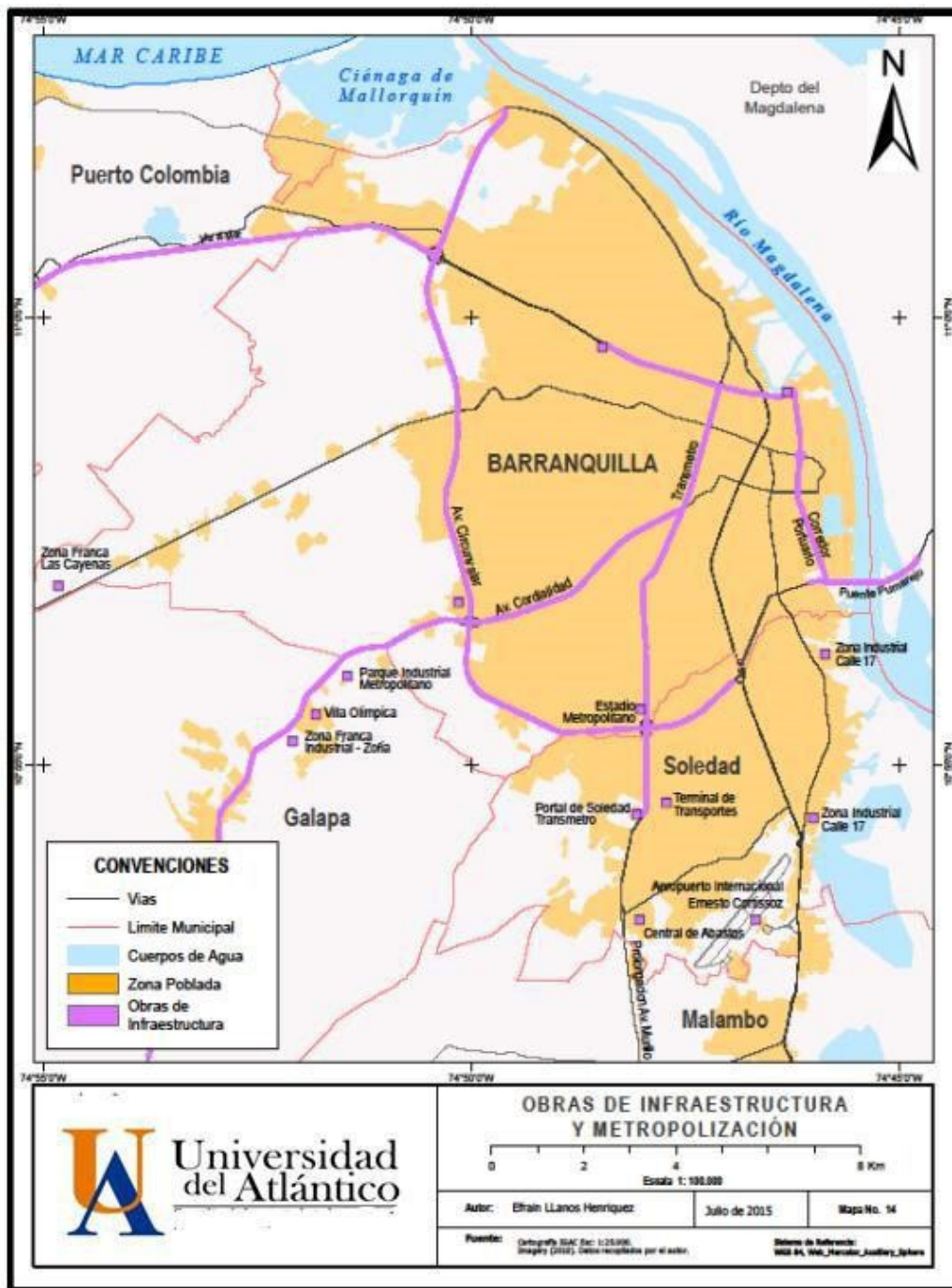


Figura 16
Obras de infraestructura y metropolización en Barranquilla, Colombia, 2015

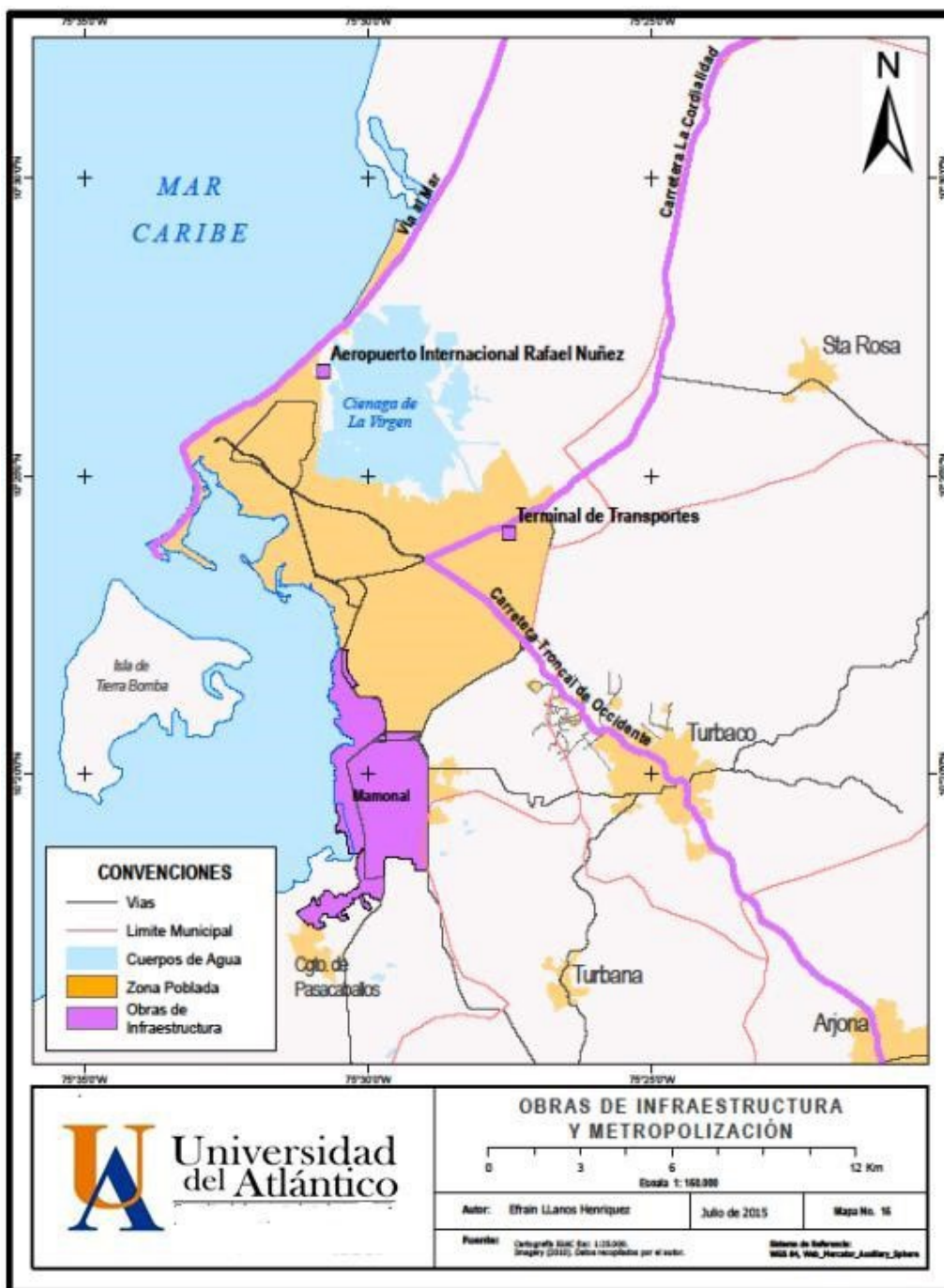


Figura 17
Obras de infraestructura y metropolización
en Cartagena, Colombia, 2015

Tabla 27
Obras de infraestructura en Cartagena
y su área de influencia, Colombia, 1970-1994

Obra	Año	Impacto
Carretera de la Cordialidad	Década del cincuenta del siglo pasado	Incorporación de nuevo suelo urbano, expansión de Cartagena e integración regional
Carretera a Mamonal	Década del cincuenta del siglo pasado	Incorporación de nuevo suelo urbano e inicio de la expansión de Cartagena.
Avenida Santander	1970	Integración del sector costero de Cartagena y expansión de Cartagena hacia el norte de la misma.
Terminal de Transporte	1994	Incorporación de nuevo suelo urbano y consolidación del área de expansión de Cartagena
Autopista al mar	1994	Incorporación de nuevo suelo urbano e integración regional
Ampliación del acueducto	1994	Ampliación de la red de acueducto hacia la periferia de Cartagena
Vía perimetral	2008	Integración regional e incorporación de nuevo suelo urbano
Proyecto Central de Abastos	2015	Incorporación de nuevo suelo urbano

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación de Cartagena. Elaboración del autor

En cuanto a las relaciones clientelistas y el control político que ejercen las élites, lo que a su vez le permite controlar la planificación económica y territorial de las ciudades-núcleo y, por ende, la estructuración de la ciudad, se puede asegurar que a lo largo del periodo estudiado, 1970-2010, este control ha sido absoluto, lo cual les ha permitido mantener su dominio en los órganos legislativo y ejecutivo de Barranquilla, Cartagena y, en general, de todos los municipios de cada uno de los departamentos respectivos, es decir, de Atlántico y Bolívar.

Gran parte de este control político ha sido conseguido a través de prácticas *non sanctas* que en muchas ocasiones toman el carácter de delictuosas, como son los casos de la compra de votos o del cambio de estos por

favores de diferente índole; por ejemplo, la consecución de un empleo en organismos del Estado, la obtención de un servicio público o la adjudicación de una vivienda o cualquier otro de la misma característica. Así mismo, el tráfico de influencias a favor de los grupos económicos es una de las prácticas comunes en las relaciones establecidas entre los grupos políticos que tienen el control de los entes gubernamentales y las élites económicas, de las cuales forman parte los miembros de esos grupos políticos. Este control se refleja en el número elevado de miembros de los concejos municipales de ambas ciudades que han elegido a lo largo del periodo analizado, lo cual les ha permitido contar con la mayoría absoluta en las decisiones que se toman con respecto a los asuntos político administrativos de la ciudad, dado el carácter de co-administradores que tienen los concejos municipales.

El control ejercido por las élites de Barranquilla y Cartagena se puede notar en las Tablas 28 y 29, donde se relaciona el número de escaños logrados por los diferentes partidos políticos y en los que se observa cómo los partidos tradicionales o movimientos salidos de estos, representantes de las élites locales y nacionales, alcanzan mayorías absolutas, suficientes para tener el control total en estos cuerpos colegiados.

Tabla 28
Composición política del Concejo de Barranquilla,
Colombia, 1970-2011

Periodo	Liberales	Conservadores	Movimientos provenientes de partidos tradicionales	Movimientos Alternativos
1970-1971	9	3	5	1
1980-1981	9	3	4	2
1990-1991	16	3	0	0
2001-2003	5	4	10	2
2008-2011	3	6	10	2

Fuente: Registraduría Nacional del Estado Civil

Tabla 29
Composición política del Concejo de Cartagena,
Colombia, 1970-2011

Periodo	Liberales	Conservadores	Movimientos provenientes de partidos tradicionales	Movimientos Alternativos
1970-1971	7	4	5	0
1980-1981	8	4	4	0
1990-1991	12	6	1	0
2001-2003	7	5	6	1
2008-2011	6	5	7	1

Fuente: Registraduría Nacional del Estado Civil

Así mismo, el control político y administrativo de estas élites se lograba a través de la designación de las autoridades ejecutivas del departamento y de la ciudad, en el periodo anterior a la elección de gobernadores y alcaldes, es decir antes de 1988. En este lapso, el Gobernador era designado por el Presidente de la República; y el Alcalde era designado, a su vez por el gobernador: una simple vista a los nombres de estos funcionarios, nos señala claramente el origen social de los mismos, representantes directos de las familias que han dominado económica, social y políticamente la ciudad, en las que sobresalen apellidos como Carbonell, Gerlein, Emiliani, De la Espriella, Renowitzky, para el caso de Barranquilla; y Araujo, De Pombo, Lequerica, Emiliani, Román y Martelo, para el caso de Cartagena.

A partir de 1988, con la elección de Alcaldes, y de 1991 para el caso de los gobernadores, las élites siguieron manteniendo el control de la elección de estos funcionarios, logrando, en la mayoría de los casos, elegir a representantes directos de esas élites; en los casos en que no lo lograban, el control sobre el Concejo y las Asambleas, les permitía seguir dominando en este campo, dada la necesidad para el gobernante de negociar la gobernabilidad con estos cuerpos colegiados. Incluso, en los casos de líderes de movimientos alternativos elegidos con una abundante votación, por ejemplo, Bernardo Hoyos en Barranquilla, la compra de votos y el clientelismo político les permitieron a las élites mantener el control del Concejo

Municipal, ya que del Movimiento Ciudadano (movimiento dirigido por Hoyos) solo se eligieron tres concejales.

El dominio de los poderes legislativo y ejecutivo a nivel municipal, que tienen las élites políticas de Barranquilla y Cartagena, les ha servido, de igual manera, para controlar lo correspondiente a la planeación económica y territorial de estas ciudades. En tal sentido, los Planes de Desarrollo y los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) establecidos en el periodo estudiado han respondido a los intereses de esos grupos sociales y han servido para estructurar estos espacios urbanos, buscando adaptarlos a las exigencias del sistema capitalista y a sacar el mayor provecho posible para ampliar aún más el dominio que ejercen en los aspectos económicos, políticos y sociales.

Además, la dirección de la planeación económica y territorial de las ciudades estudiadas está en manos de funcionarios que responden más a los intereses de la empresa privada. A manera de ejemplo, de 10 secretarios de Planeación entrevistados en Barranquilla, 8 eran accionistas o empleados de empresas constructoras; por ello, en última instancia, los alcaldes o concejales terminan definiendo el sentido de estos planes, que favorece totalmente a los intereses de los grupos sociales privilegiados. Gunter Mertins, con respecto a la planeación en Barranquilla, afirma: "Aquí se puede reconocer claramente la interacción entre los intereses privados y la planeación pública, la cual de alguna manera sigue las "directrices" del sector privado" (2007, p.121).

Tanto los planes de desarrollo establecidos en Barranquilla (seis) como en Cartagena (seis), en las últimas dos décadas, tienen como uno de sus objetivos fundamentales convertir a estas ciudades en competitivas y atractivas para la inversión nacional y extranjera, es decir, adaptar el espacio urbano a las necesidades y exigencias que la nueva etapa del capitalismo reclama.

Para el caso de Barranquilla, por ejemplo, en el Plan de Desarrollo presentado por Humberto Caiaffa (2001-2003), uno de los ejes fundamentales correspondía a la competitividad, al igual que el del Alcalde Guillermo Hoenisberg (2004-2007), en el que uno de los ejes se titulaba: “Barranquilla Competitiva”. En el Plan de Desarrollo del Alcalde Alejandro Char, en su primer mandato (2008-2011), la política económica llevaba por denominación: “Barranquilla abierta al mundo y competitiva”. Esta tendencia de impulso a la competitividad y de convertir a Barranquilla en destino de las inversiones capitalistas, continuó con la anterior mandataria local Elsa Noguera (2012-2015), en cuyo Plan de Desarrollo, “Barranquilla florece para todos”, el eje 2, “Barranquilla competitiva”, “busca generar, como ciudad, las condiciones propicias para atraer mayor inversión privada y lograr que el sector empresarial se desarrolle de manera eficiente” (Concejo Distrital de Barranquilla, 2012, p.31). Así mismo, en el plan de desarrollo del nuevo periodo de Alejandro Char (2016-2019), el eje 2 denominado “Capital progreso” propende por convertir a Barranquilla en una ciudad más productiva y competitiva y que sea reconocida como centro de producción y de servicios para la región y un lugar atractivo para la inversión.

Este propósito de convertir a Barranquilla en una ciudad competitiva y atractiva para la inversión y que se consolidara como la Capital Comercial del Caribe colombiano y epicentro de los Tratados de Libre Comercio, tal como se busca en los diferentes planes de desarrollo, se concreta a través de varias estrategias, dentro de las cuales las más importantes son: los beneficios a los inversionistas, la construcción de obras de infraestructura, la mejora en la prestación de los servicios públicos, las alianzas público-privadas, la mejora en la conectividad y la promoción de Barranquilla como destino de inversiones.

Con respecto a Cartagena, también los planes de desarrollo promulgados han apuntado al mismo objetivo, es decir, adaptar la ciudad a la etapa global del capitalismo. En este sentido, todos los planes de desarrollo establecidos en esta ciudad, desde el del Alcalde Carlos Díaz Redondo

(2001-2003) hasta el del mandatario Dionisio Vélez (2014-2015), han impulsado la competitividad de la ciudad para convertirla en centro turístico, industrial y portuario en el Caribe americano.

Todos estos planes presentan un eje que apunta a la competitividad; por ejemplo, en el del primer alcalde señalado, el eje 5 de su plan de desarrollo se denomina: “Cartagena Competitiva”; en el del burgomaestre Nicolás Curi (2006-2007) el objetivo estratégico N° 3 se titula: “Cartagena Competitiva y Solidaria”; en el del alcalde Velez, una de las estrategias del desarrollo económico se denomina igualmente “Cartagena Competitiva”; los últimos planes de desarrollo se enmarcan en el proyecto público-privado denominado: Plan Regional de Competitividad Cartagena y Bolívar 2008-2032, cuyos objetivos estratégicos apuntan a consolidar la industria petroquímica, convertir a Cartagena en líder en servicios turísticos de Colombia y el Caribe, potencializar a esta ciudad como principal distrito logístico de Colombia y uno de los tres primeros en el Caribe, consolidar internacionalmente el cluster naval marítimo y fluvial de Cartagena y desarrollar la agroindustria en el departamento de Bolívar.

Lógicamente, en la elaboración de este proyecto tuvieron una gran participación los gremios económicos de Cartagena, la Gobernación de Bolívar, la Alcaldía de Cartagena y representantes del Gobierno nacional, con ninguna participación de otros sectores sociales, lo cual nos muestra claramente el carácter clasista que tiene la planeación económica y territorial en nuestro país; en la cual terminan imponiéndose los intereses de los grupos social y económicamente poderosos por encima de los grupos más débiles, (Massiris, 2014).

Antes de la promulgación de la Ley 152 de 1994, que establece la obligación a los entes territoriales de presentar planes de desarrollo, la planeación económica era aún más controlada por las élites y tenía un carácter voluntarista que se refleja en el hecho de que antes de esta norma, en Barranquilla solo se presentaron en el periodo analizado (a partir de 1970) el Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana (PIDAM) de 1982 y

los estudios del Plan Maestro del Transporte, desarrollados estos últimos por la Misión Japonesa entre los meses de julio de 1983 y marzo de 1985. Sin embargo, ninguno contó con la participación de otros sectores sociales, debido a que no existía ninguna norma que así lo estableciera y solo los grupos políticos que controlaban el poder determinaban su diseño y ejecución.

Para el caso de Cartagena, desde 1965 se han hecho intentos por establecer la planificación en la ciudad a través del establecimiento de diversos planes entre los cuales sobresalen el Plan Piloto de 1965, el Plan de Desarrollo del Municipio de Cartagena, 1978-1990, El Plan de Desarrollo 1989-2010, El Plan Maestro de Transporte de 1991, El Plan Maestro de Ordenamiento Físico para la isla de Barú y el norte de Cartagena de 1994 y el Plan Estratégico Cartagena Siglo XXI; todos estos planes fueron realizados sin participación de la comunidad y en función de los intereses de las élites y grupos económicos. Además, a través de estos planes, por ejemplo, el Plan de Desarrollo del Municipio de Cartagena, se impulsó la erradicación de los barrios de invasión que estaban en la isla de Chambacú por parte del ICT, terrenos que posteriormente fueron adquiridos de manera irregular por parte de una de las familias de la élite de Cartagena (Familia Araujo). Así mismo, El Plan Piloto de 1965 permitió la densificación de Bocagrande, El Laguito y Manga, destruyendo en este último el patrimonio arquitectónico representado en las mansiones de principios del siglo XX, reemplazadas por edificios de gran altura.

El predominio de los intereses particulares en la planeación es tan evidente que, en los casos en que esta los afecta, inmediatamente es reformada; por ejemplo, en el Plan de Desarrollo 1989-2010, de 1989, se limitan las densidades de construcción del Laguito, Bocagrande y Castillogrande; sin embargo, por presiones de los constructores, el Concejo Municipal mediante el Acuerdo 052 de 1992 lo modifica permitiendo las construcciones en altura; así mismo, El Plan Estratégico Cartagena siglo XXI, que tuvo participación de diversos sectores sociales, académicos y económicos, pero sin participación de sectores populares, es engavetado y desconoci-

do por el Alcalde Guillermo Paniza Ricardo en el año 2000 (encarcelado posteriormente por malos manejos). Se puede señalar, en conclusión, que la planeación territorial ha estado dominada por los sectores económicos y políticos que controlan el poder en el momento de promulgarse estos planes de tal manera que “el sistema económico se convierte en el verdadero protagonista de las transformaciones espaciales y estéticas de la ciudad” (Giaino, 1999, p.18).

Desde 1989 con la promulgación de la Ley 9ª o Ley de Reforma Urbana y posteriormente, con la expedición de la Ley 388 de 1997, que la modifica, esta última se constituye en una de las normas que más ha influido en la estructuración de los espacios urbanos, ya que al modificar la Ley 9ª o de Reforma Urbana, actualizar la Ley Orgánica de las Áreas Metropolitanas y establecer la obligación del Ordenamiento Territorial para los municipios, entre otros aspectos, pretendió convertirse en la norma reguladora de las actividades y actuaciones urbanísticas, referidas al uso del suelo urbano, al espacio público, a la vivienda, a los bancos de tierras, a las cesiones obligatorias de terrenos, a las áreas metropolitanas, en fin, a todo lo que tenga que ver con la planeación y ordenamiento de los municipios.

A partir de la promulgación de la Ley 388 de 1997, los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), se han convertido en los medios a través de los cuales las élites locales han influido de manera profunda en la estructuración de los espacios de las ciudades en general, y de Barranquilla y Cartagena en particular. No obstante que la Ley establece la participación de la comunidad en las discusiones de los POT, la decisión final queda en manos de los concejos municipales y del burgomaestre, lo cual significa que, en última instancia el control de la planeación sigue estando en las élites locales y promulgándose en función de los intereses de estas.

Un análisis de los POT establecidos en Barranquilla, es decir, el del año 2000 y la revisión del 2007 y el nuevo que entró en vigencia a partir de febrero 28 de 2014, nos muestran claramente que detrás de la retórica referente a la sustentabilidad económica, ambiental y cultural, la equidad

social territorial, la integración, la participación, la concurrencia y la racionalidad en la planeación de la ciudad, se esconden los intereses económicos y sociales de las élites que son las que, en última instancia, determinan la planeación territorial de la ciudad. En este sentido, Benedetti, periodista y político barranquillero, citado por Llanos (2012) señala: “Lo que no quiere decir que estemos obligados a callar que el problema aquí es el de un POT diseñado a medida, antojo y beneficio de los urbanizadores, o de ciertos urbanizadores, contrariando toda sensatez y acaso el ordenamiento legal sobre desarrollos urbanos” (p.159).

Del mismo modo, en Barranquilla el nuevo POT establecido por decreto de la Alcaldesa Elsa Noguera, prácticamente deja en manos de esta funcionaria la determinación de la planeación territorial de la ciudad. A manera de ejemplo, se puede señalar que en la subsección 3 del POT correspondiente a la Estructura Económica y de Competitividad, se estructura la actividad económica a través del establecimiento de Centralidades, Polígonos Especializados para la Competitividad (PEC), Corredores de Actividad Económica (CAE) y Operaciones Estratégicas, definidas prácticamente por la Alcaldía Distrital, que tiene todo el control del POT, ya que en el artículo 100 del mismo se establece que los instrumentos de planeación correspondientes a Planes Maestros, Planes zonales, Piezas urbanas, Planes parciales, Esquemas Básicos de implantación, Planes de Reordenamiento y Planes de mitigación, serán adoptados mediante decreto de la Alcaldía Distrital.

Toda esta estructuración económica apunta fundamentalmente a adecuar el espacio de la ciudad a las nuevas exigencias de la globalización y facilitar la inversión a través, entre otros mecanismos, de las alianzas público-privadas, en las cuales el Distrito invierte en obras de infraestructura, especialmente, y deja abiertas las puertas a la inversión privada que saca grandes ventajas de las inversiones públicas que en infraestructura se hacen; un ejemplo de esto lo constituye el Plan Parcial Barranquilli-

ta-La Loma-Barlovento, en el cual la administración distrital ha invertido en la construcción de obras de infraestructura – Avenida del Río, corredor Portuario, Malecón León Caridi y restauración de la Intendencia Fluvial – y en la erradicación de urbanizaciones ilegales, lo cual facilita la inversión privada en zonas que se han valorizado a partir de la inversión pública. Ver Figura 18.

Para el caso de Cartagena, el POT fue establecido mediante el Decreto Distrital 0977 de 2001, y modificado a través del Acuerdo 033 de octubre de 2007, que actualmente se encuentra en revisión con el fin de promulgar un nuevo POT. En términos generales, se puede afirmar que al igual que el Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla, este instrumento de planeación ha sido utilizado más en función de los intereses de quienes ostentan el poder económico, político y social de la ciudad, de allí que se enfatice en la estructuración económica, en la que se continúa con los lineamientos trazados en el Plan de Desarrollo de Cartagena, 1989-2010; en este POT, uno de los objetivos prioritarios se refiere a la articulación de los diferentes sectores económicos y se trazan unas políticas y estrategias conducentes a aumentar la competitividad de la ciudad y atraer un mayor número de inversiones en el sector económico, dándose prioridad al mejoramiento de la infraestructura de la comunicación y el transporte.



Figura 18
Proyecto de una nueva zona de expansión de Barranquilla, Colombia, 2015

En concordancia con lo establecido en el Plan de Desarrollo 1989-2010 y el Acuerdo 014 de 1994, se incentiva la explotación económica de la zona norte de Cartagena, de las islas de Barú y Tierrabomba, a través del turismo, los servicios y la vivienda para estratos altos, con lo cual se impulsa la expansión territorial de Cartagena hacia esos corregimientos y poblados del sector rural de la ciudad, generándose una valorización de esos territorios y una presión fuerte sobre la población nativa, que ha sido desplazada por la presión y compra de terrenos por parte de los inversionistas; incluso, en algunos casos, se ha presentado la apropiación ilegal de terrenos comunales y nacionales de los cuales han sido expulsados pobladores nativos después de muchos años de ocupación de los mismos.

En conclusión, se puede afirmar que, a través de las relaciones de poder establecidas entre las élites económicas, políticas y sociales y los otros grupos sociales de las ciudades de Barranquilla y Cartagena, se ha venido estructurando el espacio urbano y metropolitano de estas urbes, lo cual les ha permitido ampliar el dominio que ostentan. Así, por medio de la producción de vivienda y las políticas que la regulan, tanto de carácter nacional como local, la construcción de grandes obras de infraestructura que facilitan la incorporación de nuevas tierras a las áreas urbanas de estas ciudades y potencian los procesos de suburbanización y conurbación, que conducen a la metropolización y a las relaciones clientelistas y el control de los organismos de poder y de la planificación económica y territorial, han estructurado el espacio urbano y metropolitano de estas dos ciudades, incidiendo no solo en las ciudades-núcleo, sino también en los municipios periféricos y aumentando, a través de todas estas estrategias, el dominio y control que ya ejercen.

CAPÍTULO 5

**REFLEXIONES ACERCA DEL PAPEL DE LAS ÉLITES
LOCALES EN LA ESTRUCTURACIÓN
DEL ESPACIO METROPOLITANO DE
BARRANQUILLA Y CARTAGENA**

El papel de los actores locales en la estructuración de los espacios en el capitalismo ha sido soslayado en la mayor parte de los estudios y análisis que de esta temática se han realizado; una razón de esta omisión o de la poca dedicación al actuar de estos agentes, lo constituye, sin ninguna duda, el hecho de que, desde la izquierda, en el caso de nuestra disciplina, la Geografía Radical (una de las tendencias más importantes en Geografía) se hace más énfasis en el análisis de las estructuras nacionales y globales del sistema; sin embargo, González (2008) argumenta que, en general todas las tendencias políticas y de hecho las geográficas hicieron poco caso a las escalas locales.

No obstante esta realidad concerniente al papel de los actores locales y su poca atención por parte de las Ciencias Sociales en general, la concepción del espacio como construcción social, Lefebvre (1969), Santos (2000), implica de hecho, la participación de un conjunto de actores en la estructuración de los espacios, dentro de los cuales, los actores locales juegan un papel fundamental, aun considerando que dentro del sistema capitalista la mayor parte de los espacios son estructurados en función de políticas globales que apuntan a garantizar la acumulación del capital en una etapa específica, que dará cabida a una nueva estructuración en

la medida que la anterior no garantice dicha acumulación (Harvey 1978, 1985, 1998, 2003; Scott 2007; Soja 2003, 2009; Santos 1993, 2004).

Además, la llegada de la globalización implicó una valorización de la escala local, tal como lo sostienen Boissier (2005), Pulido (2001, 2004, 2008), Benko y Lipietz (1994), Klein (2006), Méndez (2007), entre otros; de tal manera que muchas localidades han adquirido una importancia fundamental en el funcionamiento del capitalismo, dados sus aportes a la innovación, la tecnología y a su función como nodos en las redes económicas establecidas en el capitalismo global; incluso, en los actuales momentos son las ciudades (escala local) antes que los países, las que compiten por la localización de las inversiones y la generación de empleos (Cicolella y Mignaqui, 2009, p.46).

En general, se puede considerar que la estructuración de los espacios locales, es producto de la interacción de diversos agentes locales, regionales, nacionales e internacionales (Lobato Correa, 2013), que con base en sus intereses económicos, políticos y sociales, buscan la manera de incidir de una manera más eficaz y favorable en la estructuración de estos espacios; de allí que en la estructuración de los espacios de Barranquilla y Cartagena las élites económicas, políticas y sociales, encargadas de la promulgación de las normas al respecto y de la toma de decisiones en cuanto a la manera de llevar a cabo esta estructuración, han jugado un papel decisivo en la adecuación de estos espacios a las exigencias que cada etapa del capitalismo impone. En tanto, poseedores del poder local, están en capacidad de definir y delimitar estos espacios, tal como ha sido planteado por Lopes de Souza (1995).

La existencia de las élites locales y la incidencia de las mismas en la estructuración del espacio de Barranquilla y Cartagena a través del ejercicio del poder y de las relaciones de poder establecidas con los otros grupos sociales (Foucault, 2002; Weber, 1969 y Sánchez, 1992), está claramente establecida a través de numerosas evidencias que prueban esta afirmación. Así, una simple revisión de los apellidos de los gobernantes que

han estado al frente de las riendas de las ciudades, nos muestra la presencia constante de las grandes familias que han ejercido el control económico, social y político de estas dos urbes. Para el caso de Barranquilla, por ejemplo, desde 1970 hasta hoy 4 miembros de la Familia Carbonell han sido alcaldes de la misma, incluyendo a la anterior mandataria, Elsa Noguera, hija del ex-alcalde Vicente Noguera Carbonell; así mismo, el alcalde del periodo (2008-2011) Alejandro Char, hijo de Fuad Char, ex-gobernador, ex-ministro y jefe de una las familias que controla la ciudad en los actuales momentos; familia que impulsó la elección de la anterior alcaldesa, ejerce nuevamente el cargo de alcalde de la ciudad.

En el caso de Cartagena, del mismo modo en la lista de alcaldes de la ciudad y gobernadores del departamento, se nota la presencia constante de apellidos correspondientes a la élite de la ciudad, en la que sobresalen apellidos como Segovia, Araújo, Emiliani, De Pombo, Gutiérrez de Piñeres, Vélez, Gossain, Arango, Bossa, Badel y muchos más que han detentado el control tanto de la economía, como de la política; un ejemplo claro, lo constituye el caso de Nicolás Curi Vergara, quien en el periodo de 1990 a 2008, estuvo al frente de la alcaldía de la ciudad en tres ocasiones, elegido con el apoyo de la clase política y empresarial más tradicional de Cartagena.

Del mismo modo, el control del órgano legislativo local (Concejo Distrital o Municipal), a lo largo de la historia republicana de estas ciudades se puede demostrar a partir de los apellidos de los integrantes de estas corporaciones, representantes directos de las más notables familias de las élites de estas dos ciudades del Caribe colombiano y de los partidos políticos tradicionales que han dominado en los concejos municipales o distritales a través de los cuales se establecen las normas y acuerdos que regulan gran parte de la vida y dinámica de las ciudades.

Lógicamente, el dominio del legislativo y el ejecutivo representa el control casi total del aparato estatal, al cual se suma el control del aparato judicial, dada la injerencia que en el mismo tiene la dirigencia política y eco-

nómica de estas ciudades. Así, el nombramiento de los altos dignatarios de la rama judicial está determinado por la clase política, especialmente a partir de la Constitución de 1991, lo cual se demuestra en el hecho de que los miembros de las altas cortes nacionales y locales, sean fichas de los diferentes partidos políticos que detentan el poder en estos niveles.

Este control total de los órganos del Estado, se refleja, así mismo, en el dominio de los entes encargados de la planeación territorial y económica que tienen las élites locales, lo cual repercute en la hegemonía que mantienen en lo que respecta a la estructuración de los espacios en general de las ciudades-núcleo, y en particular de los espacios metropolitanos de las mismas, es decir, de Barranquilla y Cartagena. En general, las secretarías de planeación y de infraestructura han estado en manos de representantes de las empresas constructoras, muchas de las cuales han sido conformadas por las casas políticas de las ciudades o son apoyadas por estas casas políticas, de tal manera que en estas posiciones clave, existe de hecho una alianza entre las élites económicas y políticas.

Una revisión rápida de las grandes obras de infraestructura que han sido realizadas en estas ciudades y que han incidido en el direccionamiento y estructuración de la expansión de estas urbes nos muestra que han sido planeadas y ejecutadas en función de los intereses de las élites que controlan el poder y con el propósito de construir un espacio que garantice la acumulación del capital (Harvey, 1978, 1998, 2003; Capel, 1974, 1993) y en muchos casos, en contra de los intereses de los otros grupos sociales; por ejemplo, en el caso de Barranquilla, la construcción del puerto marítimo en el río Magdalena, favoreció los intereses de las élites barranquilleras y perjudicó a la población de Puerto Colombia, que vio cómo su muelle y puerto sucumbían ante la cantidad de sedimentos que las obras del puerto de Barranquilla generaban.

Del mismo modo, las obras de la zona Franca Industrial y Comercial de Barranquilla, implicaron la expulsión y erradicación de una parte de los habitantes de la llamada Zona Negra, un barrio de invasión que había

sido erigido en los terrenos inundables en inmediaciones del Terminal Marítimo y Fluvial de la ciudad, con lo cual se favoreció los intereses de las élites que desde la década del cincuenta del siglo pasado venían exigiendo su construcción en estos terrenos.

En estos momentos la urbanización de la isla La Loma, en inmediaciones del río Magdalena, la cual pudiera convertirse en una zona verde para una ciudad que tiene menos de 1 m² por habitante de dichas zonas, se hace a través de una Alianza Público-Privada (APP), en la cual el gobierno local ha realizado ingentes inversiones para sanear ambiental y socialmente una zona que se caracteriza por la presencia de barrios de invasión, alta contaminación ambiental, inseguridad, venta de alucinógenos, entre otras anomalías, para después entregar ya saneada la zona a los urbanizadores privados, para desarrollar servicios de alto rango y vivienda para estratos medios y altos.

Las inversiones del gobierno local han implicado, entre otras obras, las siguientes: saneamiento de los caños, construcción de la Avenida del Río y el Corredor Portuario, la restauración del antiguo edificio de la Intendencia Fluvial, la construcción de la Plaza Grande del río Magdalena, construcción del Malecón Bicentenario, erradicación de San Andresito, erradicación de Las Colmenas y La Bendición de Dios (barrios de invasión) y erradicación de los habitantes de la isla, dedicados, en su mayoría, a labores agrícolas y pesqueras. Todo este proceso de saneamiento le permitirá a los urbanizadores privados sacar ventajas de sus inversiones en unos terrenos comprados a precios muy bajos y valorizados a través de las obras llevadas a cabo por el gobierno local o por el Gobierno nacional, que en última instancia, financiamos todos los miembros de la sociedad.

Para el caso de Cartagena, de igual manera, la erradicación del barrio de invasión Chambacú, en la isla del mismo nombre, se constituyó en una muestra de este control en la estructuración del espacio urbano de esta ciudad, ya que dicha erradicación fue hecha a instancias de las élites locales, con dineros del Estado (en este caso, por medio del ICT) y pos-

teriormente adjudicados estos terrenos, con maniobras casi delictuosas, a miembros de una de las familias de las élites de esta ciudad, la familia Araujo, con la ayuda de uno de los miembros de otra de las familias de la élite cartagenera (García Romero) que, en esos momentos ocupaba el cargo de director seccional del Instituto de Crédito Territorial.

De idéntica forma, la expansión de la ciudad hacia el norte, planeada por medio del Plan de Ordenamiento Físico del norte de Cartagena y de la isla de Barú de 1994, ha significado enormes ventajas para los urbanizadores privados, quienes, así mismo, se han beneficiado de inversiones en obras públicas realizadas por el gobierno local o nacional, entre las cuales se pueden mencionar: el saneamiento de la ciénaga de La Virgen, la autopista Cartagena-Barranquilla, la Vía Perimetral, la construcción del puente sobre el canal del Dique y la construcción de la carretera de acceso a Barú. Todo esto ha permitido la valorización de los suelos en manos de terratenientes urbanos, la incorporación al área urbana de suelos rurales, la presión y desplazamiento de las comunidades nativas por medio de las compras de sus predios (especialmente en Barú y la Boquilla), la apropiación de terrenos de estas áreas de manera ilegal y la conversión de estas zonas en áreas de servicios de alto rango y vivienda para estratos altos de la población.

Del mismo modo, la construcción por parte del Estado del Centro de Convenciones, impulsó la gentrificación del barrio Getsemaní, del cual han sido expulsados la mayor parte de sus habitantes tradicionales (se mantiene entre un 10 y un 15 % de la población local, de acuerdo con pobladores entrevistados) y hoy se ha convertido en una zona de prestación de servicios turísticos y lugar de residencia para población de estratos altos, muchos de los cuales compraron estas propiedades a precios irrisorios y en la actualidad se han valorizado de manera exorbitante, en beneficio de sus nuevos propietarios.

La expedición de normas locales para incentivar la inversión privada ha posibilitado la construcción de Zonas Francas en la periferia de Barran-

quilla y en los municipios de su área de influencia, y también para el caso de Cartagena, especialmente en su zona portuaria y en la zona de expansión del norte de la ciudad, lo cual ha incidido en el direccionamiento de la metropolización, dada la influencia que ejerce dicho proceso en los municipios de las periferias de ambas ciudades. Del mismo modo, la relocalización de las industrias, especialmente en el caso de Barranquilla, ha posibilitado el fortalecimiento del sector servicios en la ciudad-núcleo y el comienzo de una relativa industrialización de sus municipios cercanos, especialmente en Soledad y Malambo, y en menor escala en Galapa, lo cual ha incidido en su conversión en municipios de urbanizaciones obreras e informales, mientras que Puerto Colombia, se convierte en una zona de servicios y de vivienda de alto rango.

Esta incidencia es menor en Cartagena, ya que el hecho de tener una mayor superficie que Barranquilla (609 km² y 154 km², respectivamente), le ha permitido contar con más terrenos para su expansión y ha ejercido una menor influencia en los municipios periféricos, de allí que la relocalización industrial y la edificación de urbanizaciones en estos es poca y, por ende, su crecimiento demográfico y la expansión de sus áreas urbanas ha sido más bien escasa.

Todo el control en la expansión territorial de las ciudades y en la estructuración de los espacios urbanos de estas ciudades-núcleo ejercido por las élites locales, se ha acentuado de manera notoria a partir de la globalización económica, —que se adoptó en los países de la periferia capitalista a través de la presión ejercida por los países centrales, las empresas multinacionales y las instituciones financieras internacionales como el FMI y el Banco Mundial— y en la cual una de las exigencias era la descentralización administrativa y el otorgamiento de mayores funciones a las entidades territoriales de orden regional y local que adquirieron unas nuevas responsabilidades que incidieron en el mayor dominio y control de la construcción social de los espacios locales. Al respecto, Manzanal afirma: “Por su parte la descentralización también está vinculada a la globalización, pues ésta busca promover vínculos directos con los ámbitos

locales y, de este modo, superar los controles y regulaciones nacionales” (2008, p.19).

A partir de la década de los 80 del siglo pasado, la imposición de políticas del modelo globalizador a los países en desarrollo (Stiglitz, 2002), especialmente a través del llamado Consenso de Washington, impulsó la descentralización administrativa, la cual implicaba un debilitamiento del Estado central y la primacía del ideario neoliberal, que, a su vez, generaba un cambio de enfoques en las políticas regionales, que en ocasiones se traducían en un fortalecimiento de las capacidades de los territorios y de las regiones (Barrera 2007) y por ende, en el mayor protagonismo y control de las élites locales y regionales en la estructuración de los espacios urbanos; en este caso concreto, de las ciudades de Barranquilla y Cartagena.

Desde 1986, con la promulgación del Acto Legislativo 01, que estableció la elección popular de alcaldes, comenzó la descentralización política y administrativa en Colombia, la cual se acentuó con la promulgación de la Constitución de 1991 en la que se establecieron varios artículos que consagran la autonomía de las entidades territoriales y la descentralización administrativa, destacándose, entre otros, los artículos 209, 287 y 288; por ejemplo, el artículo 287 señala:

Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

1. Gobernarse por autoridades propias.
2. Ejercer las competencias que les correspondan.
3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
4. Participar en las rentas nacionales.

Del mismo modo, la Ley 388 de 1997, que estableció la obligatoriedad para los municipios de presentar Planes de Ordenamiento Territorial y la Ley 1454 de 2011, o Ley Orgánica del Ordenamiento Territorial y la Ley 152 de 1994, que establece la obligatoriedad de los entes territoriales de presentar planes de desarrollo, aumentó de manera notable el control y el dominio que las élites locales tenían sobre la construcción de los espacios urbanos y, por ende, de los espacios metropolitanos en concreto, de las ciudades de Barranquilla y Cartagena. En fin, se puede señalar que todo el andamiaje legal e institucional establecido en Colombia, termina favoreciendo el control que las élites locales poseen para la estructuración de los espacios de las ciudades y favorecer a sus intereses y necesidades.

Otro de los factores que incide en la mayor influencia de las élites locales en la determinación de la estructuración de los espacios de Barranquilla y Cartagena, es el mayor conocimiento que tienen de las condiciones naturales de estos territorios, de allí que la ubicación de las industrias y las empresas de servicio, el trazado y dirección de las obras de infraestructura (especialmente las vías), la ubicación de las urbanizaciones para los diferentes estratos, la localización de los puertos, la dirección de expansión de las ciudades, incluso, la segregación socioespacial y en general todo lo concerniente a la estructuración de estos espacios, esté determinado en un alto porcentaje por las decisiones de las élites; sin desconocer que otros sectores sociales pueden influir parcialmente en esta estructuración; por ejemplo, los grupos populares carentes de vivienda y de las posibilidades de adquirirla de manera legal, que construyen sus espacios a partir de la edificación de barrios informales, pero, como se señaló en el capítulo anterior, aun en estos casos, las élites sacan provecho de estas circunstancias.

Además, el conocimiento de la idiosincrasia de la población y el dominio ideológico (Marx y Engels, 1974) y social que ejercen las élites locales en estas ciudades, también inciden en el papel determinante que cumplen en la construcción de los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena. Así, a lo largo de la historia de estas ciudades, en materia de estructuración de estos espacios, las élites han realizado toda clase de acciones en

beneficio de sus intereses, logrando en casi todas las ocasiones el apoyo del total de los diferentes grupos sociales, incluso cuando solo son favorecidos sus intereses; por ejemplo, en las primeras décadas del siglo XX, las élites de Barranquilla lograron movilizar a la ciudadanía barranquillera para presionar el otorgamiento por parte del Gobierno nacional de los recursos para la construcción de las obras de Bocas de Ceniza y la habilitación de esta ciudad como puerto marítimo.

De idéntica manera, muchas obras que apuntan al beneficio específico de las élites locales, son financiadas en gran parte por el total de los contribuyentes a través de la llamada Contribución por Valorización, establecida por las administraciones locales, sin que, en términos generales, exista una fuerte oposición a estos gravámenes, dado el control social que a través de diferentes medios mantienen las élites, corroborando lo planteado por Maduro, cuando afirma que:

La sociedad civil, que vive en medio de una lógica de poder, posee individuos solos o grupos individuales que, a duras penas, logran, si acaso, opinar sobre los asuntos que le son inherentes como integradores de la sociedad. Ellos han perdido el poder real. Otros deciden... Al poder le interesa mantener al individuo ahí solo, aislado e incomunicado de los otros, pues ello nos convierte en algo que desea el poderoso, que seamos autómatas, obedientes, ciegos, esperando que el titiritero mueva los hilos. (Maduro, 2015, p.42)

En conclusión se puede aseverar que este control logrado por las élites de Barranquilla y Cartagena, les ha permitido estructurar estos espacios, a través de numerosas acciones y estrategias, tales como el dominio de los órganos de poder del Estado, la construcción de obras de infraestructura que favorezcan sus intereses, una legislación hecha a la medida de sus necesidades, la dirección de la planeación económica y territorial, el conocimiento de las condiciones naturales y de las ventajas relativas que presentan estas ciudades y, finalmente, el dominio ideológico y social que tienen estas élites sobre el grueso de la sociedad. No obstante, lo anterior, no se puede desconocer que, en sus relaciones con los agentes del

capitalismo nacional e internacional, se pueden presentar imposiciones de estos, sin que ello signifique que el papel fundamental lo pierden las élites locales, que al igual que los agentes del capitalismo, tienen como objetivo fundamental adaptar el espacio a las exigencias del sistema y garantizar la acumulación del capital por un periodo determinado.

CAPÍTULO 6

CONCLUSIONES

La Geografía Histórica, en especial, la de tendencia radical, concibe el espacio geográfico como una construcción social, producto o síntesis de la acción de los diferentes grupos humanos sobre su entorno, con el fin de mantener a la especie humana y garantizar su reproducción, bajo unas condiciones históricas determinadas, Tovar (1986); lógicamente, la ciudad se constituye en el espacio geográfico en el cual la acción del hombre se refleja de manera más profunda y notoria, por lo cual esta rama de la ciencia geográfica es fundamental para el abordaje de su estudio en especial de su proceso de metropolización.

De igual manera, el Método del Materialismo Histórico-Geográfico (Harvey, 1978, 1985, 1998, 2003) que rescata el valor de la Historia para el estudio del espacio geográfico e incorpora y destaca a este en el análisis marxista, permite ubicar la construcción de los espacios urbanos, dentro de las llamadas por Harvey, soluciones espaciales para las crisis del sistema, las cuales son fundamentalmente dos: la primera, la reorganización de los territorios y la segunda, la exportación de los capitales. En tal sentido, los procesos de metropolización que han experimentado las ciudades intermedias de América Latina en general y en particular las de Colombia, en este caso, Barranquilla y Cartagena, responden a estas necesidades del capitalismo en general, pero, de igual manera a los intereses de las élites locales que buscan insertarse de mejor manera a la dinámica de este sistema económico.

Teniendo en cuenta los anteriores planteamientos se puede afirmar que la estructuración de los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena corresponde a la necesidad de adaptar los espacios urbanos a las nuevas exigencias que el sistema capitalista demanda, acorde con lo planteado, entre otros, por Harvey (1978, 1998, 2003), Capel (1974, 1993) y Scott (1994, 2007); en especial, en las dos últimas etapas por las cuales ha pasado, es decir, la monopolista y la global; sin embargo, en una gran proporción, esta adaptación ha respondido a las estrategias que han implementado las élites locales en la búsqueda de ampliar el dominio y control político, económico y social que han detentado a lo largo de la historia de estas ciudades del Caribe colombiano, sin desconocer que en este proceso de construcción de estos espacios urbanos, de igual manera, han participado agentes vinculados al capitalismo internacional y nacional y otros sectores sociales de estas ciudades.

Los procesos de metropolización de las ciudades en América Latina han estado asociados, como se señaló anteriormente, a las exigencias y necesidades que el desarrollo del sistema capitalista implica, de allí que el surgimiento de estos procesos estuvo ligado, en esta parte del continente americano, a dos hechos significativos en la historia de este sistema; en primer lugar, el surgimiento de la crisis económica de 1929 y la necesidad de superar sus efectos negativos en la economía de Latinoamérica, lo cual condujo a la llamada política de sustitución de importaciones, impulsada por la Cepal en la década del 40 del siglo pasado y que trajo como una de sus consecuencias importantes, el comienzo de un proceso de industrialización que, a su vez, incidió en el crecimiento de las ciudades y en el comienzo de la metropolización; todo ello apuntalado por un aumento acelerado de las poblaciones urbanas, producto tanto del crecimiento vegetativo, como de las migraciones del campo a la ciudad. Este proceso inicial arrancó de manera general a comienzos de la década de los 50 del siglo XX, pero para las ciudades intermedias se considera en esta investigación que se produjo a partir de la década de los 70 del mismo siglo.

En segundo lugar, la crisis del llamado modelo fordista y la adopción de la globalización económica como solución espacial para esta crisis, significó el comienzo de una nueva etapa en la metropolización en general de las ciudades capitalistas, y en particular de las ciudades de Latinoamérica, incluyendo por ende a las ciudades colombianas y dentro de estas a las llamadas ciudades intermedias, muchas de las cuales empezaron a cumplir unos roles de mayor transcendencia y a mostrar una dinámica más acelerada que muchas de las grandes ciudades de este país, siendo Barranquilla y Cartagena, ejemplos de esta situación.

No obstante, hay que resaltar de igual manera, que existen factores locales que inciden en los procesos de metropolización, destacándose entre estos, la dinámica demográfica, las características físicas de los espacios, el interés de las élites locales y el control que ejercen en los aspectos sociales, políticos, económicos y culturales, entre otros.

El inicio del proceso de metropolización de las ciudades intermedias, se presenta un tanto rezagado con respecto al de las grandes ciudades, de allí que en el caso de Barranquilla y Cartagena se considera que esta dinámica arranca a comienzos de la década de los 70 del siglo pasado y se prolonga hasta la actualidad, presentándose dos etapas claramente definidas y diferenciadas, acordes con el factor que las desencadena y las características que las identifican. Dichas etapas son: una primera que arranca en los albores de la década de los 70, impulsada por la incipiente industrialización de estas ciudades y por el crecimiento desmesurado de la población, producido por un aumento del crecimiento vegetativo y la llegada de población inmigrante de las zonas rurales, y que finaliza a comienzos de los 90 del siglo XX; y una segunda, que se inicia en esta última fecha y se prolonga hasta los días que corren del siglo XXI, impulsada principalmente por el cambio en las formas de producción y de las relaciones laborales instauradas a través del modelo globalizador.

Al igual que en el resto de las ciudades latinoamericanas, la primera de las etapas estuvo asociada al inicio de una incipiente industrialización y

principalmente al incremento notable de la población, producido tanto por el crecimiento vegetativo, como por la llegada masiva de población migrante procedente de las zonas rurales; esta situación condujo a que el tamaño de la población de Barranquilla y Cartagena se incrementara, de manera notable, a comienzos de la década de los 70 – 665.917 y 312.557 habitantes respectivamente en 1973 – y se iniciara un proceso de expansión territorial que dio inicio a la conurbación con el municipio de Soledad en el caso de Barranquilla, y a la ocupación de suelos rurales y la expansión hacia el sur de la segunda. La expansión territorial de ambas ciudades alcanzó el 44,8 % y el 107 % al pasar la primera de 5.525 a 8.200 ha, entre 1972 y 1992, y la segunda de 2.415 a 5.485 ha, en el mismo periodo; esta expansión se produjo especialmente en dirección al sur de ambas ciudades e impulsada en gran parte por la aparición de numerosos barrios de invasión.

La expansión del área urbana de Barranquilla y Cartagena se concretó a través de la construcción de nuevas urbanizaciones tanto formales como informales, en mayor proporción de estas últimas, que incrementaron el número de barrios en ambas ciudades. Así, en Barranquilla se pasó de 107 barrios a comienzos de la década de los 70 del siglo pasado a 138 a comienzos de la década de los 90 del mismo siglo; Cartagena pasó de 83 barrios en la primera de las décadas señaladas a 123 en la segunda, de acuerdo con datos aportados por las Secretarías de Planeación de estas ciudades.

Aunque en Barranquilla y Cartagena se inician procesos de expansión del área urbana, se presentan algunas diferencias, especialmente en lo correspondiente a la conurbación que se produce en el caso de la primera de las nombradas, que se une físicamente con Soledad, mientras que en Cartagena, dada su mayor superficie territorial, esta conurbación no se presenta. Así mismo, mientras en la capital del departamento del Atlántico desde 1982 se constituye administrativamente el Área Metropolitana de Barranquilla, integrada inicialmente por Barranquilla, Soledad, Malambo y Puerto Colombia, y posteriormente ampliada con el munic-

pio de Galapa; en Cartagena, los intentos de constituir administrativa y jurídicamente esta área no han fructificado; lo cual implica una diferencia sustancial, en cuanto a la integración legal que para el caso de esta última ciudad no existe.

La segunda etapa estuvo generada por la globalización económica y se caracteriza, entre otros aspectos, por el incremento y expansión de las áreas periféricas, el aumento de las desigualdades sociales urbanas, la inserción de estas ciudades a la economía global, el control de las políticas urbanas por parte del capital privado y no del Estado, la implantación de formas típicas de la ciudad norteamericana y la terciarización de la economía urbana a través de un incremento del sector servicios. Para el caso de Barranquilla y Cartagena, la necesidad de adaptar el espacio a las nuevas exigencias que impone el sistema capitalista, condujo a que el interés de las élites fuera convertir a estas ciudades en competitivas y atractivas para la inversión tanto nacional como extranjera.

Esta segunda etapa de la metropolización de Barranquilla y Cartagena, estuvo influida de manera considerable por los cambios en las políticas de vivienda, generados por la globalización económica y que desembocaron en la privatización de la producción de esta mercancía, lo que, a su vez, repercute en la forma en que se expanden estas ciudades-núcleo e incide en la manera cómo los municipios de su área metropolitana (en el caso de Barranquilla) y de la zona de influencia de Cartagena, comienzan de igual manera a aumentar su área urbanizada, incrementar su población y desarrollar un papel más importante desde el punto de vista de las funciones y de las actividades económicas, teniendo en cuenta el traslado hacia esos municipios de algunas de estas actividades económicas —mucho más acusado en el caso de la capital del departamento del Atlántico—, ejemplos: la industria y empresas de servicios.

Con respecto a las ciudades-núcleo, en Barranquilla, la relocalización de la industria en los municipios periféricos, produjo una terciarización de su economía, tanto formal como informal; mientras que en Cartagena se

produce un fortalecimiento de su industria, sin mayor presencia de la misma en los municipios de su área de influencia; así mismo, se produce una terciarización de la economía a través del fortalecimiento del sector servicios, en especial del turismo, que se convierte en una de las actividades económicas más influyentes de la ciudad.

En ambas ciudades se produce un relativo cambio en la dirección de expansión de las mismas. Así, vemos cómo, para el caso de Barranquilla, la ocupación casi total de las tierras del sur por parte de urbanizaciones obreras, genera la construcción de estas urbanizaciones en municipios como Soledad, Malambo y Galapa, conformando una unidad sin solución de continuidad con los dos primeros municipios, mientras que la vivienda para estratos medios y altos se construye hacia el nor-occidente, produciéndose la conurbación con Puerto Colombia, el cual se convierte en el municipio hacia donde se ubican las urbanizaciones para estos estratos sociales. Esto a su vez, incrementa de manera notoria la segregación socio espacial, ya que la ciudad se divide en dos sectores claramente diferenciados por sus condiciones económicas, el sur caracterizado por la presencia de población de estratos bajos y el norte para los estratos altos.

El número de barrios se incrementa de igual manera en esta segunda etapa, mostrando un comportamiento diferencial entre Barranquilla y Cartagena; en tanto Barranquilla aumenta esta cifra de barrios de 138 a comienzos de la década de los 90 del siglo pasado a 180 en 2010, lo cual representa un aumento del 30 %; Cartagena pasó de 123 en la primera de las fechas a 205 barrios en el 2010, para un incremento de 66 %. Esto se explica por el territorio mayor que posee Cartagena, lo cual le permite tener aún muchas tierras para su expansión, mientras que en Barranquilla, dado el territorio relativamente pequeño que posee, le imposibilita tener mucho espacio para nuevas urbanizaciones; de allí que, hoy estas urbanizaciones nuevas se construyen principalmente en su área metropolitana; por ejemplo, Soledad, pasó de aproximadamente 20 barrios a comienzos de la década de los 70 del siglo pasado a 60 a comienzos de la década de los 90 del mismo siglo y alcanzó en el 2010 la cifra de 180

barrios, de acuerdo con información de la Secretaría de Planeación de este municipio.

En Cartagena, de igual manera, las urbanizaciones obreras e informales se construyen hacia el sur de la ciudad, lo cual conduce a la conurbación con el municipio de Turbaco, aunque sin alcanzar los niveles observados en Barranquilla, debido a la mayor superficie de la capital del departamento de Bolívar y, por ende, a la existencia de una mayor cantidad de suelos rurales que se incorporan al área urbana para la construcción de urbanizaciones de estratos bajos. Por otro lado, las urbanizaciones de estratos altos se construyen hacia el norte de la ciudad en dirección a Barranquilla a lo largo del litoral, sitio en el que, de igual manera, se ubican empresas de servicios de alto rango para los habitantes de estas nuevas urbanizaciones. Se puede aseverar que, dadas las direcciones en que se ubican las urbanizaciones de estratos altos en ambas ciudades y la forma acelerada con que se están construyendo, en unos pocos años, se producirá la conurbación de estas dos ciudades-núcleo.

Las relaciones de poder, planteadas por autores como Foucault (1979, 2002), Weber (1969), Sánchez (1979), Claval (1978) y Maduro (2015); establecidas por las élites locales con los otros grupos sociales de estas ciudades se constituyen en el mecanismo a través del cual se estructuran los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena; en desarrollo de estas relaciones de poder, las élites han ejecutado una serie de estrategias que les han permitido construir un espacio acorde a sus necesidades e intereses y en función de integrar aún más estas ciudades a la órbita del capitalismo mundial, lo cual, a su vez, les ha posibilitado ampliar el dominio social, político y económico que detentan en el marco sociopolítico latinoamericano, caracterizado este por su papel de lugar periférico dentro del sistema capitalista y expuesto a las recomendaciones, que en casos adquieren el carácter de imposiciones, que el capitalismo internacional establece para lograr un mayor beneficio en sus inversiones. No obstante, el papel de las élites locales les permite incidir de manera directa y pro-

funda en esta estructuración de los espacios urbanos de Barranquilla y Cartagena.

Las estrategias desarrolladas por estas élites locales son, entre otras, las siguientes: la producción de vivienda y la formulación de las leyes y normas que la regulan, tanto de carácter nacional como local; la construcción de grandes obras de infraestructura que direccionan el proceso de metropolización; las relaciones clientelistas y el control de los organismos de poder y de la planificación económica y territorial.

La promulgación de una política de vivienda que buscaba la privatización de la construcción de este bien, – a partir de la década de los 70 del siglo pasado en la que se facilita la participación del capital privado en esta construcción y en la década de los 90 del mismo siglo cuando se privatizó totalmente la producción – le permitió a las élites locales obtener, entre otras ventajas, las siguientes:

- Establecer la dirección de expansión de las ciudades-núcleo y de hecho la dirección de la metropolización.
- Incorporar suelos rurales al área urbana, obteniendo a través de este mecanismo la valorización de estos suelos.
- Apropiarse de rentas del Estado por medio de la creación de empresas constructoras que desarrollaban los planes de vivienda estatales en un primer momento y, posteriormente, controlar la producción de vivienda; así mismo, estas empresas ejecutaban las grandes obras públicas necesarias para urbanizar estos territorios.
- Controlar la financiación de la vivienda y, por ende, aumentar la ganancia obtenida en este sector y fortalecer el sector financiero hasta tal punto que la financiación estatal de vivienda desaparece por completo y se consolida la financiación privada.
- Determinar las zonas periféricas donde se establecen las nuevas urbanizaciones, es decir, establecer los lugares periféricos de las ciuda-

des-núcleo y determinar los municipios del área de influencia que servirían de asiento de esas urbanizaciones.

- Establecer una marcada diferenciación socio-espacial, al determinar el sur de ambas ciudades como lugar de ubicación de las urbanizaciones obreras, tanto formales como informales, mientras que el sector norte sirve de asiento a las urbanizaciones para estratos medios y altos.
- Definir, como consecuencia del anterior punto, los municipios de sus áreas de influencia, en que se ubican viviendas para estratos bajos, por un lado; y aquellos en que se ubican viviendas para los estratos medios y altos por otro; así, Soledad, Galapa y Malambo, en el caso de Barranquilla, se convierten en asiento de urbanizaciones obreras e informales, mientras que en Puerto Colombia se ubican urbanizaciones para estratos altos y medios; mientras que las zonas rurales ubicadas al norte de Cartagena se incorporan al área urbana como asiento de urbanizaciones para estratos altos, las zonas al sur de esta misma ciudad sirven de lugar de ubicación de viviendas para los sectores populares al igual que municipios como Turbaco y Turbana.
- Obtener beneficios de la incapacidad económica para conseguir vivienda de muchos de los pobladores de las ciudades-núcleo y de los municipios cercanos, que los obliga a erigir urbanizaciones ilegales, de las cuales, en su proceso de construcción, conexión de los servicios públicos, mejoramiento físico y legalización, las élites políticas a través de relaciones clientelistas se ven ampliamente favorecidas.

La construcción de grandes obras públicas es, de igual manera, una de las estrategias a través de las cuales se estructuró y orientó el proceso de construcción de los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena, lo cual benefició a las élites de estas ciudades; ya que la financiación de las mismas por parte del Estado, con el fin de garantizar la rentabilidad de las mismas a los empresarios privados (Topalov, 1979), permitió a las empresas de construcción constituida por las élites locales o nacionales, apropiarse por este medio de las rentas del Estado aplicadas para estos

finés y direccionar al mismo tiempo la estructuración de los espacios metropolitanos en estas ciudades.

Así, obras como la vía Circunvalar, la ampliación de la carrera 51 B, la prolongación de la calle Murillo en dirección a Soledad, la prolongación de la carrera 53 en dirección a Puerto Colombia, entre otras, para el caso de la primera de estas ciudades; y la Avenida Santander, la Autopista al mar, la carretera a Mamonal, la Terminal de Transporte, entre otras, para Cartagena, sirvieron para direccionar la expansión territorial de estas urbes, incorporar suelos rurales al área urbana, obtener ganancias a través de la urbanización de los mismos, ubicar nuevas zonas residenciales, industriales y de servicios e integrar nuevos territorios a las redes de intercambio de bienes y servicios (nuevas centralidades), incluyendo, en muchos casos, el control social, económico y político sobre los municipios conurbados o integrados a la zona de influencia y dominio de las ciudades-núcleo.

Las relaciones clientelistas establecidas por las élites con los grupos sociales pertenecientes a los estratos bajos, especialmente, no solo les han permitido consolidar el dominio político y social, sino también orientar la estructuración de los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena a través de la hegemonía que mantienen en los órganos legislativo locales (Concejo y Asamblea), ejecutivo (Alcaldía y Gobernación) y por ende en la planeación económica y territorial.

Estas relaciones clientelistas se ejercen por medio de diferentes mecanismos, dentro de los cuales, uno de los más trascendentes es el relacionado con la construcción de vivienda informal e ilegal, ya que sus beneficios se extienden a lo largo de varios periodos electorales y, de igual manera, representan ventajas económicas, debido a que la construcción, prestación de los servicios públicos, construcción de obras de infraestructura y legalización de estas urbanizaciones, logradas con el apoyo de las élites políticas, significan para estas un control casi absoluto de los órganos ejecutivo y legislativo, la realización de negocios favorables a sus intereses y

el direccionamiento de la expansión física de la ciudad y de hecho de su proceso de metropolización.

Estas relaciones clientelistas se concretan por medio de diferentes acciones, dentro de las cuales, las más usuales son las siguientes: la compra de votos, la consecución de empleos estatales, la prestación de servicios públicos, la construcción de obras de infraestructura, la adjudicación de vivienda, la construcción y legalización de barrios informales, la inscripción en el Sisben (Sistema de Identificación y Clasificación de Potenciales Beneficiarios para programas sociales) y el otorgamiento de ayudas y subsidios estatales.

El control de los órganos ejecutivos y legislativos locales, logrado en una importante proporción por medio de las relaciones clientelistas, ha permitido a las élites el dominio y dirección de la planeación económica y territorial, por medio de la cual han orientado la construcción de los espacios metropolitanos de Barranquilla y Cartagena, en especial en las dos últimas décadas, en las que las imposiciones del capitalismo global han disminuido el papel del Estado y han dejado prácticamente en manos del capital privado, a través de las compañías constructoras e inmobiliarias, la planeación territorial y económica de las ciudades-núcleo y de los municipios de sus áreas de influencia. Es tal el dominio ejercido que se puede concluir que tanto los Planes de Desarrollo como los Planes de Ordenamiento Territorial promulgados en el periodo estudiado, responden más a los intereses del capital privado y de las élites locales que de la comunidad en general. No obstante, la supuesta participación de la comunidad en los POT, el control del legislativo y del ejecutivo por parte de las élites, les permite definir, en última instancia, el sentido y los objetivos y propósitos de estos y de los planes de desarrollos promulgados.

Todo el análisis anterior nos permite aseverar que si bien es cierto que la estructuración de los espacios urbanos responde a la necesidad de adaptar los mismos a las exigencias del capitalismo global, y que gran parte de esta estructuración viene impuesta por los intereses y necesi-

dades de las grandes multinacionales e inversionistas tanto nacionales como extranjeros, son, en última instancia las élites locales asociadas a los grupos señalados anteriormente, las que con su control de la sociedad en los niveles, político, económico, social y cultural, ejercido por medio de las relaciones de poder, las que han determinado el sentido y orientación de esta construcción de los espacios de las ciudades de Barranquilla y Cartagena y de los municipios de sus áreas de influencia, lo cual, a su vez, les ha permitido mantener y ampliar la hegemonía que en todos los aspectos detentan.

CAPÍTULO 7

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abramo, P. (2012). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *Revista Eure*, 38(114), 35-69.
- Agencia de Cooperación Japonesa, JICA. (1991). *Plan Maestro de Transporte de Cartagena*. Cartagena: JICA.
- Aguilar, A. & Buchofler, E. (1983). Nezahualcóyotl. Planeación urbana y ordenación en la periferia de la ciudad de México. *Boletín del Instituto Geográfico*, 13, 131-173. México: Universidad Autónoma de México.
- Aguilar, A. & Escamilla, I. (1999). *Problems of megacities: social inequalities, environmental risks and urban governance*. México: Universidad Autónoma de México.
- Aguilar, A. (2002). Las megaciudades y las periferias extendidas. Ampliando el concepto en Ciudad de México. *Eure*, 28(85), 121-149.
- Aguilar, I. (1994). *Las políticas de vivienda y urbanismo en Colombia*. Bogotá, Colombia: CESA.
- Aguilera, M. & Meisel, A. (2006). La ciudad de las mujeres: un análisis demográfico de Cartagena en 1875. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, 17.
- Alcaldía Distrital de Barranquilla (2000). *Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla*. Barranquilla, Colombia: Alcaldía Distrital.
- Alcaldía Distrital de Barranquilla (2007). *Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial*. Barranquilla, Colombia: Alcaldía Distrital.

- Alcaldía Distrital de Barranquilla (2011). *Verificación del Censo de vendedores estacionarios del Centro Histórico de Barranquilla*. Barranquilla, Colombia: Alcaldía Distrital.
- Alcaldía Distrital de Barranquilla (2014). *Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla*. Barranquilla, Colombia: Alcaldía Distrital.
- Alcaldía Distrital de Barranquilla (2016). *Plan de Desarrollo 2016-2019*. Barranquilla, Colombia: Alcaldía Distrital.
- Alcaldía Distrital de Cartagena (2001). *Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Cartagena*. Cartagena, Colombia: Alcaldía Distrital.
- Alcaldía Distrital de Cartagena. (1994). *Plan Estratégico Cartagena Siglo XXI*. Cartagena: Alcaldía Distrital de Cartagena.
- Alcaldía Municipal de Cartagena. (1978). *Plan de Desarrollo del municipio de Cartagena, 1978-1990*. Cartagena: Alcaldía Municipal.
- Alcaldía Municipal de Cartagena. (1989). *Plan de Desarrollo de Cartagena, 1989-2010*. Cartagena: Alcaldía Municipal.
- Araujo, M. F. (2001). Reestruturação produtiva e transformações econômicas. Região Metropolitana de São Paulo. *São Paulo em Perspectiva*, 15(1), 20-30.
- Ascher, F. (1998). *Metapolis ou l'avenir des villes*. París: Ediciones Odile Jacob.
- Baker, A. (2003). *Geography and History. Bridging the divide*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Barrera, A. (2007). Estado, sociedad y territorio. El debate actual sobre descentralización y autonomías en la región andina. *Revista Nueva Sociedad*, 210, 189-202.
- Barrios, S. (2001). Áreas metropolitanas ¿Qué ha cambiado? La experiencia de la Caracas metropolitana. *Eure*, 27(80), 59-86.
- Barrios, S. (2008). *Metropolización y desigualdades socio-territoriales en Venezuela*. Caracas, Venezuela: Fondo de Publicación de Naciones Unidas, Asociación Venezolana de Estudios de Población.
- Beltrão, M. (2009). Globalização, consumo e papéis intermediarios de cidades médias no Brasil. En C. Bellet & M. Beltrão (eds.), *Las ciudades*

- medias o intermedias en un mundo globalizado* (pp.21-40). Lleida, España: Universitat de Lleida.
- Bellet, C. & Llop Torné, J. (2004). Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, VIII(165). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-165.htm>
- Bellet, C. (2009). Del concepto de ciudad media al de ciudad intermedia en los tiempos de la globalización. En C. Bellet & M. Beltrão (eds.), *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado* (pp.21-40). Lleida, España: Universitat de Lleida.
- Benko, G. & Lipietz, A. (1994). *Las regiones que ganan*. Valencia, España: Ediciones Alfons el Magnanim.
- Benko, G. (1990). *La dynamique spatiale de l'économie contemporaine*. París: Editions de l'Espace Européen.
- Bernecker, W. & Zoller, R. (2007). ¿Transformaciones políticas y sociales a través de elites? Algunas reflexiones sobre casos latinoamericanos. En P. Birle, W. Hofmeister, G. Maihold & B. Potthast (eds.), *Elites en América Latina*. Madrid, España: Iberoamericana de Libros. Frankfurt: Vervuert-Verlag.
- BID, CEPAL, CELADE (1996). *Impacto de las tendencias demográficas sobre los sectores sociales en América Latina: contribución al diseño de políticas y programas*. Santiago de Chile: BID, CEPAL, CELADE. Recuperado de: <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/9786>
- Boisier, S. (2005). ¿Hay espacio para el desarrollo local en la globalización? *Revista de la Cepal*, (86), 47-62.
- Bolay, J. C. & Rabinovich, A. (2005). *Ciudades intermedias: Una nueva oportunidad para un desarrollo regional coherente en América Latina*. LaSUR-INTER/ENAC/EPFL. Disponible en http://nccr-ns.epfl.ch/public_pdf/Ciudades_Intermedias_Bolay_Rabinovich.pdf
- Bondel, C. (2008). *Transformaciones territoriales y análisis geográfico en ámbitos patagónicos de montaña* (Tesis presentada para la obtención del grado de Doctor en Geografía). Universidad Nacional de La Plata, Buenos Aires. Recuperado de: www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar

- Bonet, J. (2005). *Desindustrialización y terciarización espuria en el departamento del Atlántico*. Cartagena, Colombia: Banco de la República, Centro de Estudios Regionales (CEER).
- Bonet, J. (2006). La terciarización de las estructuras económicas regionales en Colombia. *Revista de Economía del Rosario*, (10), 1-19.
- Borja, J. & Castells, M. (1998). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid, España: Taurus.
- Borja, J. (2005). *La Revolución Urbana (I). Las ciudades ante la globalización: entre la sumisión y la resistencia*. Recuperado de: www.cafedelasciudades.com.ar/tendencias_31.htm
- Borsdorf, A. & Hidalgo, R. (2009). The fragmented city. Changing patterns in Latin American cities. In *The Urban Reinventors on line Journal*. Recuperado de: <http://urbanreinventors.net/3/borsdorfhidalgo/borsdorfhidalgo-urbanreinventors.pdf>
- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *Revista Eure*, 29(86), 37-49. Recuperado de: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008600002
- Borsdorf, A. (2003a). Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, VII(122). Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146%28122%29.htm>
- Bosque, M. J. (2000). Ciudad y globalización. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, (20), 33-48. Recuperado de: <http://uniciencia.ambientalex.info/revistas/201aug3348.pdf>
- Bossa, D. (1967). *Cartagena independiente: tradición y desarrollo*. Bogotá, Colombia: Tercer Mundo.
- Brain, I. & Sabatini, F. (2006). Oportunidades, Equidad y Ciudad: Los nuevos pobladores. *Revista del Centro de Investigación Social, Un techo para Chile*, (7), 64-71. Recuperado de: <http://www.techo.org/wp-content/uploads/2013/02/sabatini-brain.pdf>
- Brand, P. (Comp. y Ed.) (2009). *La ciudad latinoamericana en el siglo XXI. Globalización, neoliberalismo, planeación*. Medellín, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.

- Brunet, R., Ferras, R. & Théry, H. (1992). *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*. Montpellier, Paris: Reclus-La Documentation Française.
- Cabrales, C. (2000). Los barrios populares en Cartagena de Indias. En H. Calvo & A. Meisel (eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XX* (pp.181-209). Bogotá, Colombia: Banco de la República: Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Calvo, H. & Meisel, A. (eds.) (2002). *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Bogotá, Colombia: Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Calvo, H. (2001). *A la sombra de La Popa: el declive de Cartagena en el siglo XIX*. Cartagena, Colombia: Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Cámara Colombiana de la Construcción, Camacol. (2013). *Informe de la actividad edificadora. Barranquilla y su área metropolitana*. Barranquilla: Camacol.
- Cámara de Comercio de Barranquilla (1989). *Medidas económicas de Venezuela y su impacto en Barranquilla*. Barranquilla, Colombia: Cámara de Comercio, Área de Investigaciones Económicas.
- Cámara de Comercio de Barranquilla (1993). *Indicadores Económicos 1993*. Barranquilla, Colombia: Cámara de Comercio de Barranquilla.
- Capel, H. (1974). Agentes y estrategias en la producción de espacio urbano español. *Revista de Geografía*, VIII(1-2), 19-56. Recuperado de: <http://www.raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/45880>
- Capel, H. (1993). *Capitalismo y morfología urbana en España*. Barcelona, España: Los Libros de la Frontera.
- Capel, H. (2009). La historia, la ciudad y el futuro. En *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIII(307). Recuperado de: www.ub.es/geocrit/sn/sn-307.htm
- Cardona, R. (1969). *Las invasiones de terrenos urbanos. Elementos para un diagnóstico*. Bogotá, Colombia: Tercer Mundo.
- Cardona, R. (1973). La urbanización no controlada en Colombia. En M. Castells (ed.), *Imperialismo y urbanización en América Latina* (pp.167-182). Barcelona, España: Gustavo Gili, S.A.

- Cardoso, A. & Ortiz de D'Arterio, J. (s.f.). *Periurbanización, segregación social y fragmentación territorial*. Recuperado de: http://www.docstoc.com/docs/84207911/5812_Cardoso_Magalhaes_Andre_Gustavo
- Cardoso, A. (2008). *Processo de Periurbanização em Cidades Médias Latinoamericanas a partir de 1990 Até a Atualidade: O Caso da Grande San Miguel de Tucumán (Argentina)*. Encuentro Internacional de Geografía. Brasil: Universidad de San Pablo. CD-ROM.
- Castells, M. (1998). *La era de la información*. Madrid, España: Alianza Editorial.
- Castells, M. (1973). La urbanización dependiente en América Latina. En M. Castells (ed.), *Imperialismo y urbanización en América Latina* (pp.27-56). Barcelona, España: Gustavo Gili, S.A.
- Castells, M. (1976). *La cuestión urbana*. Madrid, España: Siglo XXI Editores.
- Castells, M. (1983). *Movimientos sociales urbanos*. Madrid, España: Siglo XXI Editores.
- Castells, M. (1995). *La ciudad informacional*. Madrid, España: Alianza.
- Castells, M. (2001). La ciudad de la nueva economía. *Papeles de la Población*, 7(27). Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11202708>
- Castells, M. (ed.) (1973). *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Barcelona, España: Gustavo Gili, S.A.
- Cattaneo, R. (2011). Los fondos de inversión inmobiliaria y la producción privada de vivienda en Santiago de Chile: ¿Un nuevo paso hacia la financiarización de la ciudad? *Eure*, 37(112), 5-22.
- Ceballos, O (ed.) (2010). *Vivienda social en Colombia. Una mirada desde su legislación 1918-2005*. Bogotá, Colombia: Universidad Javeriana.
- Ceballos, O. (2005). *Vivienda, habitabilidad y sostenibilidad*. Bogotá, Colombia: Universidad Javeriana.
- Cediel, A. (1999). *Barrios de invasión in Cartagena*. Hayward, USA: California State University.
- Cicolella, P. & Mignaqui, I. (2009). Capitalismo global y transformaciones metropolitanas: enfoques e instrumentos para repensar el desarrollo urbano. En H. Poggiese & T. Cohen (comps.), *Otro desarrollo urbano*.

- Ciudad incluyente, justicia social y gestión democrática* (pp.35-50). Buenos Aires, Argentina: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, CLACSO.
- Cicolella, P. (1999). Globalización y dualización en la región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socio-territorial en los años noventa. *Eure*, 25(76), 5-28.
- Claval, P. (1978). *Espacio y Poder*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Colpas, J. (2004). Mitos en la historia de Barranquilla: análisis crítico de los problemas historiográficos de una ciudad del Caribe colombiano. *Revista Historia Caribe*, (9), 67-81.
- Concejo Distrital de Barranquilla. (1979). *Acuerdo 002 de 1979*. Barranquilla: Concejo Distrital de Barranquilla.
- Concejo Distrital de Barranquilla. (2012). *Barranquilla florece para todos. Plan de Desarrollo 2012-2015*. Barranquilla: Concejo Distrital de Barranquilla.
- Concejo Distrital de Barranquilla. *Acuerdo Municipales 1970-2010*. Barranquilla, Colombia: Archivo Concejo Distrital.
- Concejo Distrital de Cartagena. (1994). *Plan de Ordenamiento Físico de la Zona Norte de Cartagena y de la isla de Barú. Acuerdo 14 de 1994*. Cartagena: Concejo Distrital de Cartagena.
- Concejo Distrital de Cartagena. *Acuerdo 014 de 1994*. Cartagena, Colombia: Archivo Concejo Municipal.
- Concejo Distrital de Cartagena. *Acuerdo 033 de 2007*. Cartagena, Colombia: Archivo Concejo Municipal.
- Concejo Distrital de Cartagena. *Acuerdo 052 de 1992*. Cartagena, Colombia: Archivo Concejo Municipal.
- Concejo Distrital de Cartagena. *Acuerdos Municipales 1970-2010*. Cartagena, Colombia: Archivo Concejo Municipal.
- Conde, J. (1990). La industria en Barranquilla durante el S. XIX. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 27(26), 41-56. Bogotá, Colombia: Banco de la República.
- Congreso de Colombia. (2005). *Ley 104 de 2005*. Bogotá: Diario Oficial N° 46138 de 31 de diciembre de 2005.

- Contraloría General de la República (1942). *Geografía Económica de Colombia. Tomo V: Bolívar*. Bogotá, Colombia: Editorial El Gráfico.
- Contraloría General de la República (1945). *Primer Censo Industrial de Colombia. Atlántico*. Bogotá, Colombia: Contraloría General de la República.
- Contraloría General de la República (1945). *Primer Censo Industrial de Colombia. Bolívar*. Bogotá, Colombia: Contraloría General de la República.
- Contraloría General de la República (1947). *Departamento del Atlántico*. Bogotá, Colombia: Imprenta Nacional.
- Contraloría General de la República (2002). *La política de vivienda en Colombia: una aproximación situacional y prospectiva*. Bogotá, Colombia: Contraloría General de la República: Dirección de Estudios Sectoriales.
- Contraloría General de la República. (1930). *Anuario General de Estadística, año 1930*. Bogotá: Contraloría General de la República.
- Contraloría General de la República. (1940). *Anuario General de Estadística, año 1940*. Bogotá: Contraloría General de la República.
- Contraloría General de la República. (1950). *Anuario General de Estadística, año 1950*. Bogotá: Contraloría General de la República.
- Contraloría General de la República. *Anuario General de Estadística. Varios años*. Bogotá, Colombia: Contraloría General de la República.
- Contraloría General de la República. *Censos de población de 1905, 1912, 1918, 1938*. Bogotá, Colombia.
- Contralorías General de la República. (1905). *Censo de población*. Bogotá: Contraloría General de la República.
- Contralorías General de la República. (1912). *Censo de población*. Bogotá: Contraloría General de la República.
- Contralorías General de la República. (1918). *Censo de población*. Bogotá: Contraloría General de la República.
- Contralorías General de la República. (1938). *Censo de población*. Bogotá: Contraloría General de la República.
- Contralorías General de la República. (1951). *Censo de población*. Bogotá: Contraloría General de la República.
- Crespo, L. (2006). Espacio, territorialidad y Poder. *Ciudades*, (70), 17-26.

- Cuervo, L. (2003). *Ciudad y globalización en América Latina*. Santiago de Chile: Naciones Unidas: CEPAL: Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social, ILPES.
- Cuervo, L. (2004). Desarrollo económico y primacía urbana en América Latina. Una visión histórica-comparativa. En *El rostro urbano de América Latina*. Buenos Aires, Argentina: CLACSO. Recuperado de <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/gt/20100930123442/5p2art1.pdf>
- Cuervo, N. & Jaramillo, S. (2009). *Dos décadas de política de vivienda en Bogotá*. Documento CEDE N° 31. Bogotá, Colombia: Universidad de los Andes.
- Chiappe, M. (1999). *La política de vivienda de interés social en Colombia en la década de los noventa*. Santiago de Chile: CEPAL.
- De Mattos, C. (1996). Avances de la globalización y nuevas dinámicas metropolitanas, 1975-1995. *Revista Eure*, 22(65), 39-60.
- De Mattos, C. (1999). Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *Revista Eure*, 25(76), 29-56.
- De Mattos, C. (2001). Metropolicación y suburbanización. *Revista Eure*, 27(80), 0.
- De Mattos, C. (2002). Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización? *Revista Eure*, 28(85), 5-10.
- De Mattos, C. (2007). Globalización, negocios inmobiliarios y transformación urbana. *Revista Nueva Sociedad*, (212), 82-96.
- De Mattos, C. (2009). Modernización capitalista y revolución urbana en América Latina: cinco tendencias genéricas. En P. Brand (Comp. y ed.), *La ciudad latinoamericana en el siglo XXI. Globalización, neoliberalismo, planeación* (pp.37-82). Medellín, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- De Mattos, C. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande*, (47), 81-104.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (1969). *Un aporte al estudio del fenómeno de urbanización en Colombia. II Seminario Nacional sobre Urbanización*. Bogotá, Colombia: DANE.

- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (1983). *Manzanas y viviendas tuguriales en 51 ciudades*. Bogotá, Colombia: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (1993). *Censo de 1993. Resumen Nacional*. Bogotá, Colombia: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (2010). *Gran Encuesta Integrada de Hogares*. Bogotá, Colombia: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE (1960). *Anuario General de Estadística*. Bogotá, Colombia: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE (1967). *Barranquilla en cifras*. Bogotá, Colombia: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE (1980, 1990). *Colombia Estadística*. Bogotá, Colombia: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE (1991, 2011). *Encuesta Anual Manufacturera*. Bogotá, Colombia: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. (1964). *Censo Nacional de Población y Vivienda*. Bogotá: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. (1964). *Censo Nacional de Población y Vivienda*. Bogotá: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. (1973). *Censo Nacional de Población y Vivienda*. Bogotá: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. (1985). *Censo Nacional de Población y Vivienda*. Bogotá: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. (1993). *Censo Nacional de Población y Vivienda*. Bogotá: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. (2005). *Censo Nacional de Población y Vivienda*. Bogotá: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. *Censos de población de 1951, 1964, 1973, 1985, 1993 y 2005*. Bogotá, Colombia.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. *Cuentas Nacionales*. Bogotá. Recuperado de www.dane.gov.co
- Departamento Nacional de Planeación (1972). *Las cuatro estrategias*. Bogotá, Colombia: Departamento Nacional de Planeación. Recupe-

- rado de www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/PND/Pastrana1_Prologo.pdf
- Dicken, P. (1998). *Global Shift. Transforming the World Economy*. London: Paul Chapman Publishing.
- Donoghue, D. (2014). *Urban transformations: centres, peripheries and systems*. Burlington: Ashgate Publishing Company.
- Engels, F. (1873). *Contribución al problema de la vivienda*. Disponible en: <https://www.marxists.org/espanol/m-e/1870s/vivienda/>
- Ferrás, C. (2000). Ciudad dispersa, aldea virtual y revolución tecnológica. Reflexión acerca de sus relaciones y su significado social. *Scripta Nova*, 69(68). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-68.htm>
- Fique, L. (2006). *Vivienda social en Colombia. Políticas públicas y habitabilidad en los años noventa*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- Fique, L. (2008). La política pública de vivienda en Colombia: conflicto de objetivos. *Bitácora*, (19), 73-89.
- Fossi, V. (1999). *El proceso de urbanización en Venezuela*. Trabajo presentado en el Foro: El habitat del venezolano: 500 años de desarrollo urbano en Venezuela, una mirada al pasado y una visión prospectiva. Caracas, Venezuela.
- Foucault, M. (1979). *Microfísica del poder*. Madrid, España: Ediciones de La Piqueta.
- Foucault, M. (2002). *Historia de la sexualidad 1. La voluntad del saber*. Bogotá, Colombia: Siglo XXI.
- Fracasso, L. (1999). Los planes de gestión ambiental local como mediación de conflictos: el caso de Cartagena de Indias, Colombia. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 45(27). Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn-45-27.htm>
- Ganau-Casas, J. (2014). Creativity beyond large metropolitan areas: challenges for intermediate cities. En D. Donoghue, *Urban transformations: centres, peripheries and systems* (pp.61-72). Burlington: Ashgate Publishing Company.

- García, A. (2008). *Sociedad civil y Estado: Del mito a la realidad. Elite política, grupos e individuos en una ciudad del Caribe colombiano*. Barranquilla, Colombia: Ediciones Uninorte.
- Geraiges, A. (1995). Algunas consideraciones metodológicas sobre las metrópolis latinoamericanas. *Cuadernos de Geografía*, 5(2), 124-128.
- Geraiges, A. (1996). Urbanización y Metropolización en América Latina: una realidad a enfrentar en el siglo XXI. *Anales de Geografía*, (16), 65-79.
- Geraiges, A. (s.f.). *Metrópolis latinoamericanas: un enfoque conceptual en la óptica de Milton Santos*. Sao Paulo, Brasil: Universidad de Sao Paulo.
- Giaimo, S. (1999). Cartagena sobrellevando la crisis. En A. Abello & S. Giaimo (comps.), *Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano* (pp.156-200). Bogotá: Fonade, Observatorio del Caribe colombiano, Universidad del Atlántico.
- Gilhodes, P. (1988). *Las luchas agrarias en Colombia*. Bogotá, Colombia: Ecoe.
- Giraldo, F. (1997). Las políticas de vivienda en los noventa. *Desarrollo Urbano en Cifras*, (2), 177-229.
- Giraldo, F. (1998). *Cuarenta años de políticas de vivienda. En Cuarenta años de edificación en Colombia*. Bogotá, Colombia: Camacol.
- González, E. (1989). La metropolización de América Latina. *Revista Geográfica*, (110), 5-20.
- González, R. (2008). *Poderes locales, Nación y Globalización*. Santiago de Chile: Universidad Academia de Humanismo Cristiano.
- Gottdiener, M. & Hutchison, R. (2010). *The New Urban Sociology*. Boulder, USA: Westview Press.
- Grau, E. (1896). *La ciudad de Barranquilla en 1896*. Bogotá, Colombia: Imprenta de La Luz.
- Guarín, A. (2003). Cartagena de Indias. Asentamientos informales en la década de los 90. *Bitácora*, (7), 101-109.
- Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona, España: Ed. del Serval.
- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid, España: Siglo XXI.

- Harvey, D. (1978). The urban process under capitalism: a framework for analysis. *International Journal of Urban and Regional Research*, (2), 101-131.
- Harvey, D. (1985). *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*. Baltimore, USA: Johns Hopkins University Press.
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad*. Buenos Aires, Argentina: Amorrortu Ediciones.
- Harvey, D. (2003). *Espacios de esperanza*. Madrid, España: Akal.
- Harvey, D. (2008). La libertad de la ciudad. *Revista Antipoda*, (7), 14-30.
- Harvey, D. (2009). *Espacios del capital*. Madrid, España: Akal Editores.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid, España: Akal Editores.
- Heinrichs, D., Nuissl, H., Rodríguez, C. (2009). Dispersión urbana y nuevos desafíos para la gobernanza (metropolitana) en América Latina: el caso de Santiago de Chile. *Eure*, 35(104), pp.29-46.
- Hidalgo, R. & Borsdorf, A. (2005). La exclusión residencial y el desarrollo de la ciudad moderna en América Latina: de la polarización a la fragmentación. El caso de Santiago de Chile. *Geographicalia*, (48), 5-29.
- Hidalgo, R. & Borsdorf, A. (2005a). Puerto abierto ¿ciudad cerrada? transformaciones socio-espaciales en la estructura urbana del área metropolitana de Valparaíso. *Revista Geográfica de Valparaíso*, (36), 189-206.
- Hidalgo, R. & Zunino, H. (2011). La urbanización de las áreas periféricas de Santiago y Valparaíso: el papel de las relaciones de poder en el dibujo de la geografía socio residencial. *Revista Eure*, 37(111), 79-105.
- Hidalgo, R. (2004). De los pequeños condominios a la ciudad vallada: las urbanizaciones cerradas y la nueva geografía social en Santiago de Chile. *Revista Eure*, 20(91), 29-52.
- Hidalgo, R. (2007). ¿Se acabó el suelo en la gran ciudad? Las nuevas periferias metropolitanas de la vivienda social en Santiago de Chile. *Revista Eure*, 33(98), 57-75.
- Hidalgo, R., Borsdorf, A., Zunino, H. & Álvarez Correa, L. (2008). Tipologías de expansión metropolitana en Santiago de Chile: precariópolis estatal y privatópolis privada. *Scripta Nova, Revista Electrónica de*

- Geografía y Ciencias Sociales*, (12), 270. Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-113.htm>
- Instituto de Crédito Territorial - ICT (1975). *Inventario de zonas subnormales de vivienda y proyectos de desarrollo progresivo*. Bogotá, Colombia: Publicaciones ICT.
- Instituto de Crédito Territorial - ICT (s.f.). *Presencia del gobierno de Colombia y el Instituto de Crédito Territorial en el hábitat nacional*. Bogotá, Colombia: Publicaciones ICT.
- Iracheta, A. (1988). Metropolización y política urbana en la ciudad de México: en busca de un nuevo enfoque. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 3(1), 143-163.
- Isunza, G. & Méndez, B. (2011). Desarrollo inmobiliario y gobiernos locales en la periferia de Ciudad de México. *Revista Eure*, 37(111), 107-129.
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Revista Eure*, 28(85), 11-29. Recuperado de www.Eure.cl/articulos/445/ñ-nuevo-modelo-de-la-ciudad-latinoamericana-fragmentacion-y-privatizacion/
- Jaramillo, S. (1979). *Producción de vivienda y capitalismo dependiente: el caso de Bogotá*. Bogotá, Colombia: Editorial Dintel.
- Jaramillo, S. (1993). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Bogotá, Colombia: Ediciones Uniandes, Instituto Geográfico Agustín Codazzi.
- Jordan, R. & Simioni, D. (Comp.) (1998). *Ciudades intermedias de América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: Comisión Económica para la América Latina y el Caribe: Ministerio degli Affari Estori. Recuperado de www.ecla.org/publicaciones/xml/7/4497/cl1117.pdf
- Klein, J. L. (2006). Développement local et initiative locale. Une perspective d'analyse et intervention. En M. Tremblay, P. Tremblay & S. Tremblay (Dirs.), *Le développement social. Un enjeu pour l'économie sociale* (pp.150-168). Québec: Presse de l'université de Québec.
- Knox, P. & Pinch, S. (2006). *Urban Social Geography: an introduction*. London: Prentice-Hall.
- Lattes, A. (1995). Urbanización, crecimiento urbano y migraciones en América Latina. *Notas de Población*, (62), 211-260.

- Lattes, A. (2000). *Población urbana y urbanización en América Latina*. Trabajo presentado en: II Jornadas Iberoamericanas de urbanismo sobre las nuevas tendencias de urbanización en América Latina, Quito, Ecuador.
- Lattes, A. (2003-2004). La urbanización y otros modos de asentamiento de la población: desafíos para la reflexión conceptual y la producción de datos demográficos. *Población y Sociedad*, (10-11), 71-108.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Barcelona, España: Península.
- Lemaitre, E. (1986). *Breve historia de Cartagena*. Bogotá, Colombia: Cámara de Representantes.
- Lemaitre, E. (2005). *Historia General de Cartagena*. Bogotá, Colombia: El Áncora Editores.
- Lencioni, S., Vidal-Koppmann, S., Hidalgo, R. & Pereira, P. C. (2011). *Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago*. São Paulo, Brasil: FAUUSP.
- Lobato Corrêa, R. (1995). *O espaço urbano*. São Paulo, Brasil: Editora Ática.
- Lobato Corrêa, R. (2013). Sobre agentes sociais, escala e produção de espaço: um texto para discussão. En A. Alesandri, M. Lopes de Souza & M. Bertrão (orgs.), *Produção do espaço urbano. Agentes e procesos, escalas e desafios* (pp.41-52). São Paulo, Brasil: Contexto.
- Lopes de Souza, M. (1995). O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. En I. E. de Castro, P. C. da C. Gomes & R. L. Corrêa (orgs.), *Geografia: conceitos e temas* (pp.77-116). Rio de Janeiro, Brasil: Bertrand Brasil.
- Lotero, J. (1995). Crisis, reconversión industrial y cambio técnico en el sistema urbano colombiano. 1975-1991. *Lecturas de Economía*, (43), 85-119.
- Llanos, E. (2006). *El proceso de transformación espacial de Barranquilla en el siglo XX* (Trabajo de grado para optar al título de Magíster en Geografía). Convenio Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) y Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC), Bogotá, Colombia.
- Llanos, E. (2010). Metropolización de Barranquilla y problemática espacial de Soledad. *Perspectiva Geográfica*, 15, 263-278.

- Llanos, E. (2012). *Una aproximación a la Geografía Histórica de Barranquilla en el siglo XX*. Barranquilla, Colombia: Universidad del Atlántico.
- Llistar, D. (2002). *El qué, el quién, el cómo y el por qué del Consenso de Washington*. Terrassa: Observatorio de la Deuda en la Globalización, ODG. Recuperado de <http://www.odg.cat/documents/publicacions/CW-David-NOV02.pdf>
- Llop Torné, J. & Usón, E. (Eds.) (2012). *Ciudades intermedias: dimensiones y definiciones*. Lleida, España: Universitat de Lleida.
- Llop Torné, J. (2012). Ciudades intermedias: urbanización e intermediación. En J. Llop Torné & E. Usón (eds.), *Ciudades intermedias: dimensiones y definiciones*. Lleida, España: Universitat de Lleida.
- Llop Torné, J. (Dir.) (1999). *Ciudades intermedias y urbanización mundial*. Lleida, España: Ajuntament de Lleida. UNESCO: UIA: Ministerio de Asuntos Exteriores. Recuperado de: www.unesco.org/most/ciudades.pdf
- Machado, A. (1998). *La cuestión agraria en Colombia a fines del milenio*. Bogotá, Colombia: El Áncora Editores.
- Machado, A. (2004). Tenencia de tierra, problema agrario y conflicto. En *Desplazamiento forzado: dinámicas de guerra, exclusión y desarraigo*. Bogotá, Colombia: ACNUR, Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de <http://www.piupc.unal.edu.co/catedra01/pdfs/AbsalonMachado.pdf>
- Maduro, B. (2015). *Teoría del poder*. Barranquilla, Colombia: Taller de Arquitectura.
- Manzanal, M. (2008). Territorio, poder e instituciones. Una perspectiva crítica sobre la producción del territorio. En M. Manzanal, M. Arzeno & B. Nussbaumer (comps.), *Territorios en construcción. Actores, tramas y gobiernos: entre la cooperación y el conflicto* (pp.15-50). Buenos Aires, Argentina: Ediciones Ciccus.
- Marx, K. & Engels, F. (1974). *La ideología alemana*. Montevideo, Uruguay: Ediciones Pueblos Unidos; Barcelona, España: Ediciones Grijalbo.
- Massiris, A. (2014). *Retos del ordenamiento territorial en contextos de descentralización y autonomías en América Latina*. Conferencia dictada en

- el IX Simposio Nacional de Desarrollo Urbano y Planificación Territorial. Cuenca: Universidad de Cuenca, Facultad de Arquitectura y Urbanismo.
- Mattos, C. A. (2006). Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. En: Gerages, A., Arroyo, M., Silveira, M. (Comps.). *Cidade, campo e turismo* (pp. 41-74). San Pablo: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Meisel, A. (1987). ¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? *Lecturas de Economía*, 23, 57-84.
- Meisel, A. (2000). Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional. En H. Calvo & A. Meisel, *Cartagena de Indias en el siglo XX* (pp.13-59). Cartagena, Colombia: Banco de la República, Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Meisel, A. (2000a). Evolución de la industria manufacturera en Barranquilla 1953-1988. En J. Villalon (comp.), *Historia de Barranquilla* (pp.221-250). Barranquilla, Colombia: Ediciones Uninorte.
- Méndez, R. (1997). *Geografía Económica. La lógica espacial del capitalismo global*. Madrid, España: Ariel.
- Méndez, R. (2007). El territorio de las nuevas economías metropolitanas. *Revista Eure*, 33(100), 51-67.
- Méndez, R. (2012). Transformaciones económicas de la metrópoli neoliberal en América Latina y Europa: tendencias comunes Vs. trayectorias locales. En H. Cairo, A. Cabezas, T. Mallo Gutiérrez, E. Del Campo & J. Carpio (eds.), *Actas del Congreso Internacional "América Latina: la autonomía de una región"* (pp.796-805).
- Méndez, R., Melero, A. & Calatrava, A. (2008). Desarrollo territorial policéntrico y ciudades intermedias: recursos productivos y dinámicas económicas locales en Andalucía. *Estudios Geográficos*, LXIX(265), 637-663.
- Mertins, G. (2007). Estudios Urbanos-Regionales desde el Caribe: El crecimiento "moderno" espacial urbano en Barranquilla: ¿Planeación pública-oficial o manejo del sector privado? *Memorias*, (7), 114-128.

- Ministerio de Relaciones Exteriores de Ecuador (2002). *Quito; Patrimonio Cultural de la Humanidad*. Quito, Ecuador: Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección General de Promoción Cultural.
- Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. (2014). *Cien años de políticas habitacionales*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos.
- Molano, J. (1995). Arqueología del paisaje. *Cuadernos de Geografía*, 5(2), 1-10.
- Monclus, F. (1998). *La ciudad dispersa*. Barcelona, España: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.
- Montañez, G. (1998). Universo y parroquialismo en la gestión metropolitana de la sabana de Bogotá. *Revista Misión Local*, (10), 20-38.
- Montejano, J. (2009). *Metropolización del territorio y regiones intermedias: el caso del ámbito central del Camp de Tarragona* (Tesis doctoral). Universidad Politécnica de Cataluña, Departamento de Urbanismo y Ordenación Territorial. Recuperado de <http://www.tesisenred.net/handle/10803/6974>
- Montoya, J. (1927). *Cartagena, su pasado, su presente, su porvenir*. Cartagena, Colombia: J.V. Mogollón.
- Montoya, J. (1936). *Cartagena en 1936*. Cartagena, Colombia: Editorial Mercurio.
- Montoya, J. (2004). Sistemas urbanos en América Latina: Globalización y urbanización. *Cuadernos de Geografía*, (13), 39-58.
- Moriconi-Ebrad, F. (1994). *Geopolis. Pour comparer les villes du monde*. París: Antrophos.
- Mosquera, G. & Aprile Gniset, J. (1978). *Dos ensayos sobre la ciudad colombiana*. Cali, Colombia: Universidad del Valle.
- Mosquera, G. & Aprile Gniset, J. (1984). *Clases, segregación y barrios*. Cali, Colombia: Universidad del Valle.
- Naciones Unidas. (1996). *Informe sobre la II Conferencia sobre los asentamientos humanos, Habitat II, Estambul, Turquía, 3 a 14 de junio de 1996*.
- Nichols, Th. (1973). *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá, Colombia: Banco Popular.

- Nuñez, O., Pradilla, E. & Schteingart, M. (1979). Notas acerca del problema de la vivienda en América Latina. *Demografía y Economía*, (13), 380-391.
- Ocampo, J. (Comp.) (1997). *Historia Económica de Colombia*. Bogotá, Colombia: Editorial Planeta.
- ONU-Habitat (2012). *Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012. Rumbo a una nueva transición urbana*. Nairobi: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.
- Organización de las Naciones Unidas, ONU (1996). *Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre asentamientos humanos*. Recuperado de <http://www.un.org/spanish/conferences/habitat.htm>.
- Organización de las Naciones Unidas, ONU. (1988). Estrategia Mundial de la vivienda hasta el año 2000. Resolución 43/181 de diciembre de 1988. Recuperado de: <https://undocs.org/es/A/RES/43/181>
- Ospino, P. (2003). El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional 1777-1993. En L. Sánchez (comp.), *Barranquilla: Lecturas Urbanas* (pp.3-46). Barranquilla, Colombia: Observatorio del Caribe Colombiano y Universidad del Atlántico.
- Parisi, L. (Ed.) (1972). *Modo de producción y metropolización en América Latina*. Santiago de Chile: Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales.
- Parnreiter, Ch. (2002). Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global. *Revista Eure*, 28(85), 89-119.
- Parnreiter, Ch. (2005). Tendencias de desarrollo en las metrópolis latinoamericanas en la era de la globalización: los casos de Ciudad de México y Santiago de Chile. *Revista Eure*, 21(92), 5-28.
- Parnreiter, Ch. (2011). Formación de la ciudad global, economía inmobiliaria y transnacionalización de espacios urbanos. El caso de Ciudad de México. *Revista Eure*, 37(111), 5-24.
- Peet, R. (1991). *Global Capitalism: Theories of Societal Development*. London: Routledge.
- Peet, R. (1998). *Modern geographical thought*. Oxford: Blackwell.

- Posada, E. (1987). *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Barranquilla, Colombia: CEREC.
- Posada, E. (1989). Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana en el siglo XIX. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 26(21), 1-13.
- Pradilla, E. & Márquez, L. (2008). Presente y futuro de las metrópolis de América Latina. *Territorios*, (18-19), 147-181.
- Pradilla, E. (1987). *Capital, Estado y vivienda en América Latina*. México: Editorial Fontamara.
- Pradilla, E. (1998). Metrópolis y Megalópolis en América Latina. En *Diseño y Sociedad*, (8), 39-48.
- Prebisch, R. (1949). *El desarrollo económico de la América Latina y alguno de sus principales problemas*. Santiago de Chile: CEPAL. Recuperado de <http://archivo.cepal.org/pdfs/cdPrebisch/001.pdf>
- Prebisch, R. (1951). *Crecimiento, desequilibrio y disparidades: interpretación del proceso de desarrollo*. Santiago de Chile: CEPAL. Recuperado de <http://archivo.cepal.org/pdfs/cdPrebisch/006.pdf>
- Precedo, A. & Míguez, A. (2008). *La metropolización como estrategia de competitividad para las ciudades medias: el caso de Galicia*. Recuperado de http://www.google.com.co/#hl=es&q=La+metropolizaci%C3%B3n+como+estrategia+de+competitividad+&oq=La+metropolizaci%C3%B3n+como+estrategia+de+competitividad+&aq=f&aqi=&aql=&gs_sm=e&gs_upl=2968115125101169991461131010101911871171410.1111310&fp=d521802466d3eb06&biw=1024&bih=624
- Precedo, A. (1990). *La Coruña, metrópoli regional*. La Coruña, España: Ed. Caixa Galicia.
- Precedo, A. (1996). *Ciudad y desarrollo urbano*. Madrid, España: Síntesis.
- Prévôt Schapira, M. (2000). Segregación, fragmentación y secesión. Hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires. *Economía, Sociedad y Territorio*, 2(7), 405-431.
- Prévôt Schapira, M. (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. *Perfiles Latinoamericanos*, (19), 33-56.
- Prévôt Schapira, M. (2002). Buenos Aires en los años 90: metropolización y desigualdades. *Revista Eure*, 23(85), 31-50.

- Pro-Barranquilla (2015). Inversión Extranjera Directa. Empresas instaladas y ampliadas. 2010-2015. Barranquilla: Pro-Barranquilla.
- Pulido, N. (2001). *Emergencia de ciudades intermedias. Rasgo más resaltante de la urbanización venezolana actual. Procedimiento metodológico para su identificación*. 8° Encuentro de Geógrafos de América Latina. Santiago de Chile, marzo de 2001.
- Pulido, N. (2004). Globalización y surgimiento de ciudades “intermedias” en América Latina y en Venezuela. *Revista Geográfica Venezolana*, 45(1), 91-121.
- Pulido, N. (2008). Venezuela, espacio urbano y globalización. En *Cahiers des Amériques Latines*, (53), 67-87.
- Quijano, A. (1973). La formación de un universo marginal en las ciudades de América Latina. En M. Castells (org.), *Imperialismo y urbanización en América Latina* (pp.340-365). Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Quijano, A. (2014). Dependencia, cambio social y urbanización en América Latina. En A. Quijano, *Cuestiones y Horizontes. Antología esencial* (pp.75-124). Buenos Aires, Argentina: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO).
- Randle, P. H. (1966). *Geografía Histórica y Planeación*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Eudeba.
- Reclus, E. (1990). *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*. Barcelona, España: Editorial Laertes.
- Redondo, M. (2004). *Cartagena de Indias: cinco siglos de evolución urbanística*. Bogotá, Colombia: Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Ripoll, M. & Báez, J. (2001). *Desarrollo industrial y cultura empresarial en Cartagena 1990-2000: la Andian National Corporation y la refinería de Mamonal*. Bogotá, Colombia: Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Rivera, J. (2009). Globalización y desarrollo de ciudades medias en el centro-norte de México: la experiencia reciente de la ciudad de San Luis Potosí. En C. Bellet & M. Beltrão (eds.), *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado* (pp.71-87). Lleida, España: Universitat de Lleida.

- Rodrigues, P. (1999, agosto). Contradicciones de la producción de vivienda en la ciudad de Río Grande, Brasil. *Scripta Nova*, N° 45. Recuperado de www.ub.edu/geocrit/sn-45-3.htm
- Rodríguez, A. & Winchester, L. (2001). Santiago de Chile. Metropolización, globalización, desigualdad. *Revista Eure*, 27(80), 121-139.
- Rodríguez, O. (1981). *Efectos de la Gran Depresión sobre la Industria Colombiana*. Bogotá, Colombia: Editorial La Oveja Negra.
- Romero, J. L. (1999). *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas*. Medellín, Colombia: Editorial Universidad de Antioquia.
- Saldarriaga, A. (1992). *La acción pública en vivienda social en Colombia 1900-1990*. Bogotá, Colombia: Centro de Estudios Ambientales, CEAM.
- Saldarriaga, A. (1995). *Instituto de Crédito Territorial: medio siglo de vivienda social en Colombia 1939-1990*. Bogotá, Colombia: INURBE.
- Saldarriaga, A. (1996). *Estado, ciudad y vivienda: urbanismo y arquitectura de la vivienda estatal en Colombia 1918-1990*. Bogotá, Colombia: INURBE.
- Samudio, A. (2000). El crecimiento urbano de Cartagena en el siglo XX. En H. Calvo & A. Meisel, *Cartagena de Indias en el siglo XX* (pp.139-174). Bogotá, Colombia: Banco de la República, Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Sánchez, J. (1979). Poder y espacio. *Geocrítica. Cuadernos críticos de Geografía Humana*, (23). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/geo23.htm>
- Sánchez, J. (1992). *Geografía Política*. Madrid, España: Síntesis.
- Sánchez, J. (1998). Barcelona: transformaciones en los sistemas productivos y expansión metropolitana. En F. Monclús (ed.), *La ciudad dispersa* (pp.59-81). Barcelona, España: Centro de Cultura Contemporánea.
- Santos, M. (1973). *Geografía y Economía urbanas en los países subdesarrollados*. Barcelona, España: Ediciones Oikos-tau S.A.
- Santos, M. (1982). *Ensaio sobre a urbanização latino-americana*. São Paulo, Brasil: HUCITEC.
- Santos, M. (1993). Los espacios de la globalización. *Anales de Geografía*, (13), 69-77.

- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo; razón y emoción*. Madrid, España: Editorial Ariel.
- Santos, M. (2004). *Por otra globalización. Del pensamiento único a la conciencia universal*. Bogotá, Colombia: Convenio Andrés Bello.
- Sassen, S. (1991). *The Global City*. New York, London, Tokyo: Princeton University Press.
- Sassen, S. (2013). *Cities in a world economy*. Los Ángeles, USA: SAGE Publications.
- Sauer, C. (1941). *Introducción a la geografía histórica*. Chaco, Argentina: Universidad Nacional del Nordeste, Facultad de Humanidades, Instituto de Geografía.
- Scott, A. (1994). La economía metropolitana: organización industrial y crecimiento urbano. En G. Benko & A. Lipietz, *Las regiones que ganan: distritos y redes, los nuevos paradigmas de la Geografía Económica* (pp.103-122). Valencia, España: Ediciones Alfons el Magnanim.
- Scott, A. (2007). ¿Capitalismo y urbanización en una nueva clave? La dimensión cognitivo-cultural. *Tabula Rasa*, (6), 195-217.
- Schumpeter, J. (1984). *Capitalismo, socialismo y democracia*. Barcelona, España: Ediciones Folio.
- Singer, P. (1979). *Economía política de la urbanización*. México: Siglo XXI.
- Smith, N. (1984). *Uneven development: Nature, capital and the production of space*. London: Blackwell.
- Soja, E. (1999). *Postmodern geographies: the reassertion of space in critical social theory*. London: Verso Press.
- Soja, E. (2003). *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Soja, E. (2005). Algunas consideraciones sobre el concepto ciudades región globales. *Ekonomiaz, Revista Vasca de Economía*, (58), 44-75.
- Soja, E. (2009). *The city and spatial justice*. Paper prepared for presentation at the conference Spatial Justice, Nanterre, Paris, March 12-14, 2008.
- Sojo, J. (1955). *Barranquilla, una economía en expansión*. Barranquilla, Colombia: Editorial Mejoras.

- Solano, S. (1989). Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla, en la primera mitad del S. XIX. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 26(21), 1-33. Recuperado de http://publicaciones.banrepcultural.org/index.php/boletin_cultural/article/view/2586/2663
- Stiglitz, J. (2002). *El malestar en la globalización*. Madrid, España: Santillana Ediciones.
- Topalov, Ch. (1979). *La urbanización capitalista*. México: Edicol.
- Torres, C. (Comp. y Ed.) (2009). *Ciudad informal colombiana. Barrios contruidos por la gente*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes.
- Tovar, R. (1986). *El enfoque geohistórico*. Caracas, Venezuela: Academia Nacional de la Historia.
- United Nations (2008). *World urbanization prospects. The 2007 Revision*. New York, USA: United Nations. Recuperado de http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007WUP_Highlights_web.pdf
- United Nations (2014). *World urbanization prospects. The 2014 Revision*. New York, USA: United Nations. Recuperado de <http://esa.un.org/unpd/wup/Highlights/WUP2014-Highlights.pdf>
- Usach, N. & Garrido, R. (2009). Globalización y ciudades en América Latina. ¿Es el turno de las ciudades intermedias en la Argentina? *Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestión Estatal*, (13), 07-38.
- Veltz, P. (1996). *Mondialisation, villes et territoires*. París: PUF.
- Vergara, J. & Baena, F. (1946). *Barranquilla. Su pasado y su presente*. Barranquilla, Colombia: Editorial Recio & Smith.
- Vidal-Koppmann, S. (2008). *Transformaciones socio-territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires en la última década del siglo XX. La incidencia de las urbanizaciones privadas en la fragmentación de la periferia* (Tesis de doctorado). Disponible en: www.flacso.org.ar/publicaciones
- Villa, M. (1980). Consideraciones en torno al proceso de metropolización de América Latina. *Notas de Población*, (24), 57-105.
- Waldmann, P. (2007). Algunas observaciones y reflexiones críticas sobre el concepto de elite (s). En P. Birle, W. Hofmeister, G. Maihold & B. Po-

- thast (eds.), *Elites en América Latina*. Madrid, España: Iberoamericana de Libros. Frankfurt, Alemania: Vervuert-Verlag.
- Wallerstein, E. (1979). *El moderno sistema mundial I. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*. Madrid, España: Siglo XXI Editores.
- Ward, P. (2004). *México, megaciudad: Desarrollo y política*. México: Colegio Mexiquense, Miguel Ángel Porrúa.
- Weber, M. (1969). *Economía y sociedad. Esbozo de sociología comprensiva*. México: Fondo de Cultura Económica.
- World Bank (1991). *Urban Policy and Economic Development. An Agenda for the 1990s*. Washington, USA: The International Bank for Reconstruction and Development.
- World Bank (1993). *Housing: enabling markets to work*. Washington, USA: The International Bank for Reconstruction and Development.
- Zambrano, M. (2000). *El desarrollo del empresariado en Barranquilla. 1880-1945*. Barranquilla, Colombia: Fondo de Publicaciones Universidad del Atlántico.
- Zunino, H. (2002). Formación institucional y poder: Investigando la construcción social de la ciudad. *Revista Eure*, 28(84), 103-116.

BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

- Contraloría General de la República. (1942). *Geografía Económica de Colombia. Tomo V: Bolívar*. Bogotá: Editorial El Gráfico.
- Contraloría General de la República. (1947). *Departamento del Atlántico*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. (1991, 2011). *Encuesta Anual Manufacturera*. Bogotá: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (1969). *Un aporte al estudio del fenómeno de urbanización en Colombia. II Seminario Nacional sobre Urbanización*. Bogotá: DANE.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (1983). *Manzanas y viviendas tuguriales en 51 ciudades*. Bogotá: DANE.

- Dicken, P. (1998). *Global Shift. Transforming the World Economy*. London: Paul Chapman Publishing.
- Instituto de Crédito Territorial ICT. (S.f). *Presencia del gobierno de Colombia y el Instituto de Crédito Territorial en el hábitat nacional*. Bogotá: Publicaciones ICT.
- Posada, E. (1989). Bongos, champanes y vapores en la navegación fluvial colombiana en el S. XIX. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 26(21), 1-13.
- Precedo, A. (1996). *Ciudad y desarrollo urbano*. Madrid: Síntesis.
- Romero, J. L. (1999). *Latinoamérica: Las ciudades y las ideas*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.
- Santos, M. (1973). *Geografía y Economía urbanas en los países subdesarrollados*. Barcelona: Ediciones Oikos-tau S.A.
- Solano, S. (1989). Comercio, transporte y sociedad en Barranquilla, en la primera mitad del S. XIX. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 26(21), 1-33. Recuperado de: http://publicaciones.banrepcultural.org/index.php/boletin_cultural/article/view/2586/2663

Apéndice A

Acuerdos municipales acerca de barrios de invasión en Barranquilla

Tabla 30
Acuerdos municipales acerca de barrios
de invasión en Barranquilla

Número y fecha	Objeto
Acuerdo 003 bis 1, de feb/1971	Por el cual se crea la Junta Permanente de Adjudicación de terrenos municipales de todos los barrios de Barranquilla, conformada por el personero municipal y cuatro miembros del Concejo Municipal.
Acuerdo 003 de enero/1972	Por el cual se ceden gratuitamente terrenos municipales a los ocupantes en el barrio El Valle.
Acuerdo 007 de enero/1973	Por el cual se declara de utilidad pública e interés social un terreno y autorizase al alcalde y al personero a obtenerlo por permuta de otros terrenos municipales y entregarlo gratuitamente a los afectados por la Cooperativa Integral de vivienda la Magdalena.
Acuerdo 009 de sept/1974	Por el cual se desafecta del servicio público un terreno de propiedad municipal para ser entregado a los ocupantes del mismo en el barrio La Victoria.
Acuerdo 014 de nov/1974	Por el cual se enajena de forma gratuita terrenos municipales ubicados en el barrio Las Nieves a favor de los ocupantes de hecho.
Acuerdo 002 y 003 de ene/1975	Por el cual se desafectan terrenos municipales en el barrio Galán para entregar a invasores desalojados de terrenos de propiedad privada.
Acuerdo 011 bis de 1975	Por el cual se declara de utilidad pública e interés social un lote de terreno en el barrio 20 de julio, se autoriza al alcalde para obtener por permuta dicho terreno y adjudicarlo a las personas que lo ocupan.
Acuerdo 011 de 1977	Por el cual se declara de utilidad pública e interés social un lote de terreno en el barrio Barlovento.
Acuerdo 023 de 1984	Por el cual se desafecta un lote de terreno para entregar a los poseedores del barrio Cuchilla de San Nicolás.
Acuerdo 030 de 1987	Por el cual se declara de utilidad pública un terreno que se ubica en el barrio Santamaría y se autoriza su compra.
Acuerdo 056 de 1987	Por el cual se entregan títulos de propiedad de terrenos municipales donde haya asentamientos subnormales.
Acuerdo 024 de 1989	Por el cual se autoriza al alcalde para gestionar empréstitos para financiar la ejecución de proyectos de rehabilitación de asentamientos subnormales.

Fuente: Archivo Concejo Municipal de Barranquilla

Apéndice B

Acuerdos municipales sobre barrios de invasión en Cartagena

Tabla 31
Acuerdos municipales sobre barrios
de invasión en Cartagena

Número y fecha	Objeto
Acuerdo 008 de febrero/73	Por el cual se autoriza al alcalde para erradicar la zona de Tesca.
Acuerdo 001 de feb/81	Por el cual se autoriza la adjudicación y venta de los lotes de propiedad municipal en la Urbanización Primero de Mayo a las personas que los ocupan.
Acuerdo 030 de mayo/83	Por el cual se autoriza al alcalde para que realice todas las gestiones y negociaciones tendientes a solucionar el problema de las 133 familias que habitan en el Barrio San José.
Acuerdo 006 de feb/85	Por el cual se autoriza al alcalde para negociar las tierras de Chambacú con el ICT.
Acuerdo 015 de marzo/85	Por el cual se autoriza al alcalde para que adjudique y venda los lotes de propiedad municipal del Barrio La Central a las personas que los ocupan.
Acuerdo 029 de dic/85	Por el cual se autoriza al alcalde para que adjudique y venda los lotes de propiedad municipal en el Barrio Nuevo Chile.
Acuerdo 023 de sept/86	Por el cual se autoriza al alcalde para que adjudique y venda a los ocupantes los lotes de propiedad municipal en el Barrio Escallón Villa, sector Buenos Aires.
Acuerdo 024 de junio/87	Por el cual se autoriza al señor alcalde para que adjudique y venda a los ocupantes lotes de propiedad municipal en el Barrio República de Chile.
Acuerdo 001 de mayo/90	Por el cual se otorgan facultades especiales al alcalde para adquirir y ceder un lote de terreno para el traslado del Barrio Villa Rosita.

Fuente: Archivo Concejo Municipal Cartagena

Apéndice C

Entrevista a líderes de barrios informales e ilegales

Barrio: _____ Nombre: _____ Edad: _____ Tiempo de residencia en el barrio: _____
¿Cuándo y cómo se originó el barrio?
¿Si el barrio es producto de un movimiento organizado, quién lo dirigía? ¿A qué grupo político pertenecía?
¿Los terrenos ocupados eran municipales o de propiedad privada?
¿Si eran de propiedad privada, quién era el propietario o propietarios?
¿Con cuáles servicios contaba el barrio?
¿Cuál era la principal vía de acceso y en general cómo era el acceso al barrio?
¿De qué manera se consiguieron los servicios públicos?
¿Cuándo se construyó el primer colegio del barrio? ¿Cuál dirigente político o funcionario público les apoyó?
¿Cuándo se construyó el puesto de salud? ¿Cuál dirigente político o funcionario público les apoyó?
¿Desde cuándo se pavimentaron las calles?
¿Desde cuándo se legalizó la propiedad de las viviendas?
¿Si en los procesos anteriores participaron políticos, cuáles son los nombres de los mismos?
¿Qué tipos de acuerdo se hicieron con los mismos?

Apéndice D

Entrevista a Líderes Políticos

Nombre: _____
Edad: _____
Partido Político al que pertenece: _____
Movimiento Político al que pertenece: _____
Líder del Movimiento Político: _____
¿Desempeñó usted cargos de elección popular? Sí ___ No ___
En caso afirmativo ¿Cuáles y en qué periodos?

¿Desempeñó usted cargos públicos? Sí ___ No ___
En caso afirmativo ¿Cuáles y en qué periodos?

¿Participó usted en la organización de urbanizaciones ilegales o informales? Sí ___ No ___
En caso afirmativo ¿En cuántas y cuáles?

Años en que se realizaron: _____
¿Los terrenos invadidos eran de propiedad privada o municipal? _____

¿De dónde provenían los recursos utilizados para la construcción de estas urbanizaciones?

¿Cuál era el objetivo político de estas invasiones? :

¿Existía algún acuerdo con las personas invasoras? Sí ___ No ___
En caso afirmativo ¿En qué consistía el acuerdo? _____

¿Participó usted en la gestión de mejoras para la urbanización? Sí ___ No ___
En caso afirmativo ¿En qué tipo de mejoras?

¿Cuál entidad o entidades realizaban las mejoras?

¿Hubo algún acuerdo con las comunidades? Sí ___ No ___
En caso afirmativo ¿En qué consistía el acuerdo?

¿Cuáles eran los principales beneficios para el grupo político?

Apéndice E

Entrevista a funcionarios públicos

Nombre: _____ Edad: _____ Cargo público ejercido: _____ Periodo en que ejerció este cargo: _____ Movimiento o partido político en que militaba: _____ Jefe o dirigente principal de su partido o movimiento político: _____ Nombre del Alcalde del momento: _____ Partido político del Alcalde: _____ Durante su gestión ¿Cuántas obras públicas importantes se desarrollaron: _____ ¿Cuáles fueron dichas obras y empresas que las realizaron? _____	
Obra	Empresa
¿Cuál fue el mecanismo para adjudicar dichas obras? _____ _____ ¿Cuántas y cuáles fueron las urbanizaciones formales construidas durante su gestión; cuáles las empresas constructoras?	
Urbanización	Empresa
¿Cuántas y cuáles fueron las urbanizaciones ilegales establecidas durante su gestión y cuál el grupo político o movimiento que las impulsó?	
Urbanización	Grupo promotor
¿Participó usted en la cesión de terrenos para las urbanizaciones ilegales? Sí ___ No ___ ¿En caso afirmativo, ¿Cuántas? ___ ¿cuáles? _____ _____ _____	
¿Participó usted en la realización de obras públicas destinadas al mejoramiento de los barrios informales? Si ___ No ___ En caso afirmativo señale cuáles y en cuál barrio.	
Obra pública	Barrio

¿Participó usted en los procesos de legalización de los barrios ilegales o informales? Sí___ No___ En caso afirmativo señale de cuáles barrios y los años de la legalización.	
Barrio	Año
¿Tiene o tuvo alguna relación con alguna empresa constructora? Sí___ No___ En caso afirmativo señale con cuál empresa y el tipo de relación_____	