

Metropolización de Barranquilla y problemática espacial de Soledad (Atlántico)

Barranquilla's metropolization and the spatial issue
of Soledad-Atlántico

Efraín Llanos Henríquez*

Resumen

En este ensayo se hace un análisis de la influencia que el proceso de metropolización de Barranquilla ha ejercido en el surgimiento y consolidación de la problemática espacial del municipio de Soledad y de la manera como la Nueva Planeación Territorial Estratégica (NPTE) puede contribuir en la solución de dicha problemática. Se basa, más que todo, en una profunda revisión bibliográfica acerca de las tres temáticas que se abordan: metropolización, problemática espacial y NPTE; de igual forma, se utilizan las experiencias vividas por el autor en estos dos municipios del departamento del Atlántico. Se inicia el artículo con una caracterización del proceso de metropolización de Barranquilla, se continúa con la descripción y análisis de la problemática espacial de Soledad, y se finaliza con los aportes que la NPTE puede hacer en la búsqueda de soluciones eficaces a los problemas espaciales que presenta este municipio del Caribe colombiano.

Palabras clave: Metropolización, Planeación territorial estratégica, Problemática espacial.

* Magíster en Geografía. Profesor Titular de Geografía, Universidad del Atlántico y Universidad Simón Bolívar. efrainlh@hotmail.com

Abstract

This essay analyzes the influence of the metropolization process of the city of Barranquilla on the upsurge and consolidation of the spatial problems of the municipality of Soledad and how the New Strategic Territorial Planning (NPTE) can contribute to the solution of such problems. It is mostly based on a deep bibliographical review about the three topics undertaken: metropolization, spatial problems and NPTE. The experiences lived by the author in these two municipalities of the Departamento del Atlántico are also used. This article starts with a characterization of the metropolization process of Barranquilla, then it moves on to the description and analysis of Soledad's spatial problems and finally, it ends with the presentation of the contributions the NPTE could make aiming at the efficient solution of the spatial problems present in this municipality of the Colombian Caribbean.

Key words: Metropolization, Spatial problems, Strategic territorial planning.

1. Introducción

No existe duda alguna de que desde el advenimiento del sistema capitalista la ciudad se ha convertido en el espacio creado por la humanidad que presenta la dinámica más acelerada, que le ha permitido pasar por diferentes etapas, cada una de ellas acorde con el periodo que esté viviendo el sistema capitalista. Así se ve cómo la ciudad ha evolucionado desde la ciudad comercial, propia de los inicios del sistema, hasta la ciudad de la época de la globalización, pasando por la industrial y la monopolista.

Lógicamente, Barranquilla y Soledad, ciudades contiguas del Caribe colombiano, también han experimentado dicho proceso de evolución, con las diferencias lógicas que se producen con respecto al proceso de urbanización que se ha dado en países altamente desarrollados y con las similitudes con respecto a los países de América Latina. En el caso concreto de este pequeño ensayo, queremos abordar el proceso de metropolización de Barranquilla y la influencia que ha ejercido en la problemática espacial de Soledad; de allí que se pretenda responder con este ejercicio académico las siguientes preguntas: ¿cuáles son las características más notables del proceso de metropolización de Barranquilla?, ¿cuáles son los principales problemas espaciales de Soledad?, ¿es la problemática espacial de Soledad una consecuencia de la metropolización en Barranquilla? y ¿puede la Nueva Planeación Territorial Estratégica contribuir con la solución de

la problemática espacial de Soledad? El objetivo de este ensayo es analizar el proceso metropolización de Barranquilla y la influencia ejercida por este en la problemática espacial de Soledad.

