

Estructuración del Espacio Urbano de Barranquilla y Cartagena en el Siglo XX

Efraín Llanos Henríquez¹

INTRODUCCIÓN

La llegada del sistema capitalista de producción ha significado para la ciudad un incremento considerable de sus dinámicas, asociadas a los cambios en las relaciones sociales y en los medios de producción que se han dado en este sistema en las últimas dos centurias, tal como es analizado por autores como Harvey (1977, 2003), Castells (1976) y Hall (1996), entre otros.

Barranquilla y Cartagena, ciudades contiguas del Caribe colombiano, también han experimentado dicho proceso de evolución, con las diferencias lógicas que se producen con relación al proceso de urbanización que se ha dado en países altamente desarrollados y con las similitudes con respecto a los de América Latina. En este pequeño trabajo se aborda el proceso de estructuración del espacio urbano que estas ciudades experimentaron a lo largo del siglo XX. El trabajo pretende identificar las características más sobresalientes de este proceso y analizar los factores influyentes y sus consecuencias más destacadas en los aspectos físico, económico y social; de allí que se busque responder a la siguiente pregunta: ¿Cuáles son las características, los factores y las consecuencias más sobresalientes de la estructuración del espacio urbano de Barranquilla y Cartagena a lo largo del siglo XX?

1. Licenciado en Ciencias Sociales y Económicas. Especialista en Ciencias/Meteorología. Magíster en Geografía y Doctor en Geografía, Convenio Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC) e Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC). Profesor Titular de Geografía Universidad del Atlántico y Universidad Simón Bolívar.

Se parte del supuesto de que el espacio urbano de Barranquilla y Cartagena se estructuró de acuerdo a las necesidades e intereses de las élites locales y en consonancia al desarrollo y a las exigencias que el sistema capitalista presentaba; de allí que la inserción de las economías de estas ciudades en el comercio mundial en primer lugar y una incipiente industrialización y la globalización económica en segundo lugar, se convirtieron en los factores fundamentales de esta estructuración a lo largo del siglo XX.

El trabajo es una investigación cualitativa, sin que ello signifique que no se utilicen elementos básicos de la investigación cuantitativa. Es principalmente un trabajo de Geografía Histórica, con un enfoque crítico, utilizando como método el llamado por Harvey (2003), Materialismo Histórico Geográfico. La investigación se sustenta en una profunda revisión bibliográfica referida a la temática tratada, es decir, la estructuración del espacio urbano de Barranquilla y Cartagena a lo largo del siglo XX, basada en autores como Llanos (2006, 2011), Meisel (1987, 2000), Conde (1990) y Bossa (1967), entre otros. De igual forma, se hace una revisión y análisis de estadísticas demográficas, económicas y sociales referidas a estas tres ciudades y se realiza una revisión minuciosa de material cartográfico y fotográfico, especialmente planos, mapas y fotografías. Finalmente, el trabajo en el terreno y las experiencias personales del autor en estas ciudades caribeñas se constituyen también en elementos de soporte de esta investigación.

El trabajo se divide en tres partes, en la primera se hace una caracterización contextual de Barranquilla y Cartagena en los años finales del siglo XIX, en la segunda se analiza la estructuración del espacio urbano de estas ciudades a lo largo del siglo XX y en la tercera parte se plantean las conclusiones generales de esta investigación.

1. Barranquilla y Cartagena en las postrimerías del siglo XIX

Barranquilla y Cartagena arriban al siglo XX de maneras diametralmente opuestas, la primera 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 período

colonial y en los primeros tiempos de la República; la segunda, recuperándose apenas de una profunda crisis económica, demográfica y social que la condujo a perder el lugar destacado que había tenido en el período 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, de acuerdo con Conde (1990), Posada (1987) y Zambrano (2000), entre otros. Mientras, Cartagena continuaba en un proceso de estancamiento que se había iniciado con el proceso de independencia, generado entre 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 la Contraloría General de la Nación hecho en 1851, a 40.115 en 1905, para un crecimiento de población anual promedio de 3,48 % durante el período, sextuplicando su población en un poco más de 50 años.

El crecimiento poblacional de Barranquilla está asociado a la migración más que al crecimiento natural, 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). 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, transporte y de la incipiente industria. En 1855, Eliseo Reclus destacaba el papel de los inmigrantes extranjeros al afirmar:

La importancia de Barranquilla se debe casi exclusivamente a 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 período colonial y se manifestó 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 había 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 de Barranquilla que se convierte en el primero tanto para importaciones como para exportaciones a partir de la década del 70 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, en el que se muestra a una Barranquilla pujante y en constante progreso al lado de una Cartagena en total decadencia.

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 mencionado y la recuperación del puerto de Cartagena, debido a las exportaciones de café.

2. 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, 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 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 20, lo cual permitió ampliar la cobertura del servicio a un 80 % de la población. La dinámica poblacional de ambas ciudades se puede observar en las Tablas 1 y 2.

Tabla 1. Población de Barranquilla y Cartagena 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

Tabla 2. Tasas de crecimiento poblacional de Barranquilla y Cartagena 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. Cálculos del autor

La dinámica económica de Barranquilla y Cartagena va a presentar diferencias notables, debido más que todo 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.

