

## GLOBALIZACIÓN, DESIGUALDAD Y NUEVOS PROBLEMAS ESPACIALES URBANOS: BARRANQUILLA 1990-2008

En la presente investigación se hace un análisis de la influencia ejercida por el proceso de la globalización en la dinámica espacial de Barranquilla, la cual se refleja fundamentalmente en el aumento de la pobreza y marginalidad, en el surgimiento de nuevos problemas espaciales y en el agravamiento de los ya existentes.

### INTRODUCCIÓN

La ciudad, el espacio construido que aparece como uno de los lugares permanentes de habitación del hombre, cuando éste se hace sedentario, se ha convertido desde el advenimiento del capitalismo, en el espacio por antonomasia de este sistema, el cual le ha imprimido a la ciudad una dinámica que ésta no había experimentado antes en su ya milenaria existencia. La dinámica de la ciudad está influida por la actividad económica predominante en el momento y por los intereses económicos, políticos, sociales y culturales de la clase dominante, es decir, la burguesía. En tal sentido, el espacio urbano se ha venido adaptando a dichas actividades y a dichos intereses; así, las diferentes etapas por las que ha transitado el capitalismo, han dejado su impronta en las características de la ciudad; de tal manera que, el capitalismo mercantil, el industrial, el monopolista y en la actualidad, el capitalismo global, generan un tipo de ciudad propio de las circunstancias en que se movió y se mueve el capitalismo.

A lo largo de su historia la ciudad capitalista se ha caracterizado por generar una marcada segregación social y producir en gran parte de su población problemas de marginalidad y pobreza; por ejemplo, Londres en el siglo XIX, ya mostraba estas características, tal como lo señala Federico Engels al referirse a uno de los sectores de esta ciudad en 1845:

La misma cuenta con 1400 casas habitadas por 2795 familias, o sea unas 12000 personas. El espacio donde habita esta importante población no llega a 400 yardas cuadradas (1200 pies), y en tal apiñamiento no es raro hallar un hombre, su mujer, 4 ó 5 niños y a veces también el abuelo y la abuela en una sola habitación de 10 a 12 pies cuadrados, donde trabajan, comen y duermen.... Ni un solo padre de familia de cada diez en todo el vecindario tiene otra ropa que la de trabajo, y ésta de lo más andrajosa; asimismo, muchos no tienen más que estos harapos para cubrirse por la noche, y su cama es un saco lleno de paja y viruta (Engels, 2002:34 en [www.marxists.org/español/m-e/1840s/situación/situación.doc](http://www.marxists.org/español/m-e/1840s/situación/situación.doc)).

Este carácter segregador y marginador de la ciudad se ha mantenido hasta hoy e incluso se ha agravado aún más con la imposición de la globalización, la cual ha desplazado a una gran parte de la población de los circuitos económicos obligándolos a vivir de la informalidad y del rebusque y arrojándolos a la pobreza y a la miseria, generando la llamada por Borja y Castells (1997) “Ciudad Dual” que se caracteriza por su gran dinamismo productivo, por un lado y por su carácter excluyente de amplios sectores sociales, por el otro lado, los cuales se ven privados de las mínimas condiciones para llevar una vida digna.

Lógicamente, Barranquilla, como ciudad inmersa en el sistema capitalista, también ha sufrido dichas influencias; en este aspecto, el presente artículo pretende analizar la influencia que ha ejercido la Globalización económica, en la adaptación del espacio de

esta ciudad a las nuevas exigencias y necesidades del sistema capitalista, en el aumento de los niveles de pobreza y marginalidad, en el agravamiento de los problemas espaciales urbanos existentes y en el surgimiento de nuevas formas de disfuncionalidades espaciales.

## **LA DINÁMICA URBANA DE BARRANQUILLA EN EL SIGLO XX**

La dinámica de Barranquilla a lo largo de su historia se puede dividir en dos grandes períodos, notablemente diferentes entre sí; un período inicial que abarca desde los inicios de la ciudad a principios del siglo XVII hasta mediados del siglo XIX, caracterizado por el lento crecimiento físico y demográfico de esta urbe debido a la no inserción de Barranquilla en los circuitos económico nacional e internacional, lo cual se refleja en la escasa población de la ciudad hacia mediados del siglo XIX 6.000 habitantes aproximadamente en 1851, según C. Hoyer, Vicecónsul de Estados Unidos en Barranquilla, citado por Nichols (1983), y en la poca superficie territorial que cubría el área urbanizada, menos de 2 km<sup>2</sup>.

El segundo período arranca de finales del siglo XIX y se extiende hasta la actualidad, caracterizándose por la acelerada transformación espacial que sufre la ciudad, generada por la inserción de Barranquilla en los circuitos económicos mundiales y por la influencia ejercida tanto por la dinámica propia del sistema capitalista como por los intereses económicos, políticos y sociales de las elites de la ciudad. En este sentido, Barranquilla sólo comienza a adquirir una mayor importancia a partir de la segunda mitad del S. XIX, cuando la navegación a vapor a través del río Magdalena y la construcción del Ferrocarril del Atlántico que facilitó la comunicación entre Barranquilla y el Puerto de Sabanilla inicialmente y después con Puerto Colombia, posibilitaron la inserción de Barranquilla en la economía mundial y le permitieron superar rápidamente a ciudades como Santa Marta y Cartagena, la colocaron en la cima de las ciudades caribeñas y la llevaron a ocupar un lugar destacado entre las ciudades colombianas.

Fue, ciertamente, la preferencia del mercado mundial por los países productores de materias primas y consumidores virtuales de productos manufacturados lo que estimuló la concentración, en diversas ciudades, de una crecida y variada población, lo que creó en ellas nuevas fuentes de trabajo y suscitó nuevas formas de vida, lo que desencadenó una actividad desusada hasta entonces y lo que aceleró las tendencias que procurarían desvanecer el pasado colonial para instaurar las formas de la vida moderna. (Romero, 1999: 296)

Este proceso de desarrollo y consolidación urbana de Barranquilla continuó a lo largo del S. XX, con momentos de auge y de decadencia, el cual se considera que ha pasado por cuatro etapas, caracterizada cada una de ellas por el factor económico fundamental que las genera, sin que se pretenda señalar que este factor sea el único que interviene en el proceso de su aparición. Estas etapas de acuerdo con Llanos (2006) son:

1900-1930: Barranquilla y el Comercio Internacional.

1930-1960: El auge de Barranquilla y el proceso de industrialización.

1960-1990: Crisis Industrial y Decadencia de Barranquilla.

1990-2005: La Incidencia de la Globalización.

Aunque el objetivo fundamental de este trabajo es analizar la influencia ejercida por la globalización, es necesario realizar una pequeña descripción de cada una de las etapas

que anteceden a esta última y la impronta que dejaron en la organización espacial que fue adquiriendo Barranquilla a lo largo del siglo XX.

Con respecto a la etapa entre 1900-1930: Barranquilla y el Comercio Internacional, se puede afirmar que la configuración espacial de la ciudad en ese momento, denotaba la existencia de una serie de factores que jalonaban un proceso de transformaciones físicas, económicas y sociales, que llevaron a la ciudad a pasar de ser un villorrio de aproximadamente 40.000 habitantes a finales del S. XIX a una ciudad relativamente grande con casi 140.000 pobladores en 1930, en la cual la expansión física, la aceleración en la dinámica demográfica, la consolidación del comercio como la actividad económica fundamental, el fortalecimiento de los sectores sociales asociados al comercio y una destacada actividad cultural se convertían en elementos y factores de este proceso de transformación.

En cuanto a la configuración física de Barranquilla en el período 1900-1930, se produce una expansión superficial que conduce a que la ciudad ocupe un área mayor al pasar según Grau (1896) de 386 hectáreas a fines del siglo XIX a 1028 hectáreas en 1928 de acuerdo con Rasch (1928) y Ospino (2003); igualmente se produce un cambio en el uso del suelo al utilizar como suelos para uso comercial e industrial antiguos predios utilizados en labores agropecuarias. Además, en este período se consolida un grupo social dirigente que controla prácticamente los destinos de la ciudad a partir de la inserción de la ciudad en los circuitos económicos mundiales a través del comercio internacional, facilitado todo esto por la ubicación de Barranquilla en las riberas del río Magdalena, lo cual permite la comunicación tanto con el interior del país como con los principales puertos internacionales.

Esta configuración espacial estuvo influida por una serie de factores que participaron activamente en este proceso; así vemos como las actividades económicas, en especial el comercio y los intereses de las élites barranquilleras se constituyeron en el motor de esta configuración, determinando en muchos casos la forma de la ciudad, las obras de infraestructura realizadas y la segregación socio-espacial que caracteriza a la ciudad desde esa época. También la dinámica demográfica, caracterizada por un incremento considerable de la población, originado más que todo por el proceso migratorio, incidió en esta transformación espacial, ya que se inició la expansión acelerada de la ciudad, hacia el sur y nor-occidente, transformándose de paso el uso del suelo, debido a que muchas tierras dedicadas anteriormente a la ganadería y a la agricultura, pasaron a utilizarse en la construcción de viviendas.

Durante el período 1930-1960, Barranquilla continuó con su proceso de expansión física y demográfica que le permitió pasar de 140.000 habitantes en el primer año a casi 500.000 en el segundo, y de abarcar 1.028 hectáreas en 1928 a casi 3.000 en 1960. Todo este proceso estuvo jalonado por el inicio del proceso de industrialización de la ciudad, el cual se dio como consecuencia de la crisis económica general de 1929, que obligó a los países dependientes como el nuestro a producir sus propios bienes manufacturados, debido a la parálisis de la producción industrial en los países desarrollados. Este proceso de industrialización permitió la consolidación de las élites barranquilleras y el surgimiento de los sectores obreros de la ciudad, lo cual se manifestó espacialmente a través del surgimiento de barrios obreros especialmente hacia la zona sur de la ciudad, que conllevan a la conurbación con el municipio de Soledad,

mientras que el nor-occidente de esta urbe concentraba los barrios de las clases acomodadas de la misma.

Sin embargo, la actividad industrial de la ciudad entró en una etapa de decadencia a comienzos de la década de los 50s del pasado siglo, lo que se reflejó en la dinámica de la ciudad, que empezó un proceso de estancamiento, que se manifestó más que todo a través de la pauperización de un porcentaje considerable de su población y en la aparición pequeña, pero posteriormente masiva de barrios de invasión; igualmente esta crisis se reflejó en la inadecuada prestación de servicios públicos, en la disminución de la construcción, en la pérdida de importancia del río Magdalena y por ende del puerto marítimo y fluvial y en fin, en la crisis general de la economía de la ciudad.

El período 1960-1990 se constituye en la época de crisis general de la ciudad de Barranquilla, producida entre otros factores, por: la generalizada caída de la industria barranquillera, incapaz de competir adecuadamente con la industria del interior del país; la pérdida de importancia del río Magdalena como vía de comunicación; la irrupción de una clase política basada en prácticas corruptas que conllevan a un deterioro de la capacidad de administración del municipio, el crecimiento acelerado de la población, debido más que todo a la llegada masiva de inmigrantes, los cuales generan una expansión física de la ciudad a través de la aparición de numerosos barrios de invasión. En fin, el período 1960-1990 significó el deterioro físico, económico y social de la ciudad que otrora fuera considerada “La Puerta de Oro de Colombia”

El crecimiento acelerado de la población aunado a una crisis generalizada de la industria que no era capaz de absorber a la creciente mano de obra, llevaron a un empobrecimiento acelerado de una gran parte de la población y a un proceso de terciarización “espuria” de la economía, Bonett (2003), a través de la prestación de servicios de manera informal. El empobrecimiento de la población llegó a tales niveles que para 1985 el 36.5% de la población vivía en condiciones de pobreza y el 15.7% en condiciones de miseria, Dane (1987). De otro lado, la terciarización “espuria” implicaría la ocupación masiva del espacio público por parte de vendedores ambulantes y prestadores informales de servicios, que en número aproximado a los 9.000 se ubicaron en los andenes y calles del centro de la ciudad.

De igual manera la creciente pauperización de la población produce como se mencionó anteriormente, una invasión masiva de tierras hacia el sur de la ciudad, lo que se traduce en la aparición de más de 30 barrios subnormales en el lapso comprendido entre finales de la década del 50 y comienzos de la década del 80, barrios carentes de las mínimas condiciones para llevar una vida digna, con escasa prestación de los servicios públicos básicos y con viviendas totalmente inadecuadas, lo cual agudiza la creciente segregación socio-espacial, ya que mientras esta es la situación en este sector de la ciudad, por otro lado, las urbanizaciones y sectores de los grupos privilegiados se pueden comparar a las de los países altamente desarrollados.

## **LA INFLUENCIA DE LA GLOBALIZACIÓN**

Tal como la plantea Harvey (2003) el capitalismo construye, destruye y reconstruye los espacios con el fin de adaptarlos a las nuevas necesidades e intereses de la burguesía; en

este sentido,

La Globalización, no es más que la estrategia del capitalismo que basada en el desarrollo intenso de los medios de comunicación y de transporte, busca acelerar el tiempo de circulación de los capitales y de las mercancías con el fin de contrarrestar la aparición de las crisis periódicas que afectan el sistema. La globalización ha implicado una transformación considerable del espacio, especialmente de las ciudades, que se han adecuado a las nuevas realidades impuestas por las potencias capitalistas o que se han visto desbordadas por las exigencias económicas y han entrado en una etapa de decadencia, de allí que la evolución y desarrollo de las ciudades del mundo en las últimas décadas ha estado influida por este proceso económico y lógicamente Barranquilla también ha sufrido dicha influencia. (Llanos, 2006, 14)

La Globalización impulsada desde los países capitalistas altamente desarrollados, comenzó a implementarse en América Latina a partir del llamado Consenso de Washington, que impuso a estos países una serie de reformas políticas y económicas, entre las cuales se destacan: la disminución del tamaño y las funciones del estado, la privatización de las empresas de servicios públicos, la flexibilización laboral, la liberación del comercio internacional, las reformas legislativas y en fin, la adecuación del espacio a las nuevas exigencias de la economía capitalista. Colombia como país dependiente, inició con el gobierno de Virgilio Barco (1986-1990) el proceso de aplicación de las medidas planteadas por el Consenso de Washington, posteriormente con el gobierno de Cesar Gaviria (1990-1994), se acentúa dicho proceso, de allí que la instauración de una nueva constitución, la reforma laboral, la reforma política, la disminución de las funciones del estado, la descentralización administrativa, la elección popular de alcaldes y gobernadores, la Ley 388 de 1997, la apertura económica, y otras, se constituyen en ejemplos de la aplicación de dicho Consenso, todo lo cual va a incidir significativamente en la dinámica de las ciudades colombianas.

Para el caso de Barranquilla, a partir de la década del 90 la privatización de los servicios públicos, la flexibilización laboral, la apertura del mercado local a las mercancías y capitales provenientes del exterior, la disminución de las funciones del gobierno local, la adecuación de la infraestructura de la comunicaciones, entre otras medidas, mostraban que la Globalización era un hecho y la burguesía barranquillera consideraba que ésta podía ser la solución a la crisis que venía padeciendo la ciudad desde el período 1960-1990, y que a través de ella se podría fortalecer la industria local, disminuir los índices de desempleo, atraer a los inversionistas nacionales y extranjeros, en fin, hacer de Barranquilla una ciudad más competitiva.

Sin embargo, a pesar de la aplicación de la globalización, la mayor parte de estas metas no se ha cumplido y por el contrario ha seguido el proceso de desindustrialización, los niveles de marginalidad y pobreza han aumentado, el proceso de terciarización espuria se ha incrementado de manera considerable y la segregación socio-espacial se ha acentuado y han surgido nuevas formas de problemática espacial. En tal sentido, la industria del departamento, la cual se concentra en más de un 95% en Barranquilla y su área metropolitana, siguió dando muestras de decadencia; así, mientras en 1990 esta actividad aportaba un 34% del PIB del departamento, para 1995 se había reducido a 25%, en 2002 representaba el 19,02% y en el año 2008 sólo alcanza el 16%. De igual forma el número de establecimientos industriales disminuye de 474 en 1990 a 371 en 2003, y el personal ocupado decrece también, al pasar de 40.183 en el primer año a 32.770 en el segundo.

Las causas de la crisis de la industria barranquillera, son fundamentalmente las siguientes: en primer lugar la llegada masiva de productos manufacturados, como consecuencia de la apertura del mercado local a las mercancías procedentes del mercado exterior y en especial de los países altamente desarrollados, los cuales producen con costos inferiores y ante los cuales la competencia de la industria local es inadecuada; en segundo lugar, la posibilidad de que se establecieran nuevas industrias en Barranquilla, no se ha dado de la manera como se esperaba, ya que los países centroamericanos presentan condiciones más ventajosas para dicha localización; por último, la estrechez del mercado regional, donde la demanda es relativamente baja, como consecuencia de la existencia de una gran cantidad de fuerza laboral vinculada a actividades agropecuarias, en las cuales el nivel de ingresos es bajo, agravado todo esto, por la circunstancia que a pesar de la Globalización, el mercado externo no se ha constituido en parte fundamental de la dinámica de las industrias, ya que en estos momentos sólo un 21% de la producción de la industria barranquillera se destina a los mercados internacionales.

No obstante el proceso de terciarización que se ha dado en la economía de la ciudad, la pérdida de importancia de la industria, se convierte en un talón de Aquiles para esta urbe, refiriéndose a este aspecto, el economista barranquillero Jairo Parada, manifiesta:

La ciudad ha ido perdiendo su dinámica industrial, siendo alimentada más por una dinámica comercial y financiera, que más que ser una ventaja, se puede convertir en su talón de Aquiles en el largo plazo..... No nos podemos comparar con Miami, y en todas partes del mundo resulta más sólido un desarrollo industrial ligado a la expansión comercial y de servicios. (Parada, 2003: 50)

Lógicamente, el escaso nivel de la industria, aunado a un proceso de terciarización a través más que todo de actividades que no acogen a una gran cantidad de mano de obra, ha conducido a que un considerable sector de la población quede totalmente desconectado de los circuitos económicos, obligándolo a subsistir por la vía del rebusque y de la informalidad, lo que ha traído como resultado unos mayores niveles de empobrecimiento de la población, un aumento de la segregación socio-espacial, el surgimiento de nuevos problemas espaciales; todo esto agravado aún más, por la circunstancia de que incluso una parte de aquellos vinculados con los sectores productivos, lo hacen a través de los llamados por Méndez (1997) “Contratos Basura”, caracterizados por los bajos niveles de salario, la inestabilidad laboral, la carencia de seguridad social, las largas jornadas de trabajo y la ausencia total de estímulos para el trabajador. Según este mismo autor, hoy casi un 50% de la mano de obra vive en condiciones de desempleado o subempleado, o sólo alcanza a emplearse a través de los “Contratos Basura”.

Esta situación se nota claramente en la ciudad al analizar las cifras referidas al desempleo, ya que a finales del 2007, la población desempleada representaba el 12.6% de la población activa, mientras que el porcentaje de subempleados llegaba al 27.2, es decir, un porcentaje no despreciable de la población vivía en condiciones de desempleo o subempleo, todo esto agravado aún más, por el hecho que de las personas empleadas el 61.4% vive de la informalidad, lo cual significa, ingresos inciertos, carencia de seguridad social, jornadas de trabajo largas y extenuantes, en fin, condiciones totalmente desfavorables. En una investigación adelantada por la Universidad del Norte

se muestra que:

El 74% de la población pobre vive del rebusque diario en actividades de servicios por remuneración específica y atendiendo negocios de familias de características informales (ventas callejeras y en el mercado público). De otro lado, es importante anotar que el servicio doméstico y la preparación de alimentos para ventas callejeras, se constituyen en fuentes de ingresos para las mujeres de este grupo. En términos proporcionales, las mujeres representan aproximadamente una cuarta parte de la población pobre encuestada. (Moreno y Ramos, 2007: 25)

Todo esto se corrobora al notar que sólo un 14% de la población empleada formalmente recibe el salario mínimo (497.000 pesos colombianos) correspondientes al cambio de hoy a aproximadamente 200 dólares, mientras que según el Banco de la República casi 6 millones de trabajadores reciben menos de un salario mínimo, por lo cual a estos trabajadores se les hace inalcanzable la canasta familiar básica que alcanza un costo de casi un millón de pesos.

La situación de una gran parte de la población de Barranquilla la ubica en condición de pobreza, de allí que en los actuales momentos de las cuatro principales ciudades del país, ésta sea la que peores niveles de pobreza presenta, hasta tal punto que se calcula que casi un 35% de su población vive en esa condición, es decir, que subsisten con menos de dos dólares diarios y aproximadamente un 15% vive en condiciones de miseria, o sea, con menos de un dólar diario. Lo cual se comprueba fácilmente al observar el número creciente de personas indigentes, el aumento de los índices de prostitución y delincuencia, el número no despreciable de habitantes de la calle, la población que no accede a los servicios de salud, la población joven desvinculada del sistema educativo y los aproximadamente 100.000 desempleados que deambulan en busca de oportunidades.

La desvinculación de una parte de la fuerza laboral de los circuitos económicos y las condiciones de pobreza y marginalidad de casi un 50% de la población de la ciudad, ha conducido a que el número de personas empleadas que viven de la informalidad y del rebusque se incremente hasta alcanzar la cifra del 61.4% y que como se anotó anteriormente el 74% de los pobres se mantenga a través de este tipo de actividades. La terciarización de la economía por la vía de la informalidad, que se ha acentuado a partir de la Globalización, ha traído como resultado el agravamiento de los problemas espaciales existentes en la ciudad o el surgimiento de nuevas problemáticas espaciales, dentro de las cuales ya mencionamos el crecimiento de la pobreza y de la marginalidad, pero se quiere enfatizar principalmente en: el agravamiento de la ocupación del espacio público, el surgimiento de nuevas actividades informales, especialmente en lo que se conoce como mototaxismo, la aparición de nuevas formas de delincuencia y en la configuración de Barranquilla como una ciudad dual, de acuerdo con Borja y Castells (1997) en donde la segregación socio-espacial se ha acentuado.

La ocupación del espacio público de la ciudad comenzó a notarse de manera paulatina a partir de la década de los años 60s del siglo pasado, como consecuencia de la incapacidad de la industria para absorber a la creciente mano de obra que se presentaba en la ciudad, debido a la llegada masiva de población desplazada de los campos y pequeñas ciudades tanto de la Región Caribe como del resto del país. Sin embargo, el problema de la ocupación del espacio público se ha agravado aún más en las dos últimas

décadas, como resultado de la creciente desvinculación de la población de los sectores productivos; de tal manera que esta problemática que se circunscribía a la zona central de la ciudad, se ha extendido de tal forma, que hoy no existe zona de esta urbe en la cual no exista dicha ocupación, especialmente en torno a las vías más importantes y a zonas comerciales, tales como: las calles 45, 72, 76, 79, 84, 93, entre otras o alrededor de zonas o centros comerciales como, Metrocentro y Éxito San Francisco.

Sin ninguna duda, la zona central de la ciudad, comprendida entre las calles 8 y 45 y las carreras 38 y 46, es la que presenta los mayores niveles de ocupación del espacio público, especialmente lo correspondiente a las calles, los andenes y las plazas y parques del sector, por medio de ventas informales y prestación de servicios del mismo tipo, verbigracia: restaurantes, zapateros, mecánicos, lustrabotas, reparaciones eléctricas, asesorías contables y jurídicas y hasta servicios médicos ambulantes. En el año 2005, PROMOCENTRO, la entidad encargada del proceso de recuperación del Centro Histórico de la ciudad realizó un censo de vendedores y prestadores de servicios estacionarios el cual arrojó los siguientes resultados:

Tabla 1 Vendedores en Zona Central

Ubicación	Zona 1		Zona 2		Zona 3		Zona 4		Total	
	Cant.	% del Total	Cant.	% del Total	Cant.	% del Total	Cant.	% del Total	Cant.	% del Total
Andén	1282	14.1	930	10.23	1744	19.2	606	6.67	4562	50,2
Vía	1989	21.88	1574	17.32	900	9.9	63	0.69	4526	49,8
Totales	3271	35.98	2504	27.55	2644	29.1	669	7.36	9088	100,0

Fuente: Censo de Vendedores Zona Central. Promocentro, Barranquilla. 2005.

Hoy, la situación ha empeorado, una actualización de las cifras muestra que el número de vendedores y prestadores de servicios estacionarios, ha llegado a aproximadamente a 12.500; es decir, que en 3 años la cifra se incremento en un 37%, de igual manera, se calcula que existen hoy aproximadamente unas 30.000 personas que viven de la informalidad y del rebusque en la zona central, si al número inicial le agregamos los vendedores semi-estacionarios (que trabajan con una carreta, la cual estacionan temporalmente y desplazan en la medida de sus necesidades) y los vendedores ambulantes. Es tal la cantidad de ventas y servicios informales en esta zona de la ciudad que incluso existe la especialización de sectores, ejemplo: la acera sur de la carrera 40 entre calles 30 y 37 está especializada en la reparación de calzado, la Plaza de San Nicolás la ocupan los vendedores de libros, la acera sur de la carrera 44 entre calles 38 y 35 y el sector de la carrera 41 entre calles 38 y 34 se dedica a la venta de ropa.

El agravamiento de la problemática de la ocupación del espacio público, se puede notar igualmente en el hecho que hoy, tanto separadores o bulevares como el espacio en torno a los semáforos, sea ocupado hoy por vendedores, mendigos, artistas aficionados, desplazados por la violencia y en fin, una masa de población marginada que ocupa estos lugares para solucionar sus problemas de supervivencia; las autoridades distritales calculan que alrededor de 2.000 vendedores y prestadores de servicios se ubican alrededor de los semáforos. Además, la precaria situación socio-económica de muchas familias ha llevado a muchas de ellas a utilizar los antejardines y andenes de sus casas para la prestación de servicios, tales como, venta de comidas rápidas, venta de minutos de celular, pequeños restaurantes y refresquerías, venta de baratijas, etc, con lo cual la



ocupación del espacio público se traslada incluso a zonas residenciales. De la misma manera el problema se extiende a los lugares en torno a entidades institucionales como colegios, puestos de salud, oficinas gubernamentales y otras, en las cuales existe una cantidad notable de vendedores ambulantes y prestadores de servicios.

La ocupación masiva del espacio público tanto en zonas comerciales como residenciales e institucionales, afecta notablemente la movilidad urbana, ya que al ocupar andenes y calles se produce un doble efecto que repercute en este proceso; por un lado los peatones se ven obligados a bajarse del andén y a circular por las calles, exponiendo su integridad física y por otro lado los vehículos cuentan con menos espacio para movilizarse por la presencia de vendedores y peatones, haciéndose caótico y lento el tráfico, especialmente en la zona céntrica de la ciudad.

Con respecto al surgimiento de nuevas actividades informales, se puede afirmar que de igual manera la globalización ha incidido de manera notable en este proceso, de allí que, la marginalidad y el empobrecimiento de la población la ha llevado a buscar nuevas alternativas para satisfacer sus necesidades, surgiendo entonces nuevas actividades informales, dentro de las cuales se destacan especialmente aquellas relacionadas con la prestación informal del servicio de transporte y concretamente el llamado mototaxismo. Varios son los factores que han incidido en el surgimiento de esta nueva actividad, dos de ellos ligados a la globalización y otros de diferente carácter, de los primeros podemos señalar: 1° la llegada masiva de motos del exterior o el establecimiento de plantas ensambladoras en la ciudad, que abarataron notablemente el precio de esta mercancía y la pusieron al alcance de una gran parte de la población. 2° la creciente desvinculación de la población de los sectores productivos y el aumento del desempleo, condujeron a que esta población viera en la moto una posibilidad de trabajo y de rebusque. Por otro lado, la deficiente prestación del servicio del transporte, más que todo en los barrios subnormales, generaba una demanda no satisfecha que empezó a ser cubierta por esta modalidad de servicio.

El mototaxismo que surgió tímidamente hace más o menos una década, para satisfacer la necesidad de transporte en algunas zonas de la ciudad, en las que las condiciones de la malla vial no eran las mejores y por ende la prestación del servicio de transporte tampoco, comenzó a extenderse rápidamente hasta hacerse en presente en todas las zonas de la ciudad y vincular a esta actividad a miles de personas. El mototaxismo creció tanto que hoy según cifras arrojadas por Metrotránsito, se encuentran matriculadas en Barranquilla 31.601 motos, de las cuales 21.271 fueron matriculadas en los últimos 4 años y se considera que de ese total casi un 40% se dedica al mototaxismo; todo esto se agrava aún más, si tenemos en cuenta que en la ciudad circula un número considerable de motos matriculadas en los municipios del área metropolitana y otras que transitan sin estar matriculadas. Para el Presidente de la Asociación Nacional de Transportadores (Analtra) seccional Atlántico Jesús Gonzáles, en Barranquilla circulan aproximadamente 40.000 mototaxistas. ([www.elheraldo.com.co](http://www.elheraldo.com.co)). El crecimiento desbordado en el número de motos ha generado varias consecuencias dentro de las cuales las más importantes son:

- Agudización del problema de la movilidad urbana, debido al aumento del parque automotor en una ciudad en que la malla vial se ha incrementado muy poco y en la que la observación de las normas de tránsito y transporte por parte de los mototaxistas no es la mejor.

- El aumento de los niveles de accidentalidad vial, hasta tal punto que entre enero y septiembre de 2007, según la Cámara de Comercio de Barranquilla 90 personas resultaron muertas en accidentes de motos y en todo el año 1365 resultaron heridas, de las cuales el 61% fueron ocasionadas en accidentes relacionados con motocicletas.
- La crisis del sector formal del transporte público colectivo, que se ha visto desplazado por el mototaxismo, debido más que todo a que en éste, el precio es más económico y más rápido el desplazamiento. Los transportadores públicos formales aducen que las pérdidas por este concepto alcanzan los 300 millones de pesos diarios y que esto ha producido una disminución del parque automotor de buses, busetas y colectivos de 4.600 a 3.400. ([www.elheraldo.com.co](http://www.elheraldo.com.co) )
- El surgimiento de otras formas de transporte informal, tales como el bicitaxi y el transporte incluso en vehículos de tracción animal; además, los taxis se han visto en la necesidad de realizar el transporte colectivo de pasajeros para contrarrestar la competencia de los mototaxistas, que les disminuye el número de pasajeros o usuarios.

Es tal la incidencia del mototaxismo, que asociado a este tipo de transporte han surgido nuevas formas de delincuencia, producto igualmente de la situación de pobreza y marginalidad en que se encuentra una parte de la población y que se ha acentuado aún más con la implantación del modelo del capitalismo global. En tal sentido, la más notoria de estas formas de delincuencia, es la conocida como “fleteo” que consiste en el seguimiento a través de las motos de aquellas personas que han sacado de los bancos o de cualquier otra institución, grandes sumas de dinero, las cuales les son arrebatadas por los motociclistas que utilizan esta modalidad de robo. Desde el año 2004 cuando se empezaron a tener estadísticas de esta modalidad delictiva, las cifras se han venido incrementando; así, en el mencionado año se denunciaron 124 casos, aumentó a 265 casos en el 2005 y llegó a la cifra de 308 en el 2006; sin embargo, son cifras poco reales debido a que gran parte de de las víctimas no denuncia. De igual manera, el raponazo y otras formas de robo realizadas desde las motos se han incrementado tanto, que hoy cálculos informales señalan que diariamente se producen en la ciudad más de 100 casos.

En fin, la llegada de la Globalización ha acentuado la segregación socio-espacial ya que al mismo tiempo que se da un gran dinamismo productivo se excluye a amplios sectores de la población, lo cual se manifiesta a nivel planetario, al encontrarse por un lado las llamadas por Sassen (1991) “Ciudades Globales” que controlan gran parte de la economía mundial y por otro lado ciudades totalmente marginadas de los circuitos económicos, tales como muchas de las ciudades de África y de América Latina. Esta dualidad también se manifiesta a nivel intraurbano, tal como lo plantean Borja y Castells:

Sin embargo, el aspecto relativamente nuevo es que los procesos de exclusión social más profundos se manifiestan en una dualidad intrametropolitana, particularmente en las grandes ciudades de casi todos los países, siendo así que en distintos espacios del mismo sistema metropolitano existen sin articularse y a veces sin verse, las funciones más valorizadas y las más degradadas, los grupos sociales productores de información y detentadores de riqueza en contraste con

los grupos sociales excluidos y las personas en condición de marginación (Borja y Castells, 1997: 60)

Lógicamente, en Barranquilla este proceso también se manifiesta y se ha venido acentuando de forma notable, de tal manera que al mismo tiempo que sectores de la ciudad, especialmente al noroccidente, se transforman rápidamente a través de su vinculación con los circuitos económicos mundiales y manifestándose esto a través de la construcción de grandes edificaciones que albergan a las empresas de servicios que se han instalado en la ciudad, verbigracia: multinacionales del comercio, grandes compañías hoteleras, compañías financieras y bancarias, empresas de comunicaciones, entre otras. Igualmente, se construyen en estas zonas, grandes conjuntos residenciales, de precios exorbitantes (apartamentos y casas de más de 200.000 dólares en un país donde casi 6.000.000 de empleados reciben mensualmente menos de 200 dólares) y acabados de lujo similares a los de las urbanizaciones de lujo de las ciudades globales, por otro lado surgen grandes barrios subnormales o se empobrecen zonas enteras de la ciudad, en las cuales las viviendas son totalmente inadecuadas, los servicios públicos o no se prestan o se prestan de manera irregular y donde las condiciones materiales de existencia son totalmente precarias.

Así mismo, las diferencias sociales se acentúan dentro de la población, de tal forma que mientras “el 20% más rico de la población capta veinte veces más ingreso que el 20% más pobre” (El Herald; agosto 21 de 2007, Pag. 6), estos que conforman según el Dane el 15.6% de la población subsisten con menos de un dólar diario, lo cual les imposibilita el acceso a la educación, a la salud y en muchos casos a una vivienda de tal manera que conforman el grupo de habitantes de la calle, que en la sola zona central de la ciudad llegan a varios centenares. De otro lado, uno de cada 3 barranquilleros vive en condiciones de pobreza, con más de una necesidad básica insatisfecha y viviendo en un 74% de actividades informales, lo cual significa, ingresos bajos e inciertos, largas y extenuantes jornadas de trabajo, ningún tipo de seguridad social, ente otras condiciones desfavorables.

En fin, después de casi dos décadas de Globalización, las condiciones socioeconómicas de una parte considerable de la población se hacen cada día más precarias y los problemas espaciales de la ciudad se agravan o surgen nuevas formas de los mismos; en tanto, una mínima parte de la población se ve beneficiada de esta nueva forma que adoptó el sistema capitalista.

## **A MANERA DE CONCLUSIONES**

La ciudad de Barranquilla a lo largo del siglo XX y de lo que va corrido del siglo XXI ha experimentado una dinámica que ha pasado por diferentes etapas, en las que en cada una de ellas han existido una de serie de factores que han influido de manera decisiva, considerándose en este artículo, que son las actividades económicas predominantes y los intereses económicos, políticos y sociales de las elites de la ciudad, los factores que más han incidido en esta dinámica. Con base en esto se plantea que Barranquilla ha pasado por 4 etapas diferentes, de acuerdo con el factor que las influyó, siendo dichas etapas, las siguientes:

1900-1930: Barranquilla y el Comercio Internacional.

1930-1960: El auge de Barranquilla y el proceso de industrialización.

1960-1990: Crisis Industrial y Decadencia de Barranquilla.

## 1990-2008: La Incidencia de la Globalización.

En cada una de estas etapas, la ciudad adquirió unas características acordes con el factor que la generaba y con los intereses de las elites que adecuaban el espacio urbano a dichos intereses, lógicamente en la última etapa, la globalización se constituyó en el motor de esta adecuación del espacio, lo cual trajo como resultado el agravamiento de los problemas espaciales existentes en la ciudad y el surgimiento de nuevas formas de los mismos. Toda esta situación se generó especialmente debido a que la implantación de esta nueva etapa del capitalismo conlleva al aumento de la pobreza y de la marginalidad, ya que una parte de la población queda desligada de los sectores productivos, viéndose obligada a vivir de la informalidad y del rebusque.

Lógicamente, el aumento de la informalidad, conduce al agravamiento de algunos problemas espaciales, entre los cuales se destaca la ocupación del espacio público, el surgimiento de nuevas formas delictivas, la aparición de novedosas formas del rebusque, tales como el mototaxismo, el bicitaxismo, etc, los cuales a su vez inciden en un incremento de la problemática de la movilidad urbana. De idéntica forma la globalización ha acentuado la segregación socio-espacial y ha convertido a Barranquilla en una ciudad dual, en la cual se manifiesta esta característica a través de la existencia de zonas totalmente modernas y desarrolladas en la cual se asientan las sedes de las principales compañías del sector servicios y las urbanizaciones destinadas a los sectores privilegiados de la población, mientras que por otro lado, surgen por doquier barrios subnormales y carentes de las mínimas condiciones materiales para tener una vida digna, en los que se ubica la población pobre y marginada de la ciudad.

Además, esta condición de dualidad se manifiesta igualmente, a través de las enormes diferencias socioeconómicas entre un pequeño porcentaje de la población que recibe enormes ingresos debido a su vinculación con los sectores productivos y de servicios por un lado, mientras que por otro, un grueso número de la población queda totalmente marginado y viviendo de unos ingresos que no le permiten tener ni las condiciones mínimas para llevar una existencia digna. En síntesis, la globalización en vez de disminuir la problemática espacial que afectaba a esta ciudad, lo que ha conducido es al agravamiento y profundización de la misma.

## **LITERATURA Y FUENTES CITADAS**

BONETT, Jaime. Desindustrialización y Terciarización Espuria en el Departamento del Atlántico. Banco de la República, Centro de Estudios Regionales (CEER), Cartagena. 2005.

BORJA, Jordi y Manuel Castells. Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: Editorial Taurus. 1999

BORJA, Jordi. 2005. La Revolución Urbana (I). Las ciudades ante la globalización: entre la sumisión y la resistencia. En [www.cafedelasciudades.com.ar/tendencias\\_31.htm](http://www.cafedelasciudades.com.ar/tendencias_31.htm)

Cámara de Comercio de Barranquilla. Cifras delictivas enero-diciembre 2006. Barranquilla: Observatorio de la Seguridad. En [www.camarabaq.org.co](http://www.camarabaq.org.co)

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Colombia en cifras, Bogotá. 2005

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). La pobreza en Colombia, Bogotá. 1987.

ENGELS, Federico. La situación de la clase obrera en Inglaterra. En [www.marxists.org/espanol/m-e/1840s/situacion/situacion.doc](http://www.marxists.org/espanol/m-e/1840s/situacion/situacion.doc)

GRAU, Eusebio. La ciudad de Barranquilla en 1896. Bogotá: Imprenta La Luz. 1896.

HARVEY, David. Espacios de Esperanza. Madrid: Ediciones Akal. 2003.

LLANOS, Efraín. El Proceso de Transformación Espacial de Barranquilla en el siglo XX. Tesis presentada para optar el Título de Magister en Geografía. Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) y Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Bogotá. 2006.

MÉNDEZ, Ricardo. Geografía Económica. La lógica espacial del capitalismo global. Madrid: Editorial Ariel, 1997.

METROTRÁNSITO Barranquilla. Estadísticas sobre Parque Automotor. En [www.metrotransito.gov.co](http://www.metrotransito.gov.co)

MORENO, José y José Ramos. Pobreza e Institucionalidad: el rol del Estado y las aspiraciones de los pobres de Barranquilla. En Investigación y Desarrollo, Vol. 15, N° 1, Barranquilla: Universidad del Norte, 2007.

NICHOLS, Theodore. Surgimiento de Barranquilla. Barranquilla: Suplemento de la Cámara de Comercio de Barranquilla. 1983.

OSPINO, Porfirio. El desarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional 1777-1993. En Barranquilla: Lecturas Urbanas. Barranquilla: Observatorio del Caribe Colombiano y Universidad del Atlántico. 2003.

PARADA, Jairo. Ciudad y apertura económica: El caso de Barranquilla 1991-1996. En Barranquilla: Lecturas Urbanas. Barranquilla: Observatorio del Colombiano y Universidad del Atlántico. 2003.

Pocas luces en el Concejo para solucionar problemas de mototaxis. En [www.elheraldo.com.co](http://www.elheraldo.com.co)

PROMOCENTRO. Censo De Vendedores Zona Central, Barranquilla. 2005.

¿Qué hacer para acabar la pobreza? En el Herald, agosto 21 de 2007, Página, 6. Barranquilla.

RASCH, Enrique. Directorio Comercial Pro-Barranquilla. Barranquilla: Sociedad de Mejoras Públicas. 1928.

ROMERO, José Luis. Latinoamérica: Las ciudades y las ideas. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia. 1999.

SASSEN, Saskia. The global city. New York, London, Tokio. Princeton: Princeton University Press. 1991.