Partimos de la hipótesis de que gran parte de los problemas espaciales de Soledad se han generado como consecuencia del proceso de metropolización de Barranquilla, que ha llevado a que una considerable proporción de la población del primero de los municipios se haya ubicado allí de una manera rápida y caótica, debido al crecimiento desmesurado de Barranquilla, lo cual ha superado cualquier posibilidad de planificación del territorio y ha disparado la aparición de graves problemas espaciales, verbigracia: la marginalidad, la insuficiencia de servicios públicos y el déficit de vivienda. De igual manera, planteamos que la Nueva Planeación Territorial Estratégica puede aportar elementos básicos en la solución de la problemática espacial que afecta a este municipio atlanticense.

El ensayo se divide en tres partes: en la primera se caracteriza el proceso de metropolización de Barranquilla, en la segunda se analiza la influencia de este proceso en la problemática espacial de Soledad y en la tercera se analiza el rol que puede ejercer la Planeación Territorial Estratégica en la solución de los problemas espaciales de Soledad; finalmente se plantean algunas conclusiones. Para abordar esta temática me he basado en la lectura y análisis de obras de autores como Mertins (2000,

2010), Farinós (2007, 2009, 2010), Fernández (2006), Berry (1975), Castells (1973, 1976), Soja (2003) y Borja y Castells (2004), entre otros; de igual manera, sirven de base a este ejercicio académico las experiencias vividas por el autor en ambos municipios.

2. Metodología

El trabajo se basa fundamentalmente en una revisión bibliográfica profunda acerca de tres temas fundamentalmente: en primer lugar, lo correspondiente a la urbanización en general, y en especial a los procesos de metropolización, y en este caso concreto al correspondiente a Barranquilla, para lo cual me apoyo en autores como Castells (1973, 1976), Berry (1975) y Llanos (2006), entre otros; en segundo lugar, abordo el análisis de la problemática espacial de Soledad y la influencia que ha ejercido Barranquilla en ella, utilizando como fuentes principalmente a Llanos (2010) y los datos provenientes de organismos como el Dane y la Alcaldía de Soledad; finalmente se analiza el papel que puede ejercer la Nueva Planeación Territorial Estratégica, utilizando como soporte teórico a autores como Farinós (2007, 2009, 2010), Gómez Orea (2009), Iracheta (1997) y Fernández (2006).

Es un ensayo básicamente descriptivo y explicativo, enmarcado dentro de la investigación cualitativa, utilizando para su desarrollo fuentes secundarias en su mayor parte, aunque algunos datos son obtenidos directamente por el autor a través de sus experiencias en los dos municipios y de conversaciones realizadas

con habitantes de estas dos unidades político administrativas. El enfoque utilizado es el Crítico social, y el método corresponde al planteado por Harvey (2003), es decir, el materialismo histórico-geográfico.

3. El proceso de metropolización de Barranquilla

No existe duda alguna de que la ciudad se ha convertido, con la aparición y consolidación del capitalismo, en uno de los espacios más dinámicos, gracias al desarrollo alcanzado por este sistema económico; de tal manera que los cambios en las relaciones sociales y en los medios de producción (en especial a través de la ciencia y la tecnología) se reflejan inmediatamente en el espacio urbano, tal como lo plantea Santos, citado por Geraiges: “En la medida que la economía se altera profundamente, así como la sociedad correspondiente, y en la medida también en que los tipos de relaciones económicas y de todo orden cambian substancialmente, las ciudades se vuelven otra cosa en relación con lo que eran antes” (1995: 130); en un sentido similar se manifiesta Singer cuando afirma: “Las transformaciones de la estructura económica ocasionadas por el desarrollo no sólo provocan una rápida urbanización, sino también una fuerte concentración urbana” (1979: 84); de igual manera, Castells, refiriéndose a la metropolización, destaca la relación entre desarrollo tecno-científico y espacio geográfico en general y espacio urbano en particular, al señalar: “Esta conexión entre espacio y tecnología es, pues, el lazo

material más inmediato de una profunda articulación existente entre el conjunto de una determinada estructura social y esta nueva forma urbana” (1976: 31).