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

Barranquilla pasa de ser un villorrio de un poco más de 40.000 habitantes a comienzos del siglo XX a una ciudad de notable importancia en Colombia a mediados del mismo siglo cuando alcanzó a albergar una población de 279.627 habitantes y constituirse en la tercera ciudad en producción industrial, de acuerdo con las cifras de los censos de población del período y del Censo Industrial de 1945 de la Contraloría General de la Nación. Así mismo, pasa de abarcar un área urbanizada de 400 ha a comienzos de siglo a aproximadamente 2.400 a principios de la década del 50 de la pasada centuria.

El desempeño económico de Barranquilla y su incidencia en la transformación espacial de la ciudad fue influido más que todo por dos actividades fundamentales: el comercio en las tres primeras décadas del siglo pasado y la industria que jalonó la economía barranquillera a partir de la década del 30 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, 1940). 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 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. 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, la construcción del Ferrocarril de Bolívar (Sabanilla-Barranquilla) a principios de la década del 70 del siglo XIX, 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.

No obstante la importancia alcanzada por el comercio y por los puertos marítimo y fluvial de Barranquilla, a comienzos de la década de los 30 empiezan a perder relevancia entre otras, por las siguientes razones: 1) la crisis económica mundial de 1929 impactó negativamente en el comercio exterior colombiano en general y en el de 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 Buena-

ventura acogiera el mayor porcentaje de las exportaciones, desplazando de esa manera al puerto de Barranquilla, y 3) la construcción del oleoducto Barranquermeja-Cartagena, a finales de la década del 20 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 (2004), 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 capitales lograda con estas actividades, la diversificación de las inversiones a partir de esta acumulación y la misma crisis del 29, posibilitaron el surgimiento y consolidación de la actividad industrial que permitió que Barranquilla se convirtiera en la tercera 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 (IFI).

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 los que se destacan unos 30 industriales. 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 30 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 de la República, 1945).

Además de la acumulación de capital generada por el comercio y de la influencia de las actividades relacionadas con la navegación fluvial, otros factores

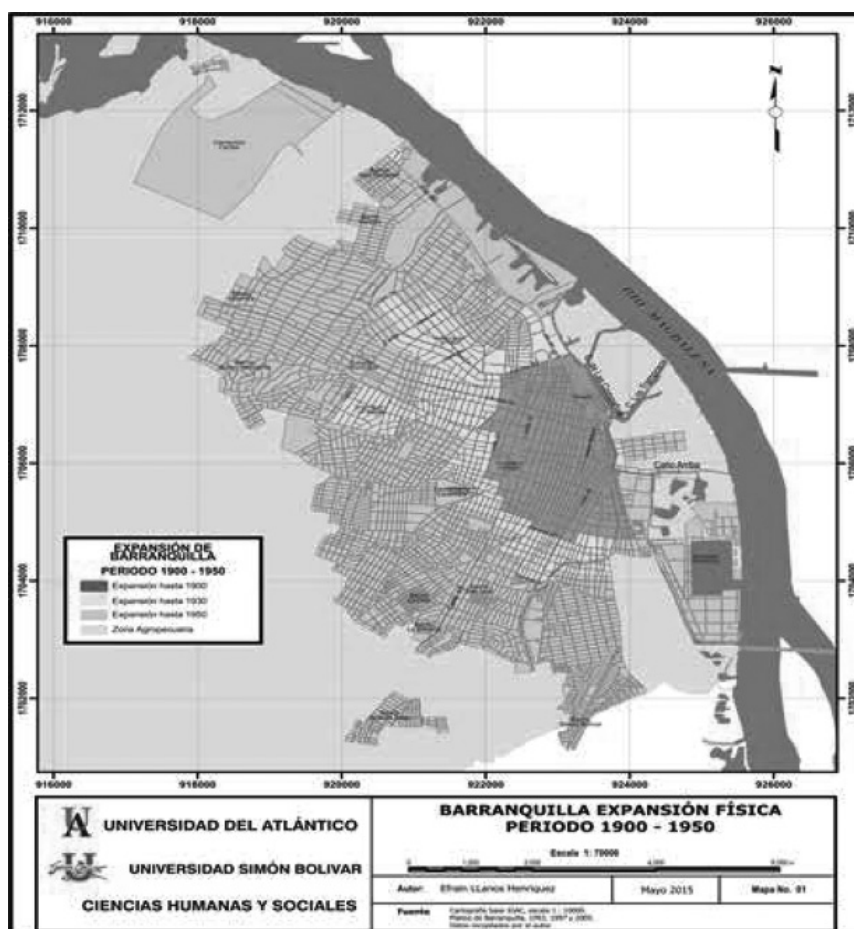
intervinieron en el fortalecimiento del proceso de industrialización de Barranquilla a partir de la década de su 30 del siglo pasado. De acuerdo con Llanos (2006) estos factores fueron: la construcción del Terminal Marítimo y Fluvial en el año 1936, que influyó en la consolidación de la zona industrial a lo largo de la ribera occidental del río Magdalena; 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 su dinámica espacial (física y social); en tal sentido, físicamente cambia de manera notoria, así, se produce una expansión de la ciudad que pasa de ocupar aproximadamente 400 hectáreas a principios de siglo a unas 2.400 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 Mapa 1). La primera hacia el noroccidente, en la cual se construyeron numerosas urbanizaciones destinadas a los estratos altos de Barranquilla, 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 Las Nieves y San José. De esta manera comenzó un proceso de segregación socio-espacial que en anteriores períodos 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.

Así mismo, 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.

Mapa 1. Barranquilla expansión física, periodo 1900-1950



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 del 50 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 30, que le permitió a Barranquilla superar en este aspecto a ciudades como Cali y Medellín. En el período 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 surgimiento 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.

Todo este desarrollo vertiginoso que venía mostrando Barranquilla hasta la década del 50 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 Buenaventura; 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.

2.2. 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 mostró un menor crecimiento económico que solo 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 (2004), y Calvo y Meisel (2002).

No obstante esta diferencia, 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, los cuales permitieron la reactivación del comercio y el surgimiento de la industria. La importancia de la inversión extranjera en este proceso de recuperación y transformación de la economía cartagenera en este período es resaltado por Ripoll y Báez (2001), quienes al igual que Meisel, destacan las inversiones de la compañía petrolera *Andian National Corporation*. Este último al respecto afirma:

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).

La construcción del oleoducto Barrancabermeja-Cartagena, la ampliación y remodelación del muelle marítimo, la urbanización de Bocagrande, la construcción de la carretera Cartagena-Mamonal-Pasacaballos, la participación en la construcción del muelle de Manga, la recuperación del puerto de Cartagena y el aumento de esta ciudad en el comercio exterior del país, se atribuyen a la influencia de las inversiones de la Andian. Aunque estos hechos impulsaron la recuperación económica de Cartagena, el alcance de esta recuperación no fue suficiente como para llevar a esta ciudad a competir con otras como Barranquilla, Bogotá, Cali y Medellín que superaban largamente los niveles mostrados por la otrora destacada Ciudad Heroica. 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 este puerto seguía 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. Esto se puede observar en la Tabla 3.

Tabla 3. Porcentaje del valor de las exportaciones e importaciones 1925-1950

	Exportaciones						Importaciones					
	1925	1930	1935	1940	1945	1950	1925	1930	1935	1940	1945	1950
Barranquilla	44,51	30,19	16,54	19,29	28,57	24,15	51,95	42,5	50,6	41,1	41,67	45,57
Buenaventura	26,59	21,55	30,65	33,59	37,36	51,58	16,20	18,1	23,7	31,98	34,48	34,47
Cartagena	14,12	35,34	41,75	38,56	56,84	19,54	20,54	21,7	17,24	14,3	12,68	11,22
Santa Marta	6,90	8,09	7,54	4,46	0,97	4,63	1,97	3,64	1,4	1,9	0,35	0,76

Fuente: Anuario General de Estadística 1930

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

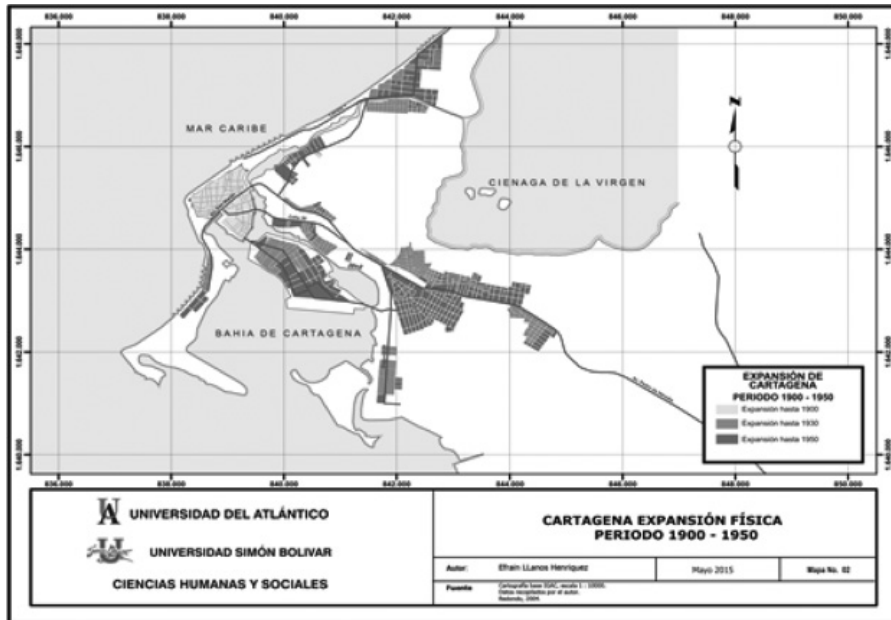
que surgieron en este período, entre los que sobresalen: tres fábricas de jabón, dos de gaseosas, dos tipografías, un ingenio azucarero y una refinería de petróleo. De idéntica forma, este autor reseña el surgimiento en este período de cuatro bancos: Banco del Estado, Banco de Bolívar, Nuevo Banco de Bolívar y Banco de Cartagena, de los cuales ninguno se mantuvo después de la década del 30.

La actividad industrial de Cartagena no alcanzó la importancia económica que tenían 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 73 establecimientos industriales. No obstante 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 las actividades primarias representan el 77,19 % de la población activa, la industria solo representa el 8,45 %. 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 Primer Censo Industrial de Colombia de 1945, en el cual aparecen registrados en la capital del departamento de Bolívar, solamente 136 establecimientos, pocos, comparados con la cifra de 580 que se registró en Barranquilla para ese año. Así mismo la mano de obra ocupada en estas actividades era igualmente modesta, representando menos del 50 % de la población ocupada en Barranquilla. Así, mientras 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 período de la independencia, iniciándose así un crecimiento relativamente alto de la población, lo cual originó una expansión física de la ciudad que supera los límites de la ciudad antigua y comienza 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 el Mapa 2.

Mapa 2. Cartagena expansión física, período 1900-1950



La construcción de urbanizaciones fuera del recinto amurallado, tanto para los sectores privilegiados (El Cabrero, Manga) como para los populares (Boquetillo, Pueblo Nuevo, Pekín) comenzó a finales del siglo XIX y principios del XX. 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.

La expansión física de la ciudad continuó a lo largo de las décadas del 30 y del 40, 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 indus-

trial de Mamonal y al sur de la Ciénaga de la Virgen o Tesca. Para mediados de la década del 30, Montoya (1936) referencia la existencia de 34 barrios en la ciudad.

La actividad económica de Cartagena también generó cambios en el uso del suelo y en el alzado de la ciudad; así vemos cómo su expansión física implicó la transformación en suelo de uso residencial, industrial y de servicios del suelo destinado anteriormente a actividades agropecuarias. 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 la construcción del edificio de siete pisos de la Andian en el centro amurallado de la ciudad en la primera mitad del siglo XX.

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, proporcionándole 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 % estaban construidas en madera, adobe y bahareque (Contraloría General de la República, 1951).

El crecimiento físico de la ciudad impulsó la industria de la construcción, aunque esta actividad no alcanzó los niveles mostrados en el mismo período por Barranquilla, por ejemplo entre 1940-1950. Mientras en esta ciudad se construyeron 4.918 nuevas edificaciones, en Cartagena solo se construyeron 1.896, de acuerdo con las cifras de los Anuarios Generales de Estadística del

período señalado; 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.

La expansión física de la ciudad trajo como una de sus consecuencias que la segregación social ya existente en Cartagena desde la época colonial, se viera incrementada debido a la aparición de la segregación espacial –prácticamente inexistente cuando la población se concentraba en la ciudad amurallada–, desde comienzos del siglo, con el surgimiento de los barrios Crespo, Manga y Bocagrande, donde la población de altos recursos se ubicó, mientras que los sectores marginados se asentaron en zonas más que todo al sur de la ciudad. 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 el Mapa 2.

En esta 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, 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.

2.3. La estructuración del espacio urbano de Barranquilla y Cartagena en la segunda mitad del siglo XX

A partir de la segunda mitad del siglo XX la estructuración del espacio urbano de estas dos ciudades caribeñas está influido, entre otros factores, por el crecimiento acelerado de la población, por una incipiente industrialización impulsada por la política de sustitución de importaciones, por los cambios en la política de vivienda y por la influencia de la globalización económica, los cuales conducen a que Barranquilla y Cartagena inicien a partir de la década del 70 del siglo pasado, procesos de metropolización, entendidos estos, 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 su conurbación, 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 entre sí.

La existencia de causas diferenciadas en momentos distintos de la metropolización permiten señalar la ocurrencia de dos etapas en dicho proceso, la primera entre 1970 y 1990, producida más que todo por el crecimiento acelerado de la población, la existencia de una incipiente industrialización y un cambio notable en la política de vivienda; la segunda a partir de 1990, generada por la influencia de la globalización económica y por un crecimiento demográfico elevado en las zonas de influencia de la ciudad núcleo y una relativa disminución de su peso demográfico.

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), Castells (1976) y Cardona (1973)– más que al desarrollo económico a un crecimiento de la población generado entre otras razones, por un incremento de su crecimiento vegetativo 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 su carencia para los campesinos, tal como ha sido estudiado por autores como Machado (1998, 2004) y Gilhodes (1998).

Este crecimiento demográfico de Barranquilla y Cartagena entre los años 1951 y 1973, se puede ver en la Tabla 4.

Tabla 4. Crecimiento de la población de Barranquilla y Cartagena 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

El crecimiento acelerado de la población produjo una expansión rápida de estas ciudades, lo cual se reflejó en unas tendencias de crecimiento especialmente hacia el sur de ambas ciudades que condujo al inicio de una conurbación con los municipios cercanos, en especial para Barranquilla que se integra físicamente con Soledad; mientras que Cartagena, aunque no se conurba en ese momento, empieza una tendencia de expansión hacia el sur en dirección al municipio de Turbaco.

La llegada masiva de población rural a las ciudades, aunada al crecimiento vegetativo de la población, generó la necesidad de un cambio en las políticas de vivienda, debido más que todo al interés de vincular al capital privado en la producción de este bien y a la incapacidad del Instituto de Crédito Territorial (ICT) de satisfacer la necesidad de vivienda para los sectores populares. A partir de la década de los 70 del siglo pasado, comenzó la participación del capital privado en la producción de vivienda a través de la creación del sistema Upac (Unidad de Poder Adquisitivo Constante), con el cual esta producción empezó a tener un carácter dual, por un lado la vivienda popular seguía siendo producida por el Estado, mientras que la vivienda para estratos medios y altos era producida por el sector privado.

La construcción de viviendas en la primera etapa (1970-1990) se hizo para los estratos bajos, más que todo a través del Instituto de Crédito Territorial (ICT) 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 construido por el ICT. Las viviendas y las urbanizaciones para los estratos medios y altos 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. 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 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 pasa 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 5.

Tabla 5. Evolución del área urbana y del número de viviendas 1972-1993

Ciudad	No. de viviendas 1972	Área urbanizada (ha) 1972	No. 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 ocupación de las tierras del sur de Barranquilla por parte de las nuevas urbanizaciones, originó la escasez relativa del suelo para la construcción de las viviendas para los estratos bajos, lo que ocasionó el comienzo de la ocupación masiva de tierras en Soledad para la edificación de urbanizaciones obreras y de barrios de invasión; por ejemplo, el ICT construyó seis de estas urba-

nizaciones obreras (aproximadamente 6.000 viviendas), lo que incidió en el crecimiento poblacional de ese municipio; de igual manera, en Malambo se construyeron en esos momentos 1.650 viviendas por parte del ICT, con lo cual se acentuó la expansión urbana de Barranquilla en dirección al sur.

Para el caso de Cartagena, se incrementó de manera considerable el área urbanizada como consecuencia del aumento notable del número de habitantes, generada en parte por la llegada de inmigrantes tanto de la costa Caribe como del resto del país; todo ello se reflejó en una duplicación del área urbanizada y en la aparición de numerosos barrios de invasión, tal como ha sido analizado por Cediel (1999) y Cabrales (2000), 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 que incidió en el comienzo de una tendencia de expansión en dirección a los municipios de Turbaco y Arjona.

En la segunda etapa (1990-2010), la expansión territorial muestra un cambio notable, tanto para Barranquilla como para Cartagena; así 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 de Soledad con Malambo, generándose de esa forma la ampliación del área urbana de estos municipios y su incremento poblacional, mientras que Barranquilla empieza a mostrar tasas de crecimiento poblacional bajas, tal como se observa en la Tabla 6.

Tabla 6. Crecimiento de la población de Barranquilla y los municipios del Área Metropolitana

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

En el caso de Cartagena, de igual manera se produce una tendencia de crecimiento hacia el norte de la ciudad en dirección a la ciudad de Barranquilla, de similar forma producida por la construcción de urbanizaciones para los estratos altos y sus zonas de servicios. Mientras que los sectores populares siguen cubriendo el sur de la ciudad con urbanizaciones formales e informales, en que a diferencia de Barranquilla no copan totalmente el suelo de la ciudad. Esto genera que Cartagena siga mostrando tasas de crecimiento poblacional elevadas, mientras que los municipios de su área de influencia solo comienzan a superar a la capital del departamento de Bolívar en el último período intercensal (1993-2005). Este comportamiento demográfico se observa en la Tabla 7.

Tabla 7. Crecimiento de la población de Cartagena y los municipios de su periferia

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

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 la construcción de esta mercancía, tal como había sido recomendado por el Banco Mundial (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 166 en el año 2010, siendo la mayor parte producto de invasiones y se ubicaron en el sur de la ciudad y en menor proporción barrios destinados a los estratos medios y altos localizados en el norte y noroccidente de esta urbe. Para el caso de Cartagena, pasa de tener 120 barrios en 1993 a 170 en el 2010, más 18 Unidades Comunales de gobierno en la zona rural de la ciudad. Lógicamente, 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 su número de viviendas cambia de 123.208 en 1993 a 204.826 en el año 2010, incrementando su área urbanizada de 5.845 hectáreas en 1993 a 9.442 hectáreas en 2010 (calculado con base en una media de 100 m² por habitante). Estas tendencias en la expansión de estas ciudades se pueden notar en los Mapas 3 y 4.

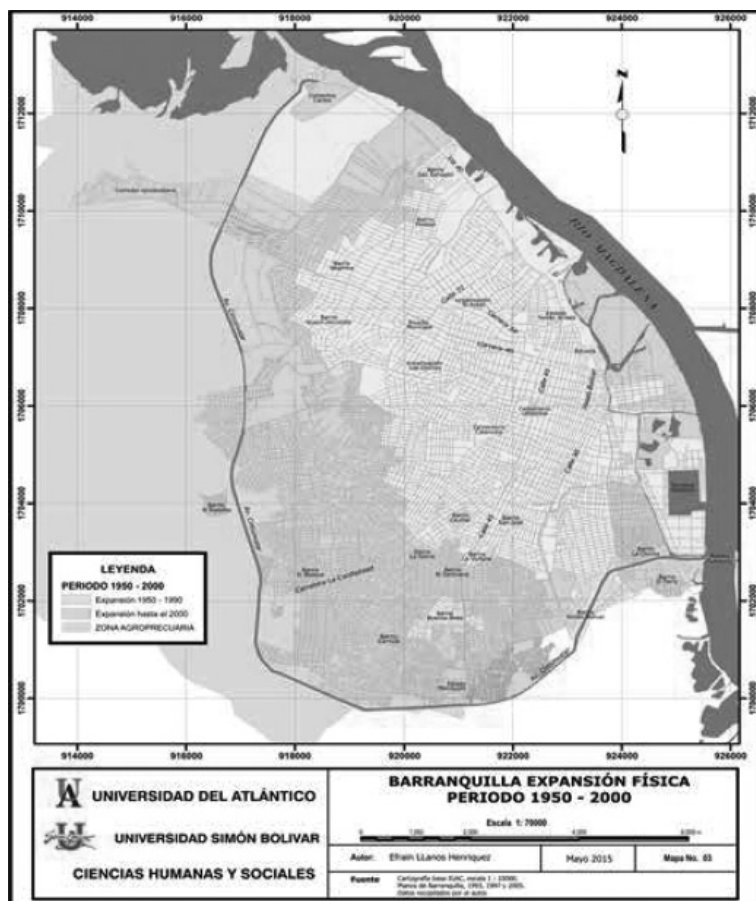
La aparición de una nueva dirección en el proceso de metropolización de Barranquilla y Cartagena, en este caso hacia el norte en ambas ciudades, se enmarca en la tendencia generalizada que se produce en América Latina de construir urbanizaciones cerradas en las afueras de la ciudad, para los sectores de medios y altos ingresos, tal como ha sido estudiado por autores como Borsdorf (2003), Hidalgo y Borsdorf (2005), y De Mattos (2010). 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 más que todo 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) 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.

Los cambios en la economía capitalista y sus consecuencias espaciales, 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. Para el caso de Barranquilla, la primera de las etapas se caracteriza por el surgimiento y consolidación relativa de la industria como actividad fundamental; así, se observa cómo desde la década del 30 del siglo pasado comienza a formarse una incipiente industria que se va fortaleciendo gradualmente. Aunque a partir de finales de la década de los 50 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 hacia el 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 estas, 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 corregimiento de La Playa y de Las Flores (ver Mapa 3).

Mapa 3. Barranquilla expansión física, período 1950-2000



Para el caso de Cartagena, desde mediados de la década de los 50, la construcción de la refinería de petróleo, 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. Esta zona industrial de igual manera incidió en las tendencias del crecimiento y expansión territorial de la ciudad hacia el sur a través de la construcción de urbanizaciones obreras por parte del ICT y la edificación de barrios subnormales por parte de movimientos sociales que buscaban la solución de sus necesidades de vivienda; así, en el período 1970-1990 se construyen en Cartagena casi 60.000 viviendas, en su mayor proporción hacia el sur de la ciudad. Igualmente en este período se da la urbanización masiva de los sectores de Bocagrande, El Laguito y Castillo Grande, con la construcción de edificios de apartamentos destinados a pobla-

ción 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.

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 Castells (1995), Méndez (1997), Sassen (1991), Harvey (1998, 2003) y De Mattos (2010).

En 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 su comportamiento económico.

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 % 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; además, se produce un proceso de deslocalización de la industria en dirección a los municipios de la periferia de la ciudad, en especial hacia Soledad y Malmambo y en menor proporción hacia Galapa y Tubará.

El proceso de desindustrialización de Barranquilla es tan manifiesto que de tener 483 establecimientos industriales en 1992 pasa a tener solo 377 en el año 2012 (DANE, Encuesta Anual Manufacturera); de igual manera, la zona

industrial de la Vía 40 pasa a convertirse más que todo en una zona de servicios dada la desaparición y quiebra de muchas de las industrias que tenían asiento en ese lugar. El proceso de relocalización de la industria hacia la zona periférica de Barranquilla y los municipios del AMB (Área Metropolitana de Barranquilla) se hizo más que todo a través de la creación de Zonas Francas y de Parques Industriales, los cuales al ubicarse en las zonas anteriormente señaladas, direccionaron la expansión metropolitana de Barranquilla. En estos momentos en las zonas señaladas se encuentran localizadas tres Zonas Francas y ocho Parques Industriales.

Lógicamente 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 se pasó de una participación de 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.

Al lado de esta terciarización formal, se ha producido la denominada “terciarización espuria” (Bonet, 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 (2014), 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 bicitaxismo,* los servicios telefónicos, la vigilancia y la mensajería, entre otros.

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

La terciarización de la economía de Barranquilla, tanto formal como informal, ha influido en la estructuración del espacio metropolitano, de allí que en su zona de expansión hacia Puerto Colombia y al 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.

En contraste con 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 % a pesar de tener apenas el 1,2 % de los establecimientos industriales y el 1,9 % de la mano de obra empleada. 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 (2015) de esa ciudad muestran que en 2013, el 41,7 % de la IED se concentró en la actividad industrial.

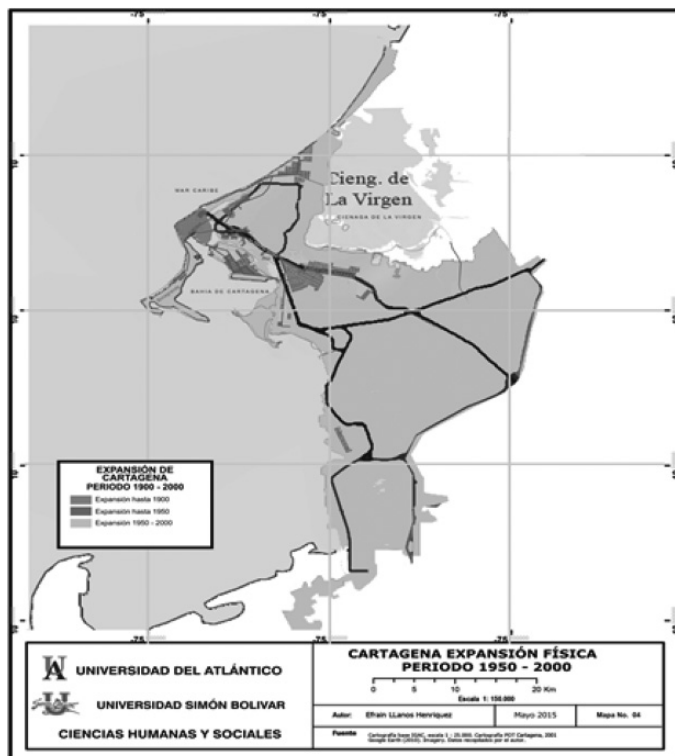
A diferencia de Barranquilla, en Cartagena la industria se sigue concentrando en la zona urbana de la ciudad (aproximadamente el 95 % de los establecimientos de acuerdo con la EAM de 2010), en especial en la zona industrial de Mamonal, en la que hay una especialización de las empresas en actividades relacionadas con la industria petroquímica (72 %), 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 km² se concentra la zona urbanizada. Incluso las Zonas Francas y los Parques Industriales se ubican en el área urbana de la ciudad o en la zona de expansión urbana.

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 (ver Mapa 4).

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 (2011). 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 más que todo 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.

Mapa 4. Cartagena expansión física, período 1950-2000



No obstante el 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 (2015). El proceso de terciarización de la economía cartagenera es tan notorio que para el año 2010, el 78,5 % de los empleados se ocupaba en el sector servicios, siendo comercio, hoteles y restaurantes uno de los sectores más importantes al aportar el 30 % del empleo total.

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 su metropolización, en dos direcciones claramente definidas, una hacia el norte de la ciudad en torno a la autopista a Barranquilla, donde se ha 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 más que todo 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.

3. A manera de conclusiones

A lo largo del siglo XX el espacio de Barranquilla y Cartagena se fue estructurando de acuerdo a las necesidades e intereses de las élites locales y en consonancia al desarrollo y a las exigencias que el sistema capitalista presentaba; en especial la primera mitad de este siglo, esta estructuración estuvo asociada a la inserción al comercio mundial de la economía colombiana en su calidad de exportadora de materia prima e importadora de productos manufacturados. Barranquilla y Cartagena en su condición de puertos marítimos, van a ser influidas por esta inserción al comercio mundial y empiezan a mostrar un evidente avance económico, una expansión física y un incremento demográfico, en especial la primera de estas ciudades. A partir de la década del 30 la estructuración del espacio de ambas ciudades va a ser impulsado por la incipiente industrialización que se presenta como consecuencia directa de la crisis económica mundial de 1929, en la cual la poca demanda de materias primas por parte de los Estados Unidos y su poca producción industrial, obliga a los países de América Latina a impulsar la industrialización con el fin de satisfacer la demanda interna, en especial la de la industria ligera que comienza a despegar a partir de esta crisis mundial.

La segunda mitad del siglo XX se va a caracterizar por el inicio de procesos de metropolización de estas ciudades, originados por la necesidad de adaptar los espacios urbanos a las nuevas exigencias de la economía capitalista; estos procesos de metropolización se han desarrollado en dos etapas, una entre 1970 y 1990 y la segunda a partir de este último año. 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 70 del siglo pasado y en Cartagena produjo el crecimiento físico de la ciudad hacia el sur 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 su zona norte 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, 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 de urbanizaciones para los estratos altos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilera, M. & Meisel, A. (2006). La ciudad de las mujeres: un análisis demográfico de Cartagena en 1875. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*, 17.
- Bonet, J. (2005). *Desindustrialización y terciarización espuria en el departamento del Atlántico*. Cartagena: 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.
- Borsdorf, A. (2003). Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 7(146), 122. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146%28122%29.htm>
- Bossa, D. (1967). *Cartagena independiente: tradición y desarrollo*. Bogotá: Tercer Mundo.
- Brain, I. & Sabatini, F. (2006). *Oportunidades, Equidad y Ciudad: Los nuevos pobladores*. Santiago: Publicación Centro de Investigación Social, Un Techo para Chile, N° 7.

- Cabrales, C. (2000). Los barrios populares en Cartagena de Indias. En H. Calvo & A. Meisel, *Cartagena de Indias en el siglo XX* (pp.181-209). Bogotá: Banco de la República, Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Calvo, H. (2001). *A la sombra de La Popa: el declive de Cartagena en el siglo XIX*. Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Calvo, H. & Meisel, A. (Eds.) (2002). *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Cámara de Comercio de Cartagena (2015). Seguimiento a proyectos y megaproyectos y su impacto en la generación de empleo en la ciudad de Cartagena de Indias. Serie Avances de Investigación No. 13. Cartagena: Cámara de Comercio de Cartagena.
- Cardona, R. (1973). La urbanización no controlada en Colombia. En M. Castells (Ed.), *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Barcelona: Gustavo Gili, S.A.
- Castells, M. (1976). *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo XXI Editores.
- Castells, M. (1995). *La ciudad informacional*. Madrid: Alianza.
- Cediel, A. (1999). *Barrios de invasión in Cartagena*. Hayward: California State University.
- Conde, J. (1990). La industria en Barranquilla durante el siglo XIX. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, XXVII(26). Bogotá: Banco de la República.
- Contraloría General de la República (1945). *Primer Censo Industrial de Colombia*. Atlántico. Bogotá: Contraloría General de la República.
- Contraloría General de la República (1940). *Anuario General de Estadística. Varios años*. Bogotá: Contraloría General de la República.
- Contraloría General de la República. *Censos de población de 1905*. Bogotá: Contraloría General de la República.
- Contraloría General de la República. *Censos de población de 1912*. Bogotá: Contraloría General de la República.
- Contraloría General de la República. *Censos de población de 1918*. Bogotá: Contraloría General de la República.
- Contraloría General de la República. *Censos de población de 1938*. Bogotá: Contraloría General de la República.
- Contraloría General de la República. *Censos de población de 1951*. Bogotá: Contraloría General de la República.

- Corporación turismo Cartagena de Indias (2015). Indicadores turísticos a diciembre de 2014. Cartagena: Corporación Turismo Cartagena de Indias.
- 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 (2014). Medición del empleo informal y seguridad social. Trimestre octubre-diciembre de 2013. Disponible: www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech_informalidad/bol_ech_informalidad_oct_dic2013.pdf
- Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (2010). Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) 13 agosto. DANE.
- Fossi, V. (1999). *El proceso de urbanización en Venezuela*. Trabajo presentado en el Foro: El hábitat del venezolano: 500 años de desarrollo urbano en Venezuela, una mirada al pasado y una visión prospectiva. Caracas.
- Gilhodes, P. (1988). *Las luchas agrarias en Colombia*. Bogotá: ECOE.
- Grau, E. (1896). *La ciudad de Barranquilla en 1896*. Bogotá: Imprenta de La Luz.
- Guía Comercial e Industrial de Barranquilla y de todo el departamento del Atlántico* (1917). Barranquilla: Imprenta El Progreso.
- Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: Ed. Del Serval.
- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI.
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad*. Buenos Aires: Amorrortu Ediciones.
- Harvey, D. (2003). *Espacios de esperanza*. Madrid: Akal.
- 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. & 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. *Eure*, 37(111), 79-105.
- Lemaitre, E. (2004). *Historia General de Cartagena*. Bogotá: El Áncora Editores.

- Llanos, E. (2006). *El proceso de transformación espacial de Barranquilla en el siglo XX*. Trabajo de grado para optar al título de Magister en Geografía. Convenio Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) y Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC). Bogotá.
- Llanos, E. (2011). *Una aproximación a la Geografía Histórica de Barranquilla en el siglo XX*. Barranquilla: Universidad del Atlántico.
- Machado, A. (1998). *La cuestión agraria en Colombia a fines del milenio*. Bogotá: El Áncora Editores.
- Machado, A. (2004). Tenencia de tierras, problema agrario y conflicto. Disponible: www.piupg.upal.edu.co/catedra01/pdfs/
- Meisel, A. (1987). ¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla. *Lecturas de Economía*, 23, 57-84.
- Meisel, A. (2000). Cartagena 1990-1950: a remolque de la economía nacional. En H. Calvo & A. Meisel, *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Cartagena: Banco de la República, Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Méndez, R. (1997). *Geografía Económica. La lógica espacial del capitalismo global*. Madrid: Ariel.
- Ministerio de Comercio Industria y Turismo (2011). Histórico informe de turismo. Disponible: www.mineit.gov.co/publicaciones.php?d=32452
- Montañez, G. (1998). Universo y parroquialismo en la gestión metropolitana de la sabana de Bogotá. *Revista Misión Local*, (10), 20-38.
- Montoya, J. (1927). *Cartagena, su pasado, su presente, su porvenir*. Cartagena: J.V. Mogollón.
- Montoya, J. (1936). *Cartagena en 1936*. Cartagena: Editorial Mercurio.
- Nichols, Th. (1973). *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Banco Popular.
- Organización de las Naciones Unidas, ONU (1988). Estrategia Mundial de vivienda hasta el año 2000 (EMM). Resolución 43/181 de la Asamblea General. Disponible: www.un.org/es/comun/docs/?symbol=A/res/y3/181&lang=s
- Organización de las Naciones Unidas, ONU (1996). Segunda conferencia de las Naciones Unidas sobre asentamientos. Disponible: www.un.org/spanish/conferencia/habitat.htm

- Parisi, L. (Ed.) (1972). *Modo de producción y metropolización en América Latina*. Santiago de Chile: Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales.
- Posada, E. (1987). *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Barranquilla: CEREC.
- Reclus, E. (1990). *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*. Barcelona: Editorial Laertes.
- Redondo, M. (2004). *Cartagena de Indias: cinco siglos de evolución urbanística*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Ripoll, M. & Báez, J. (2001). *Desarrollo industrial y cultura empresarial en Cartagena 1920-2000: la Andian National Corporation y la refinería de Mamonal*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Rodríguez, O. (1981). *Efectos de la Gran Depresión sobre la industria colombiana*. Bogotá: Editorial La Oveja Negra.
- 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: Banco de la República, Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Sassen, S. (1991). *The Global City*. New York, London, Tokyo: Princeton University Press.
- Vergara, J. & Baena, F. (1946). *Barranquilla. Su pasado y su presente*. Barranquilla: Editorial Recio & Smith.
- World Bank (1991). *Urban policy and economic development. An agenda for the 1990s*. Washington: The International Bank for Reconstruction and Development.
- World Bank (1993). *Housing: enabling markets to work*. Washington: The International Bank for Reconstruction and Development.
- Superintendencia de Puertos y Transporte (2011). *Movimiento de carga en los puertos marítimos colombiano*. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- Zambrano, M. (2000). *El desarrollo del empresariado en Barranquilla. 1880-1945*. Barranquilla: Fondo de Publicaciones Universidad del Atlántico.