

Estudios Urbanos -Regionales desde el Caribe: El crecimiento “moderno” espacial-urbano en Barranquilla: ¿Planeación pública-oficial o manejo del sector privado?

Günter Mertins

Doctor en Geografía de la Universidad de Giessen, Alemania. profesor invitado de la Especialización en Planeación y Desarrollo Urbano Regional Sostenible y miembro del Grupo de Investigación en Arqueología, Historia y Estudios Urbanos del Caribe Colombiano de la Universidad del Norte. [mertins@staff.uni-marburg.de].

Texto recibido: 25/02/07; Aprobación: 05/05/07

Resumen

El artículo presenta un análisis del proceso de crecimiento urbano de Barranquilla mostrando cómo desde los inicios del siglo XX, el sector privado siempre ha estado presente en la planeación y en la toma de decisiones de la planeación del crecimiento de la ciudad. En su primera parte presenta los aspectos generales del crecimiento urbano y poblacional de Barranquilla y contextualiza a la ciudad dentro de la llamada Área Metropolitana de Barranquilla. En la segunda parte analiza el tema de la segregación socio-espacial en Barranquilla. En la tercera parte describe y analiza el llamado comienzo del crecimiento espacial-urbano “moderno” en Barranquilla, caracterizado precisamente por la presencia permanente del sector privado y por último presenta los parámetros de dicho crecimiento caracterizando las etapas de crecimiento, las formas y tipos de la urbanización, los mecanismos de dirección de la urbanización en el nor-occidente de Barranquilla, el potencial de demanda de los nuevos asentamientos urbanos y los Servicios privados de alto rango en el “corredor” Barranquilla – Puerto Colombia.

Palabras Clave: Crecimiento urbano, sector privado, planeación.

Abstract

This article presents an analysis of the process of urban development in Barranquilla. Since the early years of the XXth century, the private sector has played a central role in urban planning decision-making. First, the article discusses general aspects of urban and population growth in Barranquilla and seeks to contextualize the city within the greater metropolitan area of Barranquilla. Second, the article analyzes the problem of social and spatial segregation. A third part focuses on the so-called modern urban and spatial development of Barranquilla. This period was characterized by the permanent presence of the private sector. Finally the article presents the basic parameters of the growth process, focusing on the different stages of growth, types and forms of urbanization, mechanisms of urbanization policies in the north western part of the city, as well as the demands generated by new urban settlements and high-end services in the Barranquilla-Puerto Colombia corridor.

Key words: Urban development, private sector, planning.

1. Introducción

Es conocido y especialmente en el contexto latinoamericano bien documentado (BÄHR/MERTINS, 1995; MERTINS, 2004), que el crecimiento urbano de las ciudades se orienta principalmente en la dirección de ejes (autopistas, vías rápidas, etc.). Este tipo de ejes conforman unas líneas de cristalización para establecimientos industriales (por lo general de pequeño tamaño), talleres, empresas de transportes, distribución y logística, mercadeo al por mayor y al detal (supermercados!) etc. Por otro lado dichos ejes atraen también la ubicación de los asentamientos para los estratos altos con las correspondientes instalaciones de servicios e infraestructura, orientados cada vez más hacia las afueras de las ciudades. Así mismo pueden aparecer sobre estos ejes (en vías importantes) nuevos subcentros incluso hasta nuevos CBDs; para el caso de Bogotá (MERTINS / MÜLLER, 2000).

Se entenderá en este artículo por crecimiento espacial-urbano” moderno”, la expansión de los nuevos asentamientos para estratos altos y los consiguientes servicios de alto rango. El objetivo y la pregunta problema se sobreentienden bajo el título mismo del artículo.

2. Aspectos generales del crecimiento urbano y poblacional de Barranquilla

Barranquilla es la cuarta ciudad más grande en Colombia y al mismo tiempo sin duda la metrópoli regional en el norte del país. La tasa de crecimiento poblacional en el área metropolitana está claramente por encima del promedio nacional (Tabla 1), sobre todo las tasas de los municipios de Soledad y Malambo, al sur de Barranquilla (Figura 1).



Mientras que en un inicio las migraciones campo - ciudad fueron las responsables del crecimiento de la población y del consecuente aumento de las áreas urbanas, desde comienzos / mitades de los años 1980 y con mucha más fuerza desde los años 1990, dicho crecimiento se debe principalmente a los hogares desplazados (MERTINS, 2004; MÜLLER, 1998), por la guerra y los enfrentamientos entre las organizaciones guerrilleras, los paramilitares, las mafias de las drogas y el ejército nacional, sobre todo de las áreas rurales de los departamentos de Bolívar, Córdoba, Sucre y las tierras bajas del norte antioqueño (AM 2004, p. 9). Esta migración se representa sobre todo en el fuerte crecimiento de población del municipio de Soledad entre 1993 y 2005. (Tabla 1).