Toda esta dinámica de las ciudades ha sido del interés de los geógrafos y de otros científicos sociales, tales como Castells (1973, 1976), Soja (2003), Singer (1979), Berry (1975) y Harvey (1977, 2003), entre otros; de igual forma, algunos de los anteriores y otros, como Aguilar (2002), Aguilar y Buchlofer (1984), Aguilar y Escamilla (1999), Gouëset (1998, 2005), Mertins (2000, 2010) y Morales (1972), se han dedicado al análisis de una de las formas de este proceso, en este caso, la metropolización. Por su parte, autores colombianos como Pinto (1986), Cardona (1973), Jaramillo y Cuervo (1987), Alfonso (2001) y Arguedas y Rodas (1988), entre otros, han abordado estas temáticas; al igual que el Grupo Urbano Campo, que se destaca con su obra pionera “La urbanización en Colombia” (1973).

Barranquilla, en su calidad de ciudad, también ha pasado, lógicamente, por esta dinámica; desde finales del siglo XIX se constituyó en una de las ciudades colombianas que ha experimentado una dinámica muy acelerada, que la condujo de ser un pequeño villorrio, sin mayor importancia, a convertirse en una de las cuatro principales urbes de nuestro país, ayudando a constituir lo que Gouëset (1998) denomina “cuadricéfala urbana”. Esta dinámica de Barranquilla estuvo influida por muchos factores, de los cuales dos son los más importantes: la inserción de la economía de esta ciudad

en el comercio mundial y la industrialización que se generó a mediados de la década de los treinta del siglo XX. La inserción de la economía de Barranquilla al comercio mundial se produjo debido, más que todo, a tres hechos fundamentales: la navegación a vapor a través del río Magdalena, del cual Barranquilla se convirtió en el puerto principal; la construcción del muelle de Puerto Colombia (inicialmente el de Sabanilla), y la construcción del ferrocarril de Bolívar, que comunicaba al puerto marítimo con Barranquilla; todas estas obras de infraestructura posibilitaron la conversión de la ciudad en el primer puerto marítimo y fluvial del país y permitieron la llegada de numerosos comerciantes provenientes del exterior y la acumulación de suficientes capitales que no solo fueron invertidos en el comercio, sino también en otros sectores de la economía. La importancia económica de Barranquilla permitió igualmente el incremento de la población de la ciudad, que pasó de tener aproximadamente 6.000 habitantes a mediados del siglo XIX a 40.000 a principios del siglo XX y a un poco más de un millón a principios del siglo XXI.

La dinámica experimentada por Barranquilla la condujo a que en un momento de su desarrollo iniciara un proceso de metropolización que le permitió adquirir las características propias de este tipo de urbe, tal como lo plantea Mertins (2010), es decir, elevar el tamaño de su población (mayor de un millón de habitantes), ampliar su oferta de servicios de alto rango (servicios financieros, centros

comerciales, educación superior, entre otros), concentrar gran parte de las instituciones gubernamentales y ejercer una influencia económica, política y social sobre un entorno muy amplio, entre otras características.

Si se considera la metropolización como “un tipo de interrelación socio-espacial de la gran ciudad con los centros urbanos y el área rural circundante, que consiste en que la gran ciudad establece fuertes relaciones de interdependencia con su entorno, aun antes de su fusión física, al punto que configura una unidad socio-espacial más amplia, que con frecuencia involucra entidades político-administrativas diferentes” (Alfonso, 2001: 109), no existe ninguna duda de que Barranquilla es una ciudad metropolitana que ha establecido gran cantidad de relaciones no solo con los municipios del departamento del Atlántico, sino también con toda la Región Caribe colombiana, en la cual las diferencias entre campo y ciudad han venido diluyéndose, y donde el primero adquiere las características de la segunda y viceversa, tal como fue planteado desde 1902 por H. G. Wells: “La ciudad se extenderá hasta adquirir proporciones considerables y muchas de las características de lo que hoy es el campo [...]. El mismo campo mostrará muchas de las cualidades de la ciudad. La antítesis entre ambos no se dará más [...] las líneas divisorias desaparecerán totalmente” (citado en Berry, 1975: 76).

