

LA REGIÓN, RED GLOBAL Y LA CIUDAD FRENTE A UNA CARACTERIZACIÓN DEL DESARROLLO DE LA METRÓPOLI BARRANQUILLA

Artículo de Reflexión. Recibido: 5 de mayo de 2012 - Aprobado: 5 de julio de 2013

Arq. Freddy E. Pulido Gómez¹

Universidad Autónoma del Caribe, Barranquilla, Colombia. freddpulido@gmail.com

Para citar este Artículo / To reference this article / Per citare questo articolo:

Pulido, F. (2013). La Región, red global y la ciudad frente a una caracterización del desarrollo de la Metrópoli Barranquilla. *Revista Módulo Arquitectura CUC*, p.131-146.

Resumen

El artículo surge por la inquietud en el tema de investigación de “La maestría de desarrollo sostenible y medio ambiente” por la búsqueda de la incidencias en la trama urbana–metropolitana, en la crítica del encuentro de conceptos de desarrollo económico y sostenible, la cual permite reflexionar y abordar términos sensibles, en lo relacionado al contexto regional, global, metropolitano con visión de lo prospectivo, económico, social, urbano y, sobre todo, ambiental. Pensar y considerar, que caracteriza ¿la relación que determine una región?, ¿red global? o qué, ¿la ciudad se desarrolle como área metropolitana?, o que, ¿qué impactos se han generado producto del crecimiento y ordenamiento de la Metrópoli? Este último en el Distrito de Barranquilla. El presente enfoque pretende aportar elementos de juicio que apoyen a orientar la indagación, relacionadas tanto en lo teórico como político.

Palabras clave:

Ciudad, metrópoli, desarrollo, sostenibilidad.

¹ Arquitecto graduado de la Universidad Autónoma del Caribe, candidato a Magister de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente de la Universidad de Manizales. Actualmente se desempeña como docente de tiempo completo de la Universidad de la Costa- CUC

THE REGION, GLOBAL NETWORK AND THE CITY FACING A CHARACTERIZATION OF THE DEVELOPMENT OF BARRANQUILLA METROPOLIS

Abstract

The article arises from the concern of “sustainable development expertise and the environment” by the search for incidents in the urban-metropolitan net and the critical concepts of the sustainable economic development. This allowed to make the thinking of some sensitive themes regarding the regional, global, metropolitan context from the economical, social, environmental and especially urban visions. Think and consider, that characterizes the relationship? Determine a region?, Global network? or What, the city developed as a metropolitan area? or, What impacts have been generated due to the growth and management of the metropolis, this latest in the District of Barranquilla. This approach aims to provide supporting evidence to guide inquiry, related both theoretically and politically.

Keywords:

City, Metropoli, development, sustaintable

LA REGIONE, RETE GLOBALE E LA CITTÀ CONTRO UNA CARATTERIZZAZIONE DELLO SVILUPPO DELLA METROPOLI BARRANQUILLA

Riassunto

L'articolo nasce dalla preoccupazione nel tema di ricerca “sviluppo sostenibile e ambiente” per la ricerca delle incidenze nel tessuto urbano–metropolitano, nella critica dell’incontro dei concetti di sviluppo economico e sostenibile, il quale, permette di riflettere e di avvicinarsi termini sensibili, nel relativo contesto regionale, globale, metropolitano con visione della prospettiva economica, sociale, urbana, e soprattutto ambientale. Pensare e considerare, quello che caratterizza, la relazione che determina una regione?, rete globale?, o come la città si sviluppa come area metropolitana? o che, quali sono le conseguenze che sono state generate della crescita della metropoli? Questa ultima nel distretto di Barranquilla. Il presente punto di vista cerca di portare elementi di giudizio che supportino la orientazione della ricerca, relazionata tanto nel teorico come nel politico.

Parole chiave:

Città, Metropoli, Sviluppo, Sostenibilità

INTRODUCCIÓN

Hoy, desde la economía, la ecología, lo urbano, y de la importancia de estar localizado en un mundo globalizado, es descrito en condición de competir e inmerso de la dinámica de las ciudades, estas, deben ser capaces de atraer, de producir intercambios económicos a partir de su posicionamiento como nodo principal de fortalezas y oportunidades. Hemos socializado y conceptualizado sobre la realidad del contexto local, nacional y global, desde los espacios académicos, que nos ofrecen esa oportunidad a través de los talleres ilustrados, mediante los proyectos de aulas, y en que la independencia conceptual deja la posibilidad de autonomía. Es posible, que se perciba la diferencia en el manejo de la gestión y aplicación con las actividades de la administración pública a través de los diferentes planes y la dirección de sus inversiones. Espero crear las expectativas y experiencia para una reflexión en torno al tema de la planificación y urbanismo, desde visionar y observar perspectivas de las que nos encierran las ciudades, el concepto de región y los nodos como puntos territorial de la Globalización.

Reseñas de región

Uno de los procesos, que caracteriza la dinámica de las ciudades, es el crecimiento, la urbanización, los resultados de nuevas jerarquías de conexiones y de relación de lugares determinados por la agrupación de sedes corporativas, servicios especializados, y mejor infraestructura

(Friedmann, 1986). Estos términos tienen su connotación con poblamiento urbano y con el establecimiento del desarrollo industrial y a partir de su aumento, importancia, función o estrategia toma la noción conceptual de jerarquía urbana, centro o periferia propia de la valoración de áreas metropolitanas². El concepto de región desde lo territorial tiene sus perspectivas como porción y división territorial, determinada por características comunes, circunstancias especiales, pueden ser geográficas, históricas, sociales, culturales, entre otros. Esta consideración de variables biodiversas, diferenciales o de similitud y semejanza, hacen el encuentro natural. Desde la constitución del *Estado-Nación*, las diferencias en el territorio marcaron las estratégicas

2 Término usado para referirse a las regiones conformadas por un gran centro urbano y poblaciones contiguas. Para que un municipio o población se considere como metropolitano, debe contener o ser parte de un grupo de poblaciones que tienen, al menos, un centro urbano central de por lo menos cincuenta mil habitantes. Estas poblaciones deben estar integradas a la ciudad central y mínimo dos tercios de las personas que trabajan vinculadas a actividades urbanas y no rurales (principalmente agrícolas). Adicional a eso, el municipio o población debe tener al menos el 10% de sus trabajadores en el núcleo urbano central. Autor: Biblioteca Virtual del Banco de la República. Para la conformación de zonas metropolitanas debe existir un municipio muy fuerte, lo que se conoce como macrocefalia, con una escala de desarrollo y capacidad financiera mucho más grande al resto de los entes que quieren establecer un pacto o zona metropolitana. el interés del municipio central es mantener el poder para gobernar y hacer que los municipios pequeños se peleen entre sí y con ello establecer las reglas. Los pequeños tratan, entonces, de minimizar las pérdidas por estar más lejos del poder que ejerce el municipio grande, y optimizar las inversiones que se hacen desde la centralidad. **Smolka, Martin. Director del Programa para América Latina del Instituto Lincoln.**

coloniales y posterior al producirse la independencia, con base en la economía de la riqueza desde los recursos naturales, la geografía y los antecedentes de la demografía -población y cultura prehispánica-. La organización territorial tiene una organización centralista e interventora, y es alternado con su espíritu de autonomía por sus diferencias y aislamientos geográficos. Posterior a ello, resaltaron las diferencias y se creó y reafirmó *la Nación-Estado* en lo existente de las divisiones políticas administrativas coloniales. Al finalizar el régimen colonial, contenía 13 gobernaciones, tres corregimientos, tres Alcaldías mayores y 558 núcleos urbanos entre villas, ciudades y pueblos (Jaramillo, 2008); favorable es el concepto de unidad y concentración del poder, la unidad cultural, el manejo de recursos y alimentos, la unidad monetaria, y el control político. Después de la crisis entre el federalismo y el centralismo se establece en la Constitución de 1886, la prevalencia e importancia a los Departamentos como ente territorial y debían tener una capacidad hasta de doscientos mil habitantes como mínimo, y se constituían en divisiones fiscales, divisiones militares y divisiones de instrucción pública, al igual, entes reguladores de las políticas del Estado, de regeneración, guardando aún el gran contraste de regiones por la servicios administrativos por división en provincias, y distrito municipales. No se puede desconocer que el proceso de colonización ejercido por la corona, fue el primer acto globalizador y estuvo dinamizado por la relación e intercambio de riquezas y explotación indiscriminada de recursos.

En pleno auge del desarrollo industrial, los economistas clásicos como Adam Smith³, David Ricardo⁴, Herman Daly⁵, determinados e inspirados en las teorías y pensadores neoclásicos sobre el desarrollo económico tienen la visión conceptual de referirse a través de juicios y razones universales. Esta conjetura toca el tema de la investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de

3 **Adam Smith.** Filósofo y economista escocés que nació el 5 de junio de 1723 y murió el 17 de julio de 1790. Es considerado el más importante exponente de la teoría económica clásica. Su principal obra es 'La riqueza de las naciones'. Buscaba demostrar, en concordancia con su primera obra, que el Estado no debía intervenir en los asuntos económicos, ya que el egoísmo espontáneo de los individuos contribuiría a aumentar la riqueza de las naciones.

4 **David Ricardo.** Economista inglés (Londres, 1772 - Gatcomb Park, Gloucestershire, 1823). Procedía de una familia judía sefardí originaria de Holanda, Su formación económica fue autodidacta y tardía, y se debió a la lectura de la obra fundamental de Adam Smith, *La riqueza de las naciones*. A partir de ella desarrolló su propio pensamiento, centrado inicialmente en cuestiones monetarias; en ese terreno no fue muy original, defendiendo la teoría cuantitativista que vinculaba la inflación monetaria con la abundancia de dinero, y postulando, por tanto, la vuelta del Banco de Inglaterra al patrón oro.

5 **Herman Daly 1938.** Profesor de Economía en la Universidad de Maryland. Obtuvo el doctorado en economía en la Vanderbilt University en 1967. Ha enseñado también en Louisiana State University, en la London School of Economics, en la Universidad de Ceará, Brazil, Yale University, Australian National University. También ha sido Senior Economist en el Departamento de Medio Ambiente del Banco Mundial. El interés se centra en los temas relacionados con la economía, la ética y el medio ambiente. En su obra realiza una síntesis de los conceptos clásicos de capital y renta con el medio ambiente, las leyes de la termodinámica y los análisis bio-ecológicos, especialmente el estudio de los flujos de materiales y energía a través de los sistemas económicos.

naciones y **del límite del crecimiento**, que es una de las facultades que tiene el ser humano, en lo físico y económico del territorio, y es abordado desde “**el estado estacionario**”⁶, y David Ricardo es uno de los primeros concurrentes al tema. Es la visión del pensador temporalizado en la era industrial, el pensador de la economía clásica, conservador que solo dinamiza sus productos a partir de generar los beneficios y no cubrir necesidades. Es la manera de establecer e interpretar el mundo, consideraban sus recursos infinitos y los medios de producción relacionado con la idea de acelerar el proceso de acumulación de capital y tecnificación de la producción.

El interés de David, fue dirigir “una **teoría de la distribución del ingreso**, sobre la base de que la determinación de las utilidades, el cual, no es un proceso independiente de la determinación de los otros ingresos”, es decir, de los salarios y las rentas. Al explicar las distintas formas de la utilización de los ingresos y sus efectos sobre el funcionamiento de la economía, destacó el rol social que cumplen los agentes económicos y las relaciones que se establecen entre ellos. La percepción de **ingreso bajo** este enfoque es el resultado de un proceso social e institucional, puesto que está muy ligado a la organización del sistema económico y a **los**

derechos de los grupos sociales”, pero a pesar de las insuficiencias en algunos apartes del análisis es relevante para la teoría del proceso de desarrollo. En ella establece la teoría económica clásica la determinación; **el poder del mercado para estimular el crecimiento**, a través de la tierra como factor limitante. Precisamente, los teóricos clásicos como Robert Malthus, John Stuart Mill analizaron la posibilidad de que sobrevendría “**el Estado Estacionario**”.

Criticar la conservación del crecimiento indiscriminado de la producción, pero van mucho más allá al representar el tipo de transacciones y conducta humana subyacente en la dinámica del sistema económico, en que van a la defensa **del Estado Estacionario como una situación deseable en el mundo desarrollado por la obtención de rentabilidad al capital sin importar la desigualdad, pobreza y grandes desequilibrios territoriales**. Posterior, otros enfoques sobre el Estado estacionario apuntan al denominado **crecimiento cero**, tanto en lo demográfico como en el crecimiento del producto. Ponen especial interés en frenar la expansión demográfica, pues un crecimiento superficial y orgánico como el que se produce a nivel de las regiones, ciudades y planeta, con las desigualdades entre Centro y Periferia, representa un impacto a los recursos del planeta. La economía inicia su tránsito hacia la pobreza por considerar que es su fuente de oferta y demanda. Es la apatía de la economía política y el comienzo de una ciencia inde-

6 Término definido, por ser aquella **situación en la que no existe crecimiento económico, no crece el producto al no haber acumulación neta de capital, es decir, no se realiza la reproducción ampliada del capital**.

terminada y global. Economistas como Herman Day, Jan Bojo, Karl-Goran Maler y Lena Unemo, refiriéndose al documento Brunstland, sostienen que: *“El desarrollo económico en un área específica (región, nación, el globo) es sostenible si la reserva total de recursos -capital humano, capital físico reproductivo, recursos ambientales, recursos agotables- no decrece con el tiempo”* (Bojo, Maler, & Unemo, 1990). En este caso, la geografía da aportes a la visión territorial, y es fundamental para el concepto de regionalización. Hacia 1890, Paul Vidal de la Blache geógrafo francés⁷, subraya el objetivo tradicional de la geografía como estudio de **la diferenciación regional de la tierra**. “La geografía tiene como finalidad explicar la repartición desigual de los hombres en la superficie de la Tierra”⁸. (Cuervo, 2008).

⁷ **Paul Vidal de La Blache (1843-1918)**. *Tuvo una enorme influencia en la geografía. Formado originalmente en historia, y con sólidos conocimientos de las ciencias naturales, a partir de la década de 1870 se dedica a la geografía. El género de vida se expresará en una unidad espacial que tendrá características propias, fundamentalmente una relativa autonomía funcional. Esta unidad espacial es una **región**, la que se convierte así en objeto privilegiado de estudio para la geografía.*

⁸ Según Cuervo, se expresa del texto: “Se propone una definición unitaria que entiende la geografía como el estudio de los paisajes. La geografía moderna, desde su origen mismo, emplea el concepto de región para dar cuenta de las diferencias y heterogeneidad del territorio, entendido tanto en el sentido físico, como fruto de la confrontación con la sociedad humana. El papel más general y necesario de la región es como sitio de lo que los economistas han comenzado a llamar las “interdependencias no mercantiles”, las cuales toman forma en convenciones, reglas informales, y hábitos que coordinan a los actores económicos en medio de la incertidumbre; estas relaciones constituyen los activos regionales específicos para la producción.

La región es una estructura territorial de diferencias, heterogeneidad con la incidencia de la funcionalidad en las diversas dimensiones de las actividades del ser humano. Las ciudades se transforman, cambian a la nueva Era urbana surgida de las transformaciones sociales, económicas y del espacio urbano. En el período de los setenta, los entes territoriales constituyeron la base de la economía y a partir del desarrollo de sus territorios en condición de establecer la base geográfica del establecimiento de las actividades industriales. El objetivo fue satisfacer el crecimiento de su economía del capital, ya, en este período es relevante pensar que las ciudades y su especificidad las tornan altamente atractivas para los sutiles capitales. Ciudades que modificaron su sector industrial, por el terciario, de servicios especializados, y por el cual establecen otro tipo de relación acercando su perspectiva hacia el servicio de las finanzas y de las relaciones internacionales, más que por medio de cualquier otro flujo internacional, ha emergido una jerarquía global de ciudad. Una ciudad global no se define ni por límites administrativos, jurisdiccionales, ni por el volumen de su población, sino por las funciones y relaciones con el resto de la economía mundial. Ciudades, donde se constituyen economías regionales, nacionales e internacionales.

Carácter Metropolitano: Barranquilla

Desde esta experiencia, se identifica el problema de Barranquilla considerado polo sub-regional de la región Caribe, por su tamaño metropolitano, por sus actividades económicas y el de la localización estratégica y su relación con la región Caribe. Ente calificado como centro cabeza urbano de importancia en la nación pero con unas series de deficiencias en la funcionalidad y estructura de la ciudad de la Metrópoli. Es necesario mirar y preguntarse: ¿la competitividad como alternativa para alcanzar mejores condiciones territoriales deberá tener relaciones múltiples con otros lugares?

La ciudad a partir de la década del Siglo XVIII crea los factores de crecimiento por medio de su proyecto de ciudad-puerto e industrial, razón por la cual se identifica aún hoy, el modelo territorial, pero que por los procesos temporales y de construcción de crecimiento y su relación con el desarrollo de la nación y la red global del mundo, en su localización estratégica no pierde la importancia, pero sí admitimos lo de su rezago en la economía ante la nación. Hoy, ante el evento de Internacionalización y Globalización⁹ se

9 Término de “Ciudad global” se refiere a una nueva forma de centralidad urbana causada por los procesos de la globalización. Ciudades globales son los nudos de la economía global, donde se integran economías regionales, nacionales e internacionales. una ciudad global no se define ni por fronteras administrativas ni por el tamaño de su población, sino por sus funciones en la economía mundial.

anuncia la estrategia piloto a las puertas del TLC, y la preparación de una ciudad que por su tamaño y relación de comercio y servicio presenta la oportunidad de implantar una estructura territorial competitiva y sostenible en relación a los temas de conectividad de la red urbana para la competitividad o a la teoría de la compactación, a la estructura del servicio funcional para la ciudadanía.

La escogencia de Barranquilla para el lanzamiento del programa ‘Ciudades Sostenibles y Competitivas’, por parte del BID y Findeter, es una muestra de confianza en nuestra ciudad y en su administración pública, dijo la alcaldesa de Barranquilla, Elsa Noguera, durante la instalación del taller que busca identificar y priorizar las problemáticas urgentes para la sostenibilidad urbana y definir acciones estratégicas. Señalaríamos, si es posible, si se da la oportunidad de cambios favorables a la hora de abordar las decisiones estratégicas o situación de crecimiento como paradigma de óptimo desarrollo urbano (González, 2012). Es decir, si las provisiones, el albergue, la educación, la salubridad, trabajo y las posibilidades de oportunidades se distribuyan de manera equitativa y si todos sus habitantes sean copartícipes del gobierno, como también la estructura del espacio de la ciudad (público) induzca a la vida de la gente y a la circulación y traslación de sus habitantes, que disminuyan los impactos de lo ecológico, donde la relación actual entre el espacio de ciudad, región, metropoli-

tano y la geografía no sea desequilibrada y las infraestructuras utilicen los recursos de manera convincente y eficaz, que establezca el crecimiento compacto, diverso, poli-céntrico de la ciudad a través de proteger el entorno, que reúna y constituya a la sociedad en el seno de vecindarios-residenciales y optimice su proximidad y, sobre todo, disminuir la contaminación y degradación como fuente primaria del problema esencial de la humanidad que es poder supervivir y obtener calidad de vida y sostenibilidad. Desde el desarrollo sostenible y las diferentes teorías urbanas sobre las áreas residenciales, se observa en síntesis que la estructura urbana es la que asume el papel más importante en estos intentos de clasificación, pues allí, además de permanecer la memoria, es el prototipo de un modelo de desarrollo económico.

Barranquilla, es un tipo de ciudad industrial y portuaria, implantada en la orilla occidental, y a once kilómetros de distancia de la desembocadura del Río de la Magdalena con el mar Caribe. Establecen teóricos que hubo allí en ese punto ribereño, inicial un pequeño asentamiento dedicado a las actividades fluvial y comercial (Madrid, 1986), correlacionaban actividades comerciales e industriales con Santa Marta y Cartagena. Con la pérdida del monopolio sobre el comercio exterior, Cartagena perdió liderazgo con Santa Marta, y esta, a su vez, en 1843 es sobrepasada por Barranquilla, visto esto por el incremento de exportación y en el número

de habitantes de su localidad. En 1871, Barranquilla se consolida como principal eje de exportación del país (Meisel, 1993). Indica, que desde sus orígenes y desde las actividades económicas de los ancestros continuamente ha estado ligada a su condición de localización estratégica de desarrollo regional, fluvial y comercial. Se supone que esa relación estrecha entre río, territorio, región y nación le corresponde el cumplimiento de la evolución histórica del núcleo urbano, y sostienen algunos autores que es la razón por la cual las sociedades más liberales aseguran su subsistencia y permanencia (Morris, 1984). Muy cercano y anexos al área del comercio y su geografía se implanta y desarrolla el asentamiento, le clasifican en barrio arriba y abajo, en la cual, los nombres del agrupamiento está de acuerdo a los ingresos, al empoderamiento económico, y a la base de las migraciones y de movimiento espacial de población, constituye inicialmente un hecho urbano de afianzamiento, de ordenamiento por acción estratégico y generador de estatus de acuerdo a la clasificación del trabajo y el efecto de aumento de población.

De 1857 a 1893, la ciudad consolida su proyecto de puerto fluvial con el ensanche entre lo fluvial y marítimo para accesos de mercancías nacionales e internacionales, configuró una élite extranjera vinculada a los más variados negocios comerciales, y de servicios como hecho globalizador y productor de enclave regional y nacional.

La infraestructura de la ciudad se modernizó con la introducción de aparatos telefónicos, la fundación de compañía del acueducto y la creación de varias instituciones bancarias, donde impulsa el comercio, la actividad de servicios y bienes; de igual, genera la constitución de instalación de industrias. Hacia los años 20 la ciudad ostentaba el tercer lugar nacional en términos de tamaño de la industria y el primero en la región Caribe. En sus mejores años pasó hasta el 60% del comercio exterior se caracterizó por el acelerado crecimiento de la exportación del café (Bonilla, 2011); en la ciudad esto generó un gran sector consolidado de uso o actividad especializada alrededor del eje del antiguo ferrocarril de Bolívar, con ello estableció el eje vial denominado Vía 40 consolidando la localización del sector de la industria y el comercio (sector borde del río). La tendencias de crecimiento a través de los ejes viales fue consolidando corredores de actividad múltiple siendo importante los que comunicaban con el Puerto de Salgar (Puerto Colombia), vía a Soledad al Municipio de Soledad, Atlántico, y vía La Cordialidad a Cartagena. (Sector conurbación-metropolitano).

Pero a este ritmo ocurre algo inesperado al avance que lleva la ciudad y es con la apertura del canal de Panamá en 1914, y la expansión de importación y exportación de mercancías por el Puerto de Buenaventura; se frenó el dinamismo e inició un largo período de estancamiento de la inversión (Bonilla, 2011). Desde 1920 desarrollado el sector de área residencial urbana, deno-

minado el de las casas-quintas contigua al centro histórico, y la implantación de la primera urbanización residencial, denominada “Urbanización del Prado” con un novedoso sistema de estándar urbano, amplios espacios y bondadosos lotes, en sistemas de lotificación y autogestión, “construyen la proyectada urbanización, debidamente pavimentada con cunetas y andenes” (Caribe, 1995), esto conllevó a la expansión de la ciudad. Esta acción igualó criterios internacionales y condujo a la aparición de la arquitectura importada, estilo republicano y moderna (sector norte residencial), el cual corresponde a un 18.1% de la estratificación socio-económica actual, cosa contraria ocurre al sur de la ciudad donde a partir de 1946, por política pública el I.C.T, desarrolla las primeras urbanizaciones de viviendas de interés social como solución al déficit de vivienda. Esto permite desarrollar un vasto sector de tipo de vivienda media de clase popular (sector residencial popular) y que hoy corresponde al 30% de la estratificación. A partir de 1950, cuando se da la primera invasión masiva de viviendas por localización espontánea, sin obtener el derecho a los servicios públicos domiciliarios y a las condiciones de un buen urbanismo y de vías de comunicación con la ciudad, se agrupa un sector denominado sector sur-occidente, sector-suroriente y el Barrio Las Flores, Siape, San Salvador, y Corregimiento de La Playa (sector noroccidente), que corresponde aproximado al 51.8%, estos últimos asentamientos producto de crecimiento adjunto al sector industrial.

Si bien es cierto que las actividades de uso y servicio de carácter múltiples e industrial, son sustento económico a la permanencia de una población, son factores que no solo contribuyen al crecimiento y ordenación, sino también a las razones de la globalización, en condición de competir e inmerso en la dinámica de las regiones y ciudades. Estas deben ser capaces de atraer, de producir intercambios económicos a partir de su posicionamiento como nodo principal de fortalezas y oportunidades. Con su provecho, se localizan y dinamizan en el territorio con sus propias ventajas, como sucedió con las tendencias y consolidación de grandes sectores, como lo mencioné en párrafos anteriores.

Hoy la ciudad pregunta: ¿Qué pasó con la comunicación del río y la ciudad?, ¿por qué de lo urbano tanto rezago?, ¿por qué se da hacia otro municipio la ubicación servicios metropolitanos?, bien cierto, porque la localización de este tipo de servicio es hacia el sur, área donde se establece a través de corredores como la Calle Treinta, la Diecisiete y la Calle Murillo la expansión de la ciudad, presentando desde 1960 sus vínculos y el tejido de conurbación, como efecto físico de localización de preponderancia urbana en el área de servicio y productividad a lo metropolitano.

¿Por qué Barranquilla no da la oportunidad de comunicar e integrar lo ambiental a sus macro-proyectos de ciudad?

¿Cómo se compactaron tan notables diferencias sectoriales urbanas con desigualdades sociales?

¿Cómo lograr que Barranquilla sea equilibrada, compacta, saludable y vinculante a un ordenamiento urbano-ambiental y de desarrollo sostenible?

La “relación de sostenibilidad por crecimiento y ordenamiento”, suscita interés en realizar el proceso cognoscitivo del comportamiento de los factores de crecimiento de los elementos, componentes y variables de la ciudad. Es apreciable en toda formación de crecimiento de ciudades orgánicas y/o espontáneas las tendencias de usos del suelo, las áreas diferenciales residenciales y/o sectoriales, las segregaciones, la degradación, contaminación, desigualdad y desequilibrios producto de los impactos de la interrelación por las actividades del ser humano, lo que ha generado grandes problemas urbanos. Esto ha conllevado a revisar teorías y estudios realizados de temas relacionados con aspectos ambientales y urbanos de la constitución estructural de lo sostenible y el ordenamiento de la ciudad, desde lo local, regional y metropolitano.

Son los términos de ciudad región, ciudad de áreas metropolitanas, la relación de desarrollo sostenible son componentes que establecen registros de tendencias y búsquedas sobre bases

teóricas y de información de la relación y causas del problema conceptual. El doctor Fritjof Capra en su documento denominado, “Comprendiendo y vivenciando la ecología”, sostiene que: **“Necesitamos es una definición funcional de la sustentabilidad ecológica. La clave para esa definición es darse cuenta de que no necesitamos inventar comunidades humanas sustentables a partir de cero, sino que podemos tomar como modelo los ecosistemas de la naturaleza, que son comunidades sustentables de plantas, animales y microorganismos”**, y la ciudad de Barranquilla muestra la trama el ordenamiento de configuración de planos geométricos, como un espacio diferenciado en áreas que se caracterizan por su composición poblacional y por el predominio de las actividades. Como se muestra, es un ser complejo y sistemático a los intereses de las tendencias de crecimiento, y la característica preponderante de la permanencia es la capacidad intrínseca de sostener la vida, y de lo cual sostiene el físico Fritjof Capra que: **“Una comunidad humana sustentable debe estar diseñada de tal manera que sus formas de vida, el comercio, la economía, las estructuras físicas y las tecnologías no interfieran con la capacidad inherente de la naturaleza de sostener la vida”**. Por lo cual Lester Brown indica: **“La sociedad sustentable como la que es capaz de satisfacer sus necesidades sin disminuir las posibilidades de las generaciones futuras”**.

De ahí, la relación de sostenibilidad y su sentido con el progreso del crecimiento como orden de sostenerse y no de derroche.

Desde el interior de la disciplina ecológica y urbana regional, sin desconocer el desarrollo humano social aborda la explicación de conductas y la relación con la elaboración de modelos de estructura urbana. Los ecosistemas inmersos en el sistema natural, y en la que existe la convicción de que los seres humanos asemejamos el esquema de complejidad de los seres vivos o animales. Consideremos que la complejidad es el resultado de la urdimbre de relaciones inter e intra de comunidades. “Son el resultado de innovación en las formas, maneras y modos de organizarse la sociedad, o de cambios cuantitativos resultado de la masificación de innovaciones, modas intercambios de cultura, es decir, de la propia evolución” (Sanabria, 1994). Al observar el carácter bio-geográfico del territorio, como toda ciudad latinoamericana, los procesos y tendencias de crecimiento han dejado un ordenamiento espacial fragmentado, es decir, que los rasgos principales de las áreas metropolitanas del continente se constituyen como formas urbanísticas privadas y excluyentes.

Uno de los antecedentes incorporados al estudio en Barranquilla, es el establecimiento de un plan regulador a partir de 1958, desde la perspectiva de

la estrategia y su “plano regulador” para racionalizar el suelo urbano y asegurar la ubicación y permanencia de la industria, el comercio y la vivienda. En ese momento el ordenamiento era representado por el “plano regulador” por lo que mostraba a su parecer la realidad en la cual la ciudad se proyectaba, pero en 1960 en contraposición se dan las invasiones y un crecimiento contrario. La ciudad tenía un área de 5.700 hectáreas y una población de 800.000 habitantes. Para 1980, 1990, la ciudad de Barranquilla, igual a lo que ocurría en el resto de Colombia experimentó un aumento apresurado de la población urbana como resultado de fenómenos migratorios del campo a la ciudad; esto generó un gran aumento de los primordiales entes urbanos de la nación y regiones, debido, entre otras cosas, a los cambios en las relaciones de producción agropecuarias, el incremento del conflicto armado y los efectos del proceso de industrialización retardada que establece la aglomeración y procesos de urbanización rápida. Establecen estudios bajo los planes urbanos de áreas metropolitanas, y la intervención de estudios de renovación y mejoramiento urbano en el Distrito Central, y de igual forma con la visión de estudiar y planear un plan de movilidad se establece un convenio con la agencia de cooperación japonesa (JICA) con la intención de implementar transporte masivo con la concebida oportunidad de suscitar otros estudios por el carácter informal de los componentes de la ciudad. Con la

descentralización y la nueva Constitución Política de 1991, se establecen los Planes de Ordenamientos Urbanos y los Planes Ambientales de Cuencas, Humedales y Ecosistemas. A partir de 1993, es básica la intervención a través de la unificación de la normativa, elaborando el primer estatuto urbano de la ciudad, posterior con la aparición y aplicación de los Planes de Ordenamiento Territorial como lineamiento de políticas nacionales regido por la Ley 388 de 1997, que determinó de alguna manera la regulación del desarrollo por las tendencias de crecimiento espontáneo, orgánico y orientado hacia el crecimiento territorial.

Es importante determinar que el Distrito de Barranquilla, crece, consolida y desarrolla su trama bajo aglomeración espontánea, con sentido orgánico y que a nivel de relaciones desde el ámbito de lo nacional, regional y metropolitano, muestra áreas consolidadas y otras carentes de desarrollo. Es de crecimiento superficial, poco denso y no compacto y en proporción desigual a la oportunidad de satisfacer necesidades básicas.

La formación y conformación de Barranquilla, vinculado estrechamente a la dinámica del contexto regional y regulado por las políticas nacionales en cada momento y en cada etapa de su formación urbana social, constituye sectores amplios y dinámicos de localización de componentes urbanos, que tienen

su comportamiento por la propia dinámica productiva de la ciudad, la cual en **su propio contexto local determina sectores que deberían hacer explícito el diálogo, la comunicación, los límites, lo compacto, lo incluyente, la integración y el equilibrio territorial.** Dado por la interdisciplinariedad de lo ecológico, de la economía, urbano, y la equidad territorial, ¿por qué las tendencias de crecimiento y sus factores especifican un ordenamiento urbano contextualizado en la no equidad, en la desigualdad de oportunidades para ciertos sectores urbanos? ¿Qué impactos se generaron a estas tendencias de crecimiento urbano? ¿En razón a qué existen áreas críticas, por efecto de su funcionalidad?

SITUACIONES

El primer problema consistió en la caída de la supremacía por el mercado exportador a través del puerto fluvial. La localización de la industria se apoderó del borde de río, incomunicó la ciudad, y guardó predominancia territorial. Otra situación en el cambio de jerarquía urbana en lo relacionado a la dinámica de aumento en la actividad de servicio y comercio que ha desplazado áreas de actividad residencial sobre todo al sector norte, por efecto de corredores de actividad múltiples. En lo relacionado al componente, se conforman tres grandes sectores desiguales de desarrollo rela-

tivo e informal con necesidades básicas insatisfechas, e infraestructura de movilidad con ruptura y casi nulo, debilidad en la conexión y movilidad con la ciudad. Contiene área de alto riesgo por inestabilidad del suelo, el sector de vivienda generado por políticas públicas de condiciones media, que tiene satisfechas necesidades básicas e infraestructura con regularidad, con un 30% y sector norte de mejores condiciones de servicios un 18.1%. Otro problema es la pobreza, uno de los factores de vulnerabilidad de la permanencia de grupos culturales, sociales, en conflictos; al respecto, el Estado establece política social de asistencia y no de prevención y estructuración. La no existencia de unidad de ciudad con el territorio establece barrera social, carece de diálogo y comunicación. En el sector de actividad múltiple y servicio y de proyectos competitivos, el uso inicial de comercio y servicio se trasladan de manera espontánea y ocupan áreas de otros sectores a través de los corredores y desplazan zonas residenciales; se conecta el centro histórico con la zona norte y otros corredores como La Cordialidad, la Treinta y la Diecisiete. La zona industrial y múltiple extiende hasta el aeropuerto sus tendencias de usos, a través de la Calle Treinta, vía Diecisiete y Circunvalar. De igual forma, ha existido retraso y retardo de implementación de acciones de políticas públicas urbanas.

Se han elaborado planes de acciones locales y metropolitanas pero han sido pausados y no totalmente efectuados. En lo relacionado a la Movilidad e Infraestructura se encuentra ruptura, no conexión, es fraccionado; un sector no contiene la transversalidad (suroccidente). La implementación del Transmetro no correlaciona a la tendencia radial descentraliza movilidad. En el indicador de viajes y destinos fortalece área metropolitana, pero territorialmente fractura el territorio, corrobora al fraccionamiento. La ciudad estableció un sistema de existencia de mayor índice de transporte individual, la localización de sectores de actividades de usos de suelos compactos y fragmentados, con un sistema de infraestructura de transporte y movilidad muy débil en conectividad.

Barranquilla cuenta con una extensión territorial de 154 km² y en ella una población aproximada de 1.200.513 habitantes, de lo cual el 47.5% son hombres y el 52.5 % mujeres. Corresponde en materia de pertinencia al territorio de Barranquilla con un 72.9%, y de otro municipio con un 26,7%. De acuerdo a la estratificación en estrato uno y dos equivale al 51.8% de la población, en estrato 3 y 4 corresponde a un 30% y estrato de 5 a 6 con un 18.1%. En el caso de establecimiento y a la actividad que se dedica la pobla-

ción el 12% se dedica a la industria, el 45.2% al comercio, al 41.3% a servicio y el 1,4% a otra actividad. Del 63% de la población que cambió de residencia por razones familiares, el 14,2 lo hizo por razones de trabajo, y el 13.3 por otras razones. Población mestiza.

Esta doble faz de considerar a Barranquilla ciudad metropolitana y su nexa tan predominante con la región es un altruismo de desarrollismo; pero, especialmente el contraste del tratamiento que ha tenido el territorio, la brecha de la pobreza, la desigualdad, el conflicto de usos, actividades, la movilidad y asimetrías en el acceso a los beneficios de la igualdad, son sin duda, el mayor y prioritario desafío para lograr que desde las perspectivas de estas inquietudes una propuesta teórica, fortalecida de un planteamiento general del modelo de diseño urbano para una dinámica de ciudad sostenible que pueda alcanzar su objetivo de calidad de vida. Un modelo de crecimiento y ordenamiento de ciudad orgánico y/o espontáneo el cual trae implícito el aumento de población, el mal manejo de recursos y operaciones descontrolados a su interior, que causa factores de degradación y contaminación.

Factores implícitos en el TLC, en la apertura de la globalización, dado

frecuentemente por lo económico y político formado por las reglas de juego del Fondo Monetario Internacional, la Organización Mundial del Comercio y el Banco Mundial. De igual, por la trasculturización, como elemento localizado en una franja de operación de servicio y que permite la relación y amalgama de modos de comportamiento tangible e intangible a través de la música, baile, internet, educación, migraciones y desplazamiento.

En el ejercicio de la política cuando Barry Field, sostiene: ¿por qué las personas tienen que decidir sobre los asuntos de la naturaleza?, y ¿por qué las personas se comportan de manera tal que ocasionan la destrucción y deterioro al territorio?, es donde se observa la subordinación de la planeación, se ve reducido cada día más a una actividad que quedan los planes atrapados en los anaqueles de la indiferencia y el no cumplimiento, conlleva al desmejoramiento integral de calidad de vida. Pero con serias deficiencias por la ausencia de un estado organizador de políticas de propuestas con alternativas reales (negación). En ello, desde luego se produce el proceso del ámbito cooperativo de áreas barriales, da lugar a la insatisfacción de necesidades básicas. Acontecer de situaciones estructurales (búsqueda participación), por efectos causados por caudales de

canales de arroyos, grandes zonas urbanas de inseguridad ciudadana, conflictos de movilidad, invasión de espacios públicos, áreas amenazas, vulnerables y de riesgos, migraciones, desplazamiento, desempleos, infraestructura, servicios públicos, y pobreza acentuadas en áreas homogéneas de la ciudad, trae consigo de la vida cotidiana el desarrollo del aislamiento de lo individual y ruptura de lo colectivo en ser humano de la ciudad; la desesperanza, falta de oportunidad y desigualdad los cuales considero que se convertirán en causas y efectos de desequilibrios sociales y, por ende, causa y efecto ambiental. Es bien cierto como lo expresa un autor en tratamiento de lo urbano en el sentido de que *“la distribución de los recursos y de las obligaciones debe ser equitativa, de lo contrario la explotación, la desigualdad y la pobreza se constituirán en problemas ecológicos graves, generando diversos impactos ambientales y haciendo insostenibles los reductos de riquezas”*. Los cambios económicos se relacionan con la transformación hacia una ciudad global y con las funciones que asumen para la globalización de la economía. Se identifican las conexiones que vinculan el Distrito con otras ciudades, tanto en el ámbito nacional, regional, global y local (Leal, 2004). Es identificar la ciudad dentro de la ciudad.

REFERENCIAS

- Bojo, J., Maler, K. & Unemo, L. (1990). *Environment and Development: An Economic Approach*. Dordrecht: Kluwer.
- Bonilla, L. (2011). Un análisis descriptivo, El sector industrial de Barranquilla a principio del siglo XXI. *Documento & Región*, 1-26.
- Cuervo, L. (2008). *Pensar el territorio: los conceptos de ciudad-global y región en sus orígenes y evolución*. México: CEPAL.
- Friedmann, J. (1986). Development and Change. *The world cityhy pothesis*, 69-83.
- González, A. (2012). Barranquilla será piloto de ciudades sostenibles y competitivas. Abril 16 de 2012. Página local. *El Heraldo*, p.1.
- Leal, G. (2004). *Introducción a la teoría de sistema, Introducción al Eco Urbanismo*. Bogotá: El nuevo Paradigma.
- Madrid, N. (1986). *El desarrollo inicial, Barranquilla el alba de una ciudad*. Bogotá: Kelly.
- Meisel, A. (1993). *Por qué se dispó el dinamismo industrial de Barranquilla y otros ensayos de historia económica de la costa Caribe*. Barranquilla: Gobernación del Atlántico.
- Morris, J. (1984). *Las primeras ciudades, Historia de la forma urbana*. Barcelona: Gustavo Gili.
- ONU. (2012). *Documento final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo sostenible*. Obtenido de "El futuro que queremos". Nuestra visión común: <http://www.uncsd2012.org>
- Sanabria, N. (1994). *Complejidad y desarrollo, complejidad estrato y sociedad, 2006*. Bogotá: The International Society for Ecological Economics e Islans Press.