Tabla. 1: Crecimiento de la población en el Área Metropolitana de Barranquilla, 1951-2005

	1951	1964	1973	1985	1993	2005	Tasa de crecimiento promedio anual				
							1951-64	1964-73	1973-85	1985-93	1993-2005
Barranquilla	280	498	662	900	994	1.113	4,5%	3,2%	2,6%	0,1%	1,0%
Galapa	4	6	9	14	17	32	3,2%	4,6%	3,8%	2,5%	5,4%
Malambo	5	8	11	52	72	99	3,7%	3,6%	13,8%	4,2%	2,7%
Puerto Colombia	8	10	13	19	25	27	1,7%	3,0%	3,2%	3,5%	0,6%
Soledad	21	38	65	166	238	456	4,7%	6,2%	8,1%	4,6%	5,6%
Area Metropolitana	318	560	760	1.151	1.346	1.727	4,5%	3,5%	3,5%	2,0%	2,1%
Depto Atlántico ¹⁾	111	157	198	277	322	385	2,7%	2,6%	2,8%	1,9%	1,5%
Colombia	11.548	17.485	21.069	27.867	33.110	42.100	3,2%	2,1%	2,4%	2,2%	2,0%

¹⁾ Sin el Área Metropolitana de Barranquilla

Fuente: Censos Demográficos

2.1 El Área Metropolitana de Barranquilla

En 1982 el estado colombiano creó el Área Metropolitana de Barranquilla incluyendo en ella inicialmente los municipios de Barranquilla, Soledad, Malambo y Puerto Colombia. Apenas en 1999 se anexó el municipio de Galapa. Al mismo tiempo se creó una Oficina del Área Metropolitana de Barranquilla a la cual se le encargó la coordinación de un “desarrollo armónico e integrado” del área en jurisdicción y además el mejoramiento de la infraestructura técnica de los servicios públicos (energía, acueducto y alcantarillado, recolección de basuras) y vías (AM, 2004, p.3). Al respecto de la muy baja efectividad del Área Metropolitana (con algunas excepciones en la construcción de vías) se puede mencionar el Plan de Desarrollo sobre el cual hasta ahora apenas se ha presentado la parte del diagnóstico (AM, 2004). En dicho diagnóstico se resalta la necesidad de un Plan de Ordenamiento, como parte del “Plan de Desarrollo” que hasta ahora no existe (AM 2000).

En general la dirección de la Oficina del Área Metropolitana ve su propia actuación y efectividad muy crítica y objetivamente: crisis financieras e institucionales permanentes (algunos aportes de los municipios no han sido cancelados o han sido apenas cancelados parcialmente) así como la posición hegemónica de Barranquilla con sus “efectos claramente negativos” obstaculizan el “desarrollo metropolitano” (AM, 2004, p. 28).

La segregación socio-espacial en Barranquilla

La segregación socio-espacial en Barranquilla puede ser catalogada como una de las más extremas y más expandidas de todo Colombia (OSPINO CONTRERAS, 2003, p. 39 y siguientes), lo cual se refleja claramente en los tipos de vivienda, en la calidad de la construcción, así como en el grado de dotación con infraestructura técnica. Buena parte de los barrios al occidente, casi todo el sur, sur-occidente y sur-oriente de la ciudad (OSPINO CONTRERAS, 2003, pp. 39, 43) así como el municipio de Soledad están caracterizados por la fuerte preponderancia de los casi, sin excepción barrios informales, en sus inicios todos de muy precarias condiciones de vida. Esto se puede afirmar con base en los datos tempranos del ICT (ICT, 1976, pp. 63 y siguientes) y para la situación actual (AM, 2004, pp. 8 y siguientes). Indicadores significantes para la separación socio-espacial y estructural es la ubicación de muchos de estos barrios en áreas con riesgo de inundaciones, con mal drenaje, la cual por la escasa infraestructura (alcantarillado y recolección de basuras) se intensifica más (vulnerabilidad física), pero también la alta proporción de pobres (55-60%) y de pobreza extrema (28-30%) así como la ocupación informal (aprox. 60-65%) con muy bajos e inseguros ingresos. A todo esto se le suma la inseguridad extremadamente en aumento de los últimos años en Barranquilla, Soledad y Malambo, especialmente en el número de asesinatos (AM, 2004, pp. 8 y siguientes). Estas cifras demuestran claramente la

muy alta vulnerabilidad social, aun cuando los datos se presentan para toda el área metropolitana o correspondientemente para cada uno de los municipios, sin embargo se resalta que aproximadamente el 60% de la población de Barranquilla pertenecen a los estratos bajo y más bajo (AM 2004, p. 8; en 1993: solo 48%), según otras fuentes incluso un 77% (FLORES, 2000, p. 237), y ésta se concentra en el sur, occidente y sur-occidente de la ciudad.

Mientras tanto, gran parte del norte y casi todo el nor-occidente de la ciudad está representado (habitado) sobre todo por hogares de los estratos medio-alto y altos y más reducidamente por los estratos medios de la población. Buenas vías de comunicación y dotación de servicios de alto rango (supermercados y mercados especializados, centros comerciales, universidades, colegios privados etc.) aumentan la atracción de estas áreas “modernas”, las cuales desde hace 25 años (y en los últimos diez años con creciente aceleración) abarcan ya áreas del municipio de Puerto Colombia (Ver capítulo 4.5). Sin embargo se concentran casi todos los asentamientos de viviendas hasta ahora casi exclusivamente en el nor-occidente de Barranquilla (Capítulo 4.4, y Figura 2) lo cual refleja el crecimiento mínimo de la población el municipio de Puerto Colombia (Tabla 1).

3. Los comienzos del crecimiento espacial-urbano “moderno” en Barranquilla.

El crecimiento espacial-urbano “moderno” comenzó – y significó no solo para Colombia en esta forma una novedad urbanística (“la primera urbanización en el país”; OSPINO CONTRERAS 2003, p. 19) – con la fundación de la Compañía Urbanizadora de El Prado en 1918, parcialmente orientada a la estadounidense residential community associations (YOUNG, 2004) por los hermanos norteamericanos Karl C. y Robert Parrish. Está puede verse como una forma primaria de la denominada “Public-Private-Partnership” (PPP; cooperación pública-privada); después de una evaluación de compra de los hogares de estratos altos por comprar grandes terrenos hacia las afueras de la ciudad, en áreas climáticas más agradables y con las correspondientes dotaciones urbanas, la compañía adquirió la Hacienda El Prado de aprox. 130 hectáreas (OSPINO CONTRERAS 2003, p. 21), la cual corresponde a casi la totalidad del barrio denominado con el mismo nombre (GARCÍA PACHECO, 2007) y también áreas en barrios adyacentes y desarrollados posteriormente. La compañía desarrolló una especie de proyecto urbanístico, el cual presentó al consejo municipal, que por su parte lo aceptó. El proyecto incluía ya la ejecución de grandes avenidas para el transporte automotriz, la arborización de los andenes, áreas verdes públicas de menor tamaño y grandes antejardines en los lotes de las parcelaciones, la cual se vendía completamente incorporada urbanísticamente (conexiones de energía, acueducto, alcantarillado y teléfono). Además de esto incluía las vías de acceso hacia el centro de la ciudad. Se dejaron espacios para la construcción de entes públicos (iglesia, escuela, clínica, club deportivo, etc.), (CABALLERO L., 2000, pp. 62, 68, 81 y siguientes). El barrio El Prado se presenta como uno de los más sobresalientes ejemplos de arquitectura para barrios de estratos altos en los años 1920/30 en las grandes ciudades colombianas (ARANGO, 1990, pp. 147 y siguientes).

La construcción del barrio El Prado a unos 60-80 metros más de altura sobre el nivel del mar respecto del centro histórico de la ciudad, con un clima favorecido por las brisas marinas, comenzó desde los inicios y mitades de los años 1920 y abarcó hasta finales de los 1930. Un momento crucial marcó la construcción del Hotel El Prado entre 1927 y 1930 en abierto “estilo caribeño”, uno de los grandes hoteles clásicos en Colombia, el cual sirvió entre otras cosas como modelo del Hotel Caribe en Cartagena y del Tayrona en Santa Marta (ARANGO, 1990, p. 168). Algunas de las villas / quintas aun existentes son utilizadas a menudo funcionalmente como edificios representativos y muestran muy diversos estilos arquitectónicos por cierto con una carga historicista. Por lo general dominan en las fachadas elementos del así llamado estilo republicano, importado por arquitectos europeos hacia Colombia, la cual se conoce como la “forma colombiana” del estilo constructivo europeo de los finales del siglo XIX (ARANGO, 1990, p. 132).

Un poco más tarde (años 1930 y 1940) se dio por iniciativa de la misma compañía y en buena parte con la misma estrategia la creación de los barrios Bellavista, Boston, El Recreo y Delicias, los cuales, y en especial los dos últimos, estaban orientados a la demanda de los estratos medio alto e incluso medio. El significado urbanístico y histórico cultural de los barrios El Prado, Bellavista y del posteriormente creado Alto Prado (capítulo 4.1) se puede resaltar en la declaración como monumentos nacionales (ahora “Bienes de Interés Cultural de Carácter Nacional”) (GARCÍA PACHECO, 2007).

La implantación de El Prado como barrio de estratos altos dentro de un esquema de especulación privada significa un completo rompimiento con el desarrollo arquitectónico y espacial anterior de Barranquilla (CABALLERO L., 2000, p. 68) y es al mismo tiempo, después de la expansión de los barrios de estratos altos en el centro en dirección occidente/nor-occidente a lo largo de la Carrera 43 (Avenida 20 de Julio), la primera gran etapa del traslado de los estratos más altos en estas direcciones.

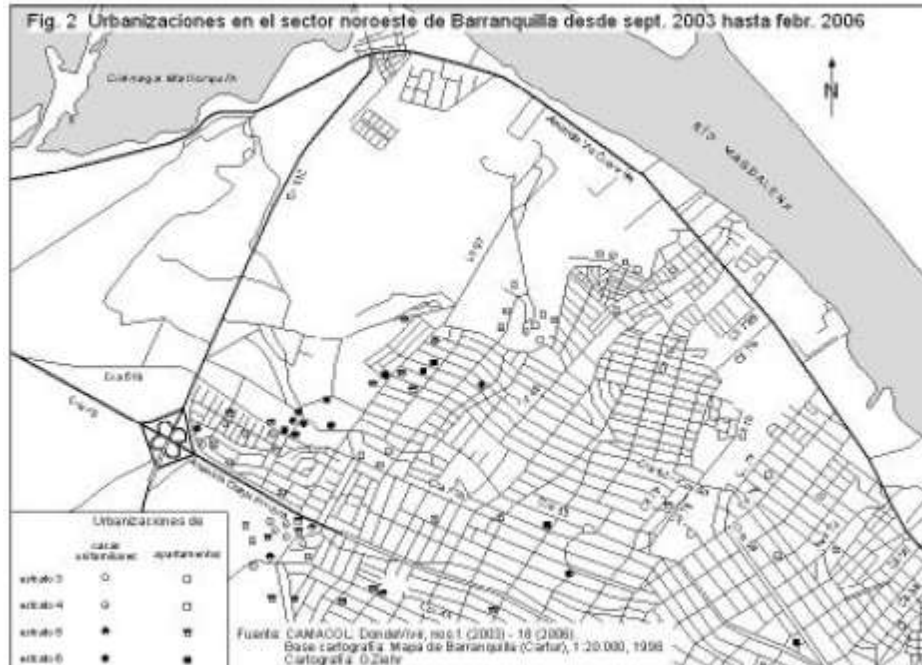
4. Parámetros del crecimiento urbano “moderno” en Barranquilla

4.1 Etapas de crecimiento

Antes de que se concluyera completamente la construcción de los barrios mencionados en el capítulo 3, comenzó – al lado del elitista Country Club – a mitades de los años 1950 por la misma compañía y bajo el mismo modelo la integración planeada de las áreas colindantes al norte: barrios Alto Prado, El Golf, un poco más tarde también San Vicente y Santa Mónica, casi todos orientados hacia los estratos altos (CABALLERO L., 2000 y OSPINO CONTRERAS, 2003).

El crecimiento posterior se orientó entonces desde comienzos y mitades de los años 1970 (e inicialmente de manera menos formal) sobre todo a lo largo el eje de Puerto Colombia (Carrera 46 / Avenida Olaya Herrera) y se dio primeramente en las partes más elevadas del nor-occidente de la ciudad (barrios Los Alpes, La Cumbre, El Tabor), los cuales gracias a sus brisas marinas ofrecían una agradable residencia. Sin embargo se presentó una variación en la manera de la urbanización y de las formas de construcción: casi el 90% de las áreas en el norte y el nor-occidente de Barranquilla así como las áreas colindantes de Puerto Colombia pertenecen a la empresa Cementos del Caribe (o a sus filiales), las cuales fueron compradas en los años 1930/40s para obtener la materia prima (cal) para su producción de cemento. Otras áreas más pequeñas son de propiedad de la compañía inmobiliaria Parrish y de personas privadas (CAMACOL, 21.07.2005). Desde finales de los años 1960 y comienzos de los años 1970 Cementos del Caribe vendió algunas parcelas, aunque las conexiones de vías, acueducto y energía fueron los criterios decisivos para que fueran entonces construidas casas unifamiliares por los correspondientes hogares de estratos altos.

El boom propiamente dicho de la construcción se dio desde comienzos de los años 1990, teniendo una primera cima entre 1996/97, para después de la caída (debido a las condiciones coyunturales) entre 1997 y 2000 volver a aumentar fuertemente (CAMACOL, 2005) con una nueva tendencia constante (CAMACOL, 25.04.2006; Figura 2).



4.2 Formas y tipos de la urbanización

Desde los años 1990 los tipos y las formas de urbanización se han ido transformando completamente en Barranquilla, adaptándose a los tipos y formas de las otras metrópolis colombianas. Cementos Caribe y su filial la Inmobiliaria Villa Santos venden pequeños terrenos, desde 2001 solamente áreas mayores ya urbanizadas, a compañías urbanizadoras, que son responsables de la conexión de vías internas, la construcción de las viviendas y venta de las casas y apartamentos así como también asumen la financiación de las mismas. Solo esporádicamente Villa Santos fungió o funge como compañía urbanizadora. La venta de las áreas se orienta a los planes y la ejecución de la empresa española “Triple A” (Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Barranquilla) la cual desde 1993 en Barranquilla y desde 1997 en Puerto Colombia se encarga por contrato de los acueductos, alcantarillados y de la recolección de basuras. La aprobación o reconocimiento por parte de la “Triple A” sobre las propuestas de construcción, es decir, la garantía de la dotación con la infraestructura de servicios, es condición para el otorgamiento de las licencias de construcción (Triple A, 23.07.2004; Cementos del Caribe, 21.07.2005).

Los actuales tipos de urbanización se pueden encontrar en la tabla 2. Se puede notar fácilmente que mucho más del 95% se trata de condominios cerrados (*gated communities*) sea en forma de conjuntos cerrados o de torres cerradas incluso dentro de la oferta para familias de estratos 2, en forma de pequeñas casas en fila.. Como razón principal para este fenómeno hay que señalar que domina claramente (CAMACOL, 21.07.2005) la mayor seguridad y el prestigio de vivir en un tipo de urbanización “moderno” cerrado con instalaciones comunes (a menudo pequeñas piscinas, parques infantiles, etc.). Las nuevas urbanizaciones son no obstante orientadas a la demanda de los hogares de los estratos medio y alto y sobre todo del estrato medio alto (Figura 2), sin embargo debido a la casual incrustación (hábil consideración) de barrios de los estratos medios se ha logrado impedir la creación de un geto de estratos altos.

4.3 Mecanismos de dirección de la urbanización en el nor-occidente de Barranquilla

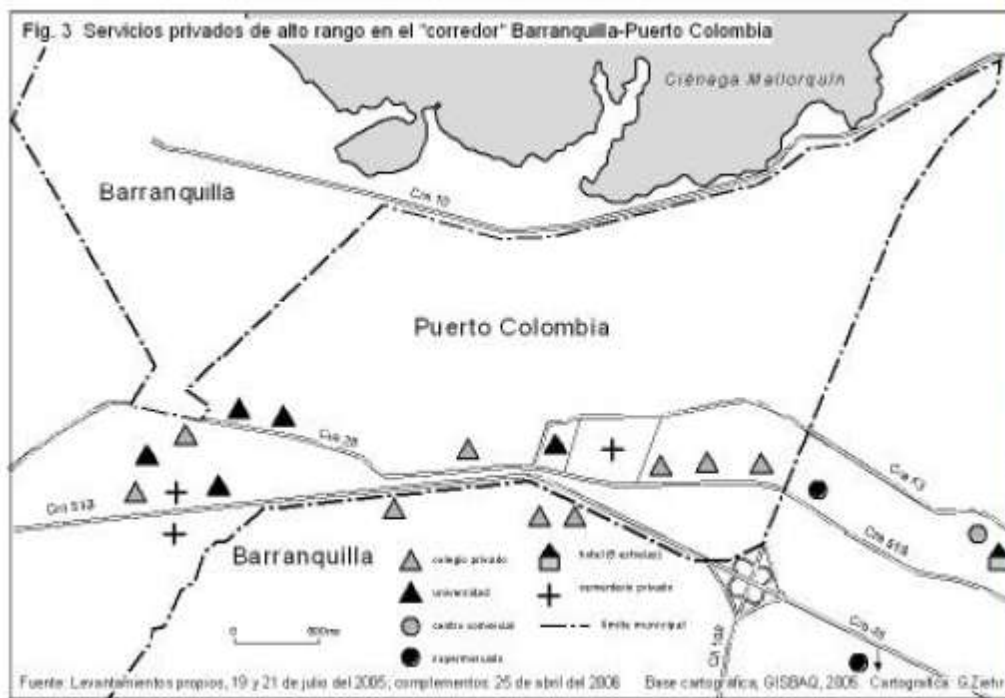
El crecimiento espacial del área urbana en el nor-occidente de Barranquilla (extendiéndose al sur-oriente de Puerto Colombia) está caracterizado de una parte, por la construcción de barrios de los estratos medio y alto (Capítulo 4.4, Figura 2) y de otra parte por la instalación o traslado de servicios mayoritariamente de alto rango (Capítulo 4.5, Figura 3). Aquí se puede reconocer claramente la interacción entre los intereses privados y la planeación pública, la cual de alguna manera sigue las “directrices” del sector privado. Mientras que los nuevos barrios (hasta ahora) casi sobre todo se ubican en el nor-occidente de Barranquilla, los sitios de ubicación de las universidades y colegios se orientan principalmente a lo largo de los ejes de vías (Carreras 51B, 46, 28) sobre la jurisdicción de Puerto Colombia.

Tabla 2: Tamaño y precios de viviendas licenciadas en Barranquilla, junio 2005

estrato	ms ² (promedio)	pesos/m ² (promedio)	diferencia de precio por vivienda (en mio. de pesos)	anotaciones
2	51	419.500	20-49	90% en conjuntos cerrados; 69% casas, 31% apartamentos
3	53	652.000	32-48	93% en conjuntos cerrados; 12% casas, 88% apartamentos
4	89	960.000	65-170	94% en conjuntos cerrados; 27% casas, 73% apartamentos
5	129	1.110.000	90-260	92% en conjuntos cerrados; 26% casas, 74% apartamentos
6	224	1.466.000	195-448	98% en conjuntos cerrados; 44% casas, 56% apartamentos

Fuente: CAMACOL 2005, págs. 27-31.

En los planes de ordenamiento de Barranquilla (Plan de Ordenamiento Territorial, 2000) y de Puerto Colombia (Plan Básico de Ordenamiento Territorial, 2000) se reservan grandes áreas en el nor-occidente de Barranquilla y en las áreas colindantes de Puerto Colombia para servicios de alto rango privados (Capítulo 4.5) y para barrios de los estratos medio y alto. Las demarcaciones de áreas R 4, R 5 representan la nomenclatura correspondiente para estas áreas (Secretaría de Planeación Distrital, 21 y 26.07.2004; Metrópoli, 27.07.2004). Como ejes lineales del crecimiento espacial sirven las Carreras 51B, 46 y 43 (Figuras 2, 3).



Según informaciones de las oficinas de administración encargadas en Barranquilla y Puerto Colombia, la elaboración de los planes de ordenamiento se dio independientemente la una de la otra, no se realizaron reuniones conjuntas ni tampoco ningún tipo de coordinación. Sin embargo las dos administraciones fueron asesoradas por el mismo arquitecto / planificador urbano que “dirigió / orientó” la Oficina de Planeación de Barranquilla al respecto (Secretaría de Planeación Distrital, 26.07.2004) y que “aconsejó determinantemente” a Puerto Colombia (Secretario de Planeación, 19.07.2004). No hay que subestimar en este contexto el papel de Cementos del Caribe, el cual tiene un especial interés en la valorización y correspondiente utilización de estas áreas. Cementos del Caribe ha financiado “programas de asesoría” y apoyado los programas de computación a los encargados de las oficinas de administración de Puerto Colombia así como también –en menor medida- a los de Barranquilla, incluso regaló los aparatos y el software correspondientes (Cementos del Caribe, 18.07.2005).

Otras instancias ven una “influencia masiva” de Cementos del Caribe en los contenidos de ambos planes de ordenamiento en este amplio “corredor” (Universidad del Norte, 22.07.2004, 18.07.2005; Metrópoli, 27.07.2004). Para los usos futuros esto significa “una cierta continuidad”, es decir una fijación de la diferenciación socio-espacial (Secretaría de Planeación Distrital, 26.07.2004). Para Puerto Colombia es en este contexto entre otras cosas muy importante mantener y ampliar su “función como ciudad dormitorio de los estratos altos (5 y 6), que trabajan en Barranquilla” (¡ingreso de impuestos!, Secretario de Planeación, 19.07.2004).

Así es, al menos posible hablar de una fuerte influencia indirecta por parte de Cementos del Caribe sobre los Planes de Ordenamiento Territorial en este “corredor” con los ejes principales de las carreras 51B y 46. Esto se apoya además en el hecho de que, Cementos del Caribe posee su propio Plan Maestro para la diferenciación espacial-social y -funcional, como para las diferentes fases de construcción planeadas en este sector de ambos municipios, que va hasta el 2010, el cual esta coordinado con el Plan Director de la Triple A en las correspondientes futuras medidas infraestructurales.

El Plan Maestro de Cementos del Caribe compagina en buena parte del área mencionada (¿casualmente?) con los dos Planes de Ordenamiento Territorial completamente. Para la solicitud de permisos de construcción (cuando existen diferencias entre el Plan Maestro y los Planes de Ordenamiento) los funcionarios encargados de dar las licencias de construcción adoptan las determinaciones del Plan Maestro el cual sirve también para el nor-occidente de Barranquilla como base para la corrección del Plan de Ordenamiento Territorial (Cementos del Caribe, 21.07.2005).

4.4 Potencial de demanda de los nuevos asentamientos urbanos.

“El boom de la construcción no ha caído, siendo en el 2006 incluso más fuerte que en el 2005” (CAMACOL, 25.04. y 12.10.2006); lo mismo se puede afirmar para el 2007. La demanda para las ofertas de estrato 3 surgen casi exclusivamente de la ciudad de Barranquilla misma. Aquí prima sobre todo el deseo de una vivienda propia, principalmente en las áreas catalogadas como de mayor preferencia. Para el estrato 4 aparecen al lado de hogares barranquilleros también propietarios de haciendas de tamaño medio de los departamentos vecinos, sobre todo del norte del Cesar, Bolívar, Magdalena y también de Sucre. Como lugares de origen se mencionó muchas veces a los municipios de Plato, Zambrano, Mompo y Magangué. El domicilio de numerosas familias de este estrato en dichas pequeñas ciudades se convirtió en demasiado inseguro, debido a los enfrentamientos entre las mafias de las drogas, los grupos guerrilleros y los militares, por lo cual decidieron adquirir apartamentos o casas en Barranquilla, además de ofrecer a sus hijos también la posibilidad de visitar el colegio en una forma mucho más segura. Un número menor de esta población aparece también en la compra de ofertas para estrato 5 (Universidad del Norte, 18.07.2005; CAMACOL, 21.07.2005; Metrópoli, 27.07.2005).

Muy diferente es la estructura de la demanda para las ofertas (cuantitativamente menor) de los estratos 5 y 6 (Figura 2). Los compradores en este caso provienen casi solamente de Barranquilla; se trata básicamente de hogares jóvenes, en los cuales –en la mayoría de los casos- los dos esposos trabajan. Hay una muy fuerte demanda por este tipo de oferta, en parte de tipo muy lujoso por parte de barranquilleros que viven en EEUU (sobre todo en o cerca de Miami) quienes compran estas viviendas como destino de vacaciones o como vivienda para cuando estén más viejos o para sus familias, cuando el esposo trabaja solo, en los Estados Unidos (CAMACOL, 25.04.2006).

Al lado de hogares de estratos altos de Barranquilla, aparecen aquí hogares de otras metrópolis colombianas, que también igualmente viven en EEUU. Un indicador de esta muy fuerte demanda son las ferias inmobiliarias realizadas por CAMACOL en el 2005 y 2006 con muy buenos resultados en Miami y Nueva York. Una de dichas ferias inmobiliarias fue también realizada en 2005 en Madrid. En este caso los compradores interesados fueron allí hogares colombianos que viven en Madrid o en otras ciudades españolas (CAMACOL, 25.04.2006, 12.10.2006).

Como motivo para la escogencia de Barranquilla (más exactamente el nor-occidente de Barranquilla) como domicilio de la familia o en la vejez, se mencionan la alta seguridad de la zona, el clima marítimo agradable y la cercanía hacia casi todos los servicios privados de alto rango (CAMACOL, 12.10.2006).

4.5 Servicios privados de alto rango en el “corredor” Barranquilla – Puerto Colombia

Punto de partida para el asentamiento de servicios privados fue el regalo realizado por la empresa Cementos del Caribe el 22.10.1970 (Notaría Tercera de Barranquilla, E. P. 2641) de un terreno de 48.884 m.² a la Universidad del Norte, fundada en enero de 1966 una fundación sin ánimo de lucro dirigida por renombradas personalidades, empresas (¡entre otras Cementos del Caribe!) y organizaciones de Barranquilla (Universidad del Norte, 22.03.2007). La Universidad del Norte había iniciado ya en junio de 1966 sus labores académicas en una edificación de la Carrera 53 con Calle 88 y fue trasladada a su nuevo campus en 1972, el cual fue ampliado más tarde a través de compras (¡a Cementos del Caribe!). El objetivo de la fundación de esta universidad privada fue, ofrecer una adecuada educación en la ciudad, a los hijos de las familias de estratos altos y reducir así su migración a otras universidades, especialmente de Bogotá y Medellín.

En un contexto similar se da también a finales de los años 1970 el regalo de un terreno de la empresa inmobiliaria Parrish al colegio del mismo nombre sobre la carrera 51B, el cual fue trasladado allí hacia 1980. A estos dos casos le siguieron nuevas construcciones o traslados de importantes colegios sobre las vías de mejor comunicación como las carreras 51B, la 46 y la 28 (Figura 3) con muy buena conexión con los barrios de estratos altos que aparecieron más hacia el oriente en la ciudad.

La fundación de la Universidad del Norte en aquellos tiempos muy por afuera del “frente” de crecimiento de la ciudad y de los primeros colegios (lo que puede denominarse de hecho como elementos de una suburbanización terciaria) debía servir tanto de atracción para la ubicación allí de otros servicios de alto rango como para fomentar la construcción de nuevos apartamentos y casas para los estratos medios y altos y con esto estimular el crecimiento urbano del nor-occidente de Barranquilla. Por detrás de esta decisión estaba y está la intención del mayor propietario de suelo de esta zona (Cementos del Caribe) por valorizar dichas áreas, las cuales tienen de resto un valor relativo ínfimo. (Universidad del Norte, 22.07.2004, 18.07.2005; CAMACOL, 21.07.2005; Cementos del Caribe,

21.07.2005). Todo esto es además reforzado por las políticas de urbanización de Cementos del Caribe, empresa que financió la prolongación de la Carrera 53 (2002/03) y su conexión con la Carrera 51B, así como otras calles y avenidas del sector.

5. Conclusiones

De acuerdo con el objetivo de la investigación, planteados de manera introductoria (Capítulo 1) y de los resultados presentados y comentados en el capítulo 4 puede constatarse claramente: El proceso de urbanización en el nor-occidente de Barranquilla y en las partes colindantes de Puerto Colombia está ampliamente planeado y manejado por el sector privado. Para Cementos del Caribe se trata de un “desarrollo privado coordinado” (21.07.2005), a cuyo efecto la coordinación se da entre a) el propio Plan Maestro, b) con la Triple A, c) con las compañías privadas urbanizadoras y por último d) con la Secretaría de Planeación Distrital de Barranquilla, y es aquí donde se “imponen” los parámetros de coordinación, es decir, donde se gestiona la influencia del sector privado.

En las conversaciones con representantes de organizaciones/instituciones se recalcó permanentemente, que desde la fundación del barrio El Prado (Capítulo 3) la planeación de los barrios de estratos altos en Barranquilla siempre ha sido gestada por empresas privadas y la planeación oficial le ha “seguido desde atrás”.

Por un lado los resultados de la investigación corresponden ampliamente con los datos al respecto de los condominios cerrados/gated communities, que desde comienzos de los años 1990 han ido aumentando enormemente en las ciudades grandes y medianas latinoamericanas (MERTINS 2004, p. 117 y siguientes), que fueron planeados, construidos y administrados por empresas privadas. Por otro lado se pueden determinar dos diferencias, diversas entre si, pero muy importantes para el desarrollo urbano “moderno” de Barranquilla: Se presenta por un lado una muy interesante mezcla espacial de urbanizaciones de estratos medios y altos (Capítulo 4.2, Figura 2) así como también la ubicación acertada de servicios privados de alto rango sobre vías de acceso y puntos de confluencia importantes, previstos/planeados por empresas privadas (p. e. Cementos del Caribe).

Al mismo tiempo el “caso” de Barranquilla es un muy buen ejemplo de que, como en muchas otras ciudades latinoamericanas (MERTINS, 2004) la planeación pública/oficial y las competencias administrativas, precisamente en el sector inmobiliario “moderno” cada vez más son sustituidas por actores y empresas privadas, que trabajan más efectiva- y eficientemente y son menos susceptibles a la corrupción.

6. Bibliografía

Área Metropolitana de Barranquilla (AM; ed.): Acuerdo Metropolitano No 004-2000. – Barranquilla 2000.

Área Metropolitana de Barranquilla (AM; ed.): Diagnóstico del Área Metropolitana de Barranquilla. – Barranquilla 2004.

ARANGO, S.: Historia de la Arquitectura en Colombia. – Bogotá 1990.

Barranquilla, Distrito de (ed.): Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla. – Barranquilla 2000.

Barranquilla, Distrito de (ed.): Plan de Desarrollo Distrital de Barranquilla. – Barranquilla 2004.

BÄHR, J. / MERTINS, G.: Die lateinamerikanische Großstadt. Verstädterungsprozesse und Stadtstrukturen. – Darmstadt 1995.

CABALLERO LEGUIZUAMÓN, J.E.: Barranquilla y la Modernidad; un ejercicio histórico. – Bogotá 2000.

Cámara Regional de la Construcción del Caribe (CAMACOL; ed.): Estudio de oferta y demanda de vivienda en Barranquilla, junio de 2005. – Barranquilla 2005.

Cámara Regional de la Construcción del Caribe (CAMACOL; ed.): Revista “DondeVivir”, varios números, 2003-2006.

FLORES, P.: La reconstrucción del imaginario urbano de Barranquilla (Colombia) – Investigación y Desarrollo, vol. 8, no. 2, 2000, S. 216-243.

GARCÍA PACHECO, L.: Plan especial de pretección de los barrios Prado, Alto Prado y Bellavista. – Barranquilla 2007 (Ms.; Trabajo en la Especialización “Planeación y Desarrollo Urbano-Regional Sostenible”).

Instituto de Crédito Territorial (ICT; ed.): Inventario de zonas subnormales de vivienda y proyectos de desarrollo progresivo. – Bogotá 1976.

MERTINS, G.: Kolumbien im Einfluss von Guerillas, Drogenmafia und Paramilitares. - Geographische Rundschau 56/3, 2004, S. 43-47.

MERTINS, G.: Transformaciones recientes en las metrópolis latinoamericanas y repercusiones espaciales. – Perspectiva Geográfica 10, 2004, S. 109-126.

MERTINS, G. / MÜLLER, J.: El traslado de servicios de alto rango desde el centro de Bogotá hacia el norte: etapas, parametros y consecuencias. Perspectiva Geográfica, 5, 2000, S. 103-123.

MÜLLER, J.M.: Migraciones generadas por la violencia en Colombia durante la última década: dimensiones, características y consecuencias. – G. Mertins y M. Skoczek (eds.): Migraciones de la población latinoamericana y sus efectos socio-económicos. Warszawa 1998, S. 59-88.

OSPINO CONTRERAS, P.: El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional 1777-1993. – L.E. SÁNCHEZ BONETT (comp.): Barranquilla: Lecturas urbanas. Bogotá 2003 (Observatorio del Caribe Colombiano/Universidad del Atlántico).

Puerto de Colombia, Municipio de (ed.): Plan Básico de Ordenamiento Territorial. – Puerto de Colombia 2000.

YOUNG, D.: Common Interest Developments. An Historical Overview of CID Development. – Public Law Research Institute, Univ. of Hastings: PLRI Working Papers Series, Fall 1996-02. Hastings 2004.

Entrevistas

Entrevistas con altos directivos y representantes de las siguientes empresas, instituciones y organizaciones. Las fechas de las entrevistas aparecen incluidas en las correspondientes referencias citadas,

- Área Metropolitana de Barranquilla
- Cámara de Comercio de Barranquilla
- Cámara Regional de la Construcción del Caribe (CAMACOL)
- Cementos del Caribe
- Secretaría de Planeación Distrital, Barranquilla
- Secretario de Planeación, Puerto Colombia
- Triple A
- Universidad del Norte
- Urbanizadora Metrópoli
- Urbanizadora Villa Santos

Quiero expresar muy formalmente mis agradecimientos a la Universidad del Norte por el apoyo cordial y efectivamente brindado durante mis investigaciones al respecto. Pero sobre todo merece mis gracias el Profesor Joaquín Hahn, que ha estimulado, respaldado y acompañado siempre con gran interés todas las etapas de dicho trabajo.