Pero el verdadero proceso de Metropolización de Barranquilla coincide con

lo sucedido en los países latinoamericanos, en los que por su condición de dependencia con respecto a los países desarrollados, de acuerdo con lo planeado por Castells (1973, 1976), Parisi (1972) y Cardona (1973), la urbanización no fue resultado de un gran desarrollo económico y tecnológico,

sino que ha sido producto más que todo de una migración masiva del campo a la ciudad, como consecuencia de unas actividades agrícolas con poca tecnificación, de un monopolio de la tierra que no permite a los campesinos el acceso a las mismas y de unas condiciones de vida desfavorables que empujan a estos a las ciudades (Llanos, 2006: 41).

De igual manera, el crecimiento vegetativo de la población, generado por un aumento de la natalidad y una disminución notable de la mortalidad, contribuyó con este incremento de la población de las ciudades latinoamericanas. En general, Barranquilla responde, al igual que las metrópolis latinoamericanas, a lo planteado por Aguilar y Buchlofer:

La formación de grandes áreas metropolitanas en América Latina es un rasgo que ha caracterizado el crecimiento urbano en este continente, particularmente en los últimos treinta años. Este proceso de concentración urbana se presenta, entre otras, bajo las siguientes condiciones: altas tasas de natalidad, grandes volúmenes de migración rural-urbana, industrialización con baja absorción de mano de obra, estructuras agrarias expulsivas, presencia de grandes masas de población marginal, y una

administración ampliamente centralizada como herencia de la época colonial (1984: 132-133).

La influencia del capitalismo central en la urbanización de los países latinoamericanos, y la dependencia de estos con respecto a las naciones imperialistas y a la situación del capitalismo mundial conduce a que dos de los momentos fundamentales del proceso de metropolización en esta parte del mundo, es decir, de acuerdo con Mertins (2000): a finales de la década de los veinte y a principios de la de los treinta del siglo pasado, para el caso de ciudades como Sao Paulo y Río de Janeiro, entre otras, y después de 1950 para Bogotá y Lima, por ejemplo, hayan sido impulsados por dos hechos ligados a la dinámica de este sistema. El primero de los momentos coincidió con la crisis general del capitalismo de 1929, durante la cual la imposibilidad de los países desarrollados de satisfacer la demanda de productos industriales obligó a los países dependientes a iniciar un proceso de industrialización, especialmente de industrias ligeras, que no requería de un gran desarrollo tecnológico; en estos años las ciudades de estos países comenzaron un proceso de crecimiento. El segundo momento de la urbanización de los países latinoamericanos coincide con el periodo posterior a la segunda guerra mundial, en el cual los niveles de acumulación de los grupos monopólicos internacionales, especialmente de Estados Unidos, los obliga a invertir sus capitales en algunas industrias de los países dependientes, buscando unos mayores niveles de ganancia y ventajas competitivas frente a

los grupos monopólicos competidores; en esos momentos las ciudades tercermundistas comienzan a aumentar en número y en población.

Para el caso de Barranquilla, la crisis general del capitalismo de 1929 y la existencia de capitales provenientes más que todo del comercio internacional, que esta ciudad dominaba, gracias a su condición de principal puerto marítimo y fluvial del país, facilitó el inicio de un proceso de industrialización que de alguna manera incidió en el comienzo de una expansión de la ciudad, no solo desde el punto de vista físico –la ciudad pasa de tener un área urbanizada de 1.028 hectáreas a principios de la década de los treinta a un poco más de 3.000 a principios de la década de los sesenta–, sino igualmente poblacional, al pasar de 140.000 habitantes en 1930 a casi 500.000 a principios de la década de los sesenta; de igual forma, la ciudad adquiere gran importancia económica en la región y en el país.

Sin embargo, a finales de la década de los cincuenta, la ciudad empieza a mostrar signos de crisis, como consecuencia de la pérdida de importancia del puerto marítimo, debido a la consolidación del puerto de Buenaventura; así mismo, el puerto fluvial empieza a tener problemas de navegabilidad a causa de la excesiva sedimentación del río Magdalena, y la industria también comienza a decaer al no ser competitiva con respecto a la industria del interior del país; todo esto ocasiona que a partir de la década de los sesenta la expansión de la ciudad se haga

más que todo a través de la creación de un gran número de barrios de invasión, contruidos por la población de escasos recursos, inmigrante o no, que no tenía acceso a los sectores formales de la producción y se dedicaba al rebusque y la informalidad. La magnitud de los barrios de invasión es tal que, según Ospino (2003), la expansión física de la ciudad entre 1957 y 1993 fue generada en un 60% por urbanizaciones no formales, es decir, por barrios de invasión.

Hoy Barranquilla vive una nueva etapa en su proceso de metropolización, la cual arrancó desde la década de los noventa, igualmente impulsada por un hecho ligado al capitalismo: la globalización, en la que se ha iniciado un proceso de relativa recuperación de la ciudad, que ha tratado de hacerse atractiva a la inversión extranjera a partir, en especial, de sus ventajas en materia de localización; no obstante, principalmente se ha presentado un traslado de la industria hacia las áreas periféricas, mientras que la ciudad se consolida como una zona de servicios de alto rango, en especial lo correspondiente a los servicios financieros, hoteleros, educativos, de comunicación, comerciales y de salud, lo cual se ha manifestado en la expansión hacia el noroccidente de la zona de servicios de alto rango y en la presencia en prácticamente todos los sectores de la ciudad de centros comerciales y otro tipo de servicios demandados por la población, incluso de medios y bajos recursos. Además, la metropolización de la ciudad implica un aumento de la mancha urbana, en la que la conurbación con Soledad y el aumento

del área urbanizada de este municipio han conducido de hecho a una conurbación entre Soledad y Malambo; es decir, ha empezado a generarse, de acuerdo con Mattos (2001) y Aguilar (2002), una dinámica metropolitana extendida.

4. Metropolización de Barranquilla y problemática espacial de Soledad

Uno de los municipios del departamento del Atlántico que más han sido influidos por la metropolización de Barranquilla es Soledad, que se conurbó con Barranquilla desde comienzos de la década de los cincuenta del siglo pasado, lo cual generó una mancha urbana sin solución de continuidad entre estos dos municipios (ver Figura 1); desde ese momento la dinámica espacial de Soledad ha estado en gran parte afectada por la dinámica espacial de Barranquilla, lo cual ha generado en ese municipio un crecimiento muy rápido, tanto de carácter físico como poblacional, que ha traído, además, una serie de problemas socio-espaciales de diferente índole y gravedad. La causa fundamental de esta conurbación reside en el hecho de que la dirección hacia la cual se expandió más rápidamente la capital del departamento del Atlántico fue hacia el sur, y de manera especial en dirección a Soledad; lógicamente, varias razones o factores influyeron en este hecho, dentro de ellos los más notorios son:

- La construcción de obras de infraestructura fundamentales para Barranquilla, pero que fueron establecidas en Soledad, verbigracia: el

aeropuerto Ernesto Cortissoz, la terminal de transportes y la central de abastos.

- La instalación de industrias a lo largo de la antigua vía a Soledad (calle 17) y de la autopista al aeropuerto (ver Figura 1), debido, entre otras razones, a los bajos precios del suelo en Soledad, a la existencia de mano de obra, al menor control de las autoridades de este municipio, al menor valor de los impuestos y a la cercanía a la principal vía de comunicación con parte del interior del país.
- La construcción de urbanizaciones obreras hacia el sur de la ciudad, debido a los bajos precios de las tierras en este sector de Barranquilla; el establecimiento de estos barrios se inicia a partir de la década de los treinta, y se acentúa en las décadas posteriores, ejemplo: barrio Las Nieves, en la década de los treinta; San José y Montes, en la de los cuarenta; Cevillar, Simón Bolívar y El Carmen, en la de los cincuenta; La Victoria, en la de los sesenta, y El Campito, en la de los setenta.
- La aparición de un número considerable de barrios de invasión, que a partir de finales de la década de los cuarenta empezaron a surgir en esta zona de la ciudad y que se acentuaron en las décadas de los sesenta y setenta, hasta cubrir casi la totalidad del sur de Barranquilla, dejando muy poco espacio para nuevas urbanizaciones obreras.

La escasez de tierras en el sur de Barranquilla para la construcción de nuevas urbanizaciones obreras y para nuevos barrios de invasión produjo un doble efecto que influyó en el crecimiento de Soledad; en primer lugar, a partir de la década de los setenta, los planes de vivienda para sectores populares impulsados por el gobierno, para disminuir el déficit de vivienda en Barranquilla se ubicaron en terrenos de Soledad, incrementándose de manera notoria en las décadas de los ochenta y noventa –urbanizaciones como El Hipódromo, Salamanca, Las Moras, Las Gaviotas, El Parque, Soledad 2000 y La Arboleda son un buen ejemplo de este proceso (ver Figura 1)–; en segundo lugar, los barrios de invasión –solución de vivienda para los marginados– también comenzaron a ubicarse en jurisdicción de Soledad, copando gran parte de la zona no urbanizada del municipio, en especial al occidente –barrios subnormales como El Ferry, Primero de Mayo, Manuela Beltrán, Villa del Rey y San Vicente, entre otros, son ejemplos de este proceso (ver Figura 1).

La llegada masiva de nuevos habitantes a Soledad, con el consiguiente notable incremento de la población (de 20.914 habitantes en 1951 –cuando se iniciaba la conurbación con Barranquilla– pasó a 535.417 en 2010, según cifras del DANE, aunque en el municipio se dice que hoy son más de 600.000 pobladores), aunada a la expansión física del área urbanizada, en un municipio con recursos relativamente escasos y pésimamente administrados, ocasionaron la aparición de un número



Figura1. Conurbación de Barranquilla y Soledad

Fuente: Google Earth, consultado septiembre de 2010.

notable de problemas socio-espaciales que hoy agobian a este municipio; dentro de ellos podemos señalar, de acuerdo con Llanos (2010), los siguientes:

- La insuficiente prestación de los servicios públicos, debido a la rapidez de la expansión física y a su poca planeación, de tal manera que hoy muchos barrios, en especial, los subnormales, no cuentan con la totalidad de los servicios básicos.
- El proceso de pauperización acelerada de una parte considerable de la población, hasta tal punto que en la actualidad, según el DANE, el 24% de sus pobladores viven con Necesidades Básicas Insatisfechas, y en los barrios marginales casi el total de su población vive en condiciones de miseria.
- La creciente terciarización de la economía por la vía de la informalidad, la cual se manifiesta en la prestación

de servicios informales tales como: la venta de minutos de celular, el comercio móvil o estacionario que ocupa el espacio público y la existencia de sistemas ilegales de transporte, verbigracia: mototaxismo y bicitaxismo; actividades que proliferan debido a que se convierten en las opciones a través de las cuales los pobres y marginados pueden acceder a unos escasos recursos.

- Los índices de violencia que muestra Soledad en los actuales momentos son, relativamente, los más elevados del departamento del Atlántico; de igual manera, la delincuencia y la inseguridad son problemas preocupantes.
- Además, la contaminación, el caos vehicular, la deficiente movilidad y la corrupción político-administrativa son, entre otros, problemas notables que agobian este territorio atlanticense.

Como se puede notar, la metropolización de Barranquilla generó una serie de consecuencias para Soledad; algunas positivas, sin ninguna duda, pero de igual forma ha influido en la aparición de una gran cantidad de problemas socio-espaciales que han convertido a este municipio en uno de los más caóticos del país.

5. La nueva planeación territorial estratégica como alternativa de solución a la problemática espacial de Soledad

Tal como se señaló, la problemática socio-espacial de Soledad es multicausal; pero es

necesario enfatizar que el agravamiento de los problemas se debe, sin ninguna duda, a la inexistencia de una planeación territorial adecuada que tenga en cuenta los aspectos físicos, económicos y sociales del municipio y que posibilite la participación de la comunidad en la búsqueda de soluciones racionales a los múltiples problemas que agobian esta población.

La planeación en Colombia comenzó a mediados del siglo anterior, como resultado de las recomendaciones de la Comisión del Banco Mundial que llegó a nuestro país en 1949; en 1951 se creó la Oficina de Planeación, y en 1958 se estableció el Consejo Nacional de Política Económica y de Planeación y el Departamento Nacional de Planeación y Servicios Técnicos; en 1968, con la reforma constitucional, aparece el concepto de Áreas Metropolitanas, que solo se concretan en la Ley 61 o Ley Orgánica de Desarrollo Urbano, del año 1978, y se regulan a través de la Ley 128 de 1994 o Ley Orgánica de las Áreas Metropolitanas. Asimismo, regulan la planeación en nuestro país la ley 9.^a de 1989 o Ley de Reforma Urbana, a través de la cual se establecen normas acerca de los planes de desarrollo urbano, y la Ley 388 de 1997, a través de la cual se establece la obligación para los municipios de presentar planes de ordenamiento territorial; esta ley, y sus decretos reglamentarios, es la que actualmente rige en materia de planeación territorial.

Para el caso del departamento del Atlántico, en general, y del municipio de Soledad, en particular, la planeación se

hizo notar desde el primer momento por medio del Plan de Fomento del Departamento del Atlántico, formulado en 1952; más adelante, con la Ordenanza 028 de 1981 de la Asamblea Departamental, se crea el Área Metropolitana de Barranquilla, en la cual queda incorporado el municipio de Soledad, y posteriormente se implementa el Plan Integral del Área Metropolitana de Barranquilla de 1982.

La Ley 388 de 1997 regula actualmente todo lo correspondiente al ordenamiento territorial, y, por ende, obliga al municipio de Soledad a presentar Planes de Ordenamiento Territorial a partir del año 2000; pero se puede afirmar que en este municipio los intentos de planeación que se han realizado han sido, más bien, una caricatura, ya que no han tenido en cuenta la participación de la comunidad ni las características físicas, económicas y culturales del municipio, y no han considerado las potencialidades y limitaciones del territorio; es decir, se han realizado de manera inapropiada, principalmente con base en los intereses de los grupos privilegiados de la población, aliados con autoridades gubernamentales corruptas y con grupos armados al margen de la ley, que han hecho del municipio de Soledad uno de los más caóticos del país y de los que mayores problemas espaciales, de inseguridad social, pobreza y marginalidad presentan. En síntesis, la planeación territorial que se ha desarrollado en este municipio atlanticense se puede considerar la antítesis de la Nueva Planeación Territorial Estratégica (NPTE).

Ante la situación tan desfavorable del municipio de Soledad, la NPTE se presenta como una alternativa válida en la búsqueda de soluciones para sus múltiples problemas territoriales, ya que, de acuerdo con Fernández (2006) y Farinós (2007, 2010), y parcialmente con Iracheta (1997) y Borja y Castells (2004), esta busca la equidad, la competitividad, la sostenibilidad y la gobernanza; en tal sentido, se constituye en un elemento vital a la hora de resolver los mencionados problemas. Las características más sobresalientes de la NPTE son, entre otras, las siguientes:

- Es integral u holística, ya que tiene en cuenta todos los aspectos del territorio, es decir, los aspectos físico, económico, social, cultural y gubernamental, entre otros. En tal sentido, supera la tradicional planeación basada únicamente en la ordenación de los usos del suelo; de allí que aplicar estos aspectos a la planeación de Soledad sería un avance considerable en la búsqueda del bienestar para esta población.
- Es participativa, ya que involucra a todos los actores susceptibles de participar en el proceso, desde las autoridades hasta la comunidad, pasando por los técnicos o especialistas. Con lo anterior se supera uno de los más notorios errores de la planeación del municipio atlanticense, la cual se ha caracterizado por haber sido hecha por unos pocos y con escasa participación de la comunidad en general.

- Es de ciclo largo y permite la evaluación constante, con lo cual se puede ajustar y acomodar a los ciclos más cortos de las autoridades políticas de la comunidad.
- Es multiescalar, es decir, que puede abarcar desde la localidad hasta niveles regionales e interregionales, que permiten una mayor integración y la consecución de objetivos más amplios y la solución integral de problemas más generales que afectan a un conglomerado mayor. Este aspecto es muy importante para Soledad, ya que el municipio presenta una serie de problemas producto de la influencia de factores externos, como la influencia de Barranquilla, lo cual significa que la solución de ellos pasa por la implementación de medidas que están por encima de las posibilidades de la localidad y requieren de la colaboración y ayuda de Barranquilla, el departamento del Atlántico e incluso la nación.
- Implica la Gobernanza, una forma diferente de gobierno que se centra en la acción colectiva a través de la participación y cooperación de todos los actores en la toma de decisiones y basada en los principios de apertura, participación, responsabilidad, efectividad y coherencia, que conduce a un desarrollo económico más justo y sostenible. Lógicamente, la implementación de esta nueva forma de gobierno en el municipio de Soledad significaría la superación de gran parte de los problemas de corrupción e

ineficacia que caracterizan a la administración municipal y llevaría a la puesta en práctica de formas de planeación más rigurosas y que tengan en cuenta las características de la Planeación Territorial Estratégica.

En fin, la solución de los múltiples problemas territoriales que presenta Soledad requiere, entre otras medidas, de la puesta en práctica de nuevas formas de planeación, en este caso específico, de la Nueva Planeación Territorial Estratégica, que nos conduce a una forma más elaborada y más acorde con el Desarrollo Sostenible, es decir, con lo propuesto, entre otros, por Farinós y Romero (2007) y Massiris (2009): la Planificación del Desarrollo Territorial Sostenible.

6. A manera de conclusiones

De manera indudable se puede afirmar que gran parte de la problemática socio-espacial que agobia a Soledad es consecuencia directa de un crecimiento rápido –tanto físico como poblacional–, generado en gran parte por la influencia ejercida por Barranquilla en su proceso de metropolización; de allí que la creciente pauperización de su población, la terciarización espuria de su economía, la violencia, la inseguridad, la delincuencia, la contaminación y la corrupción político-administrativa, entre otros, se originaron por esta influencia, en este caso negativa, de Barranquilla.

Ante esta situación, de indudable complejidad y gravedad, se requiere

implementar unas nuevas formas de planeación territorial; en tal sentido, la Nueva Planeación Territorial Estratégica se constituye en una posible solución a la problemática territorial que afecta a Soledad, ya que presenta una serie de características que permiten afrontar con mayores posibilidades de éxito la situación crítica por la que atraviesa esta población. Las características más notables de esta NPTE son, entre otras: la integralidad o su carácter holístico, la participación, la transparencia, la

multiescalaridad y la nueva forma de gobierno o gobernanza. Aunque la NPTE no es la panacea milagrosa que solucione todos los problemas territoriales de Soledad, su implementación, sin ninguna duda, puede contribuir en alto grado a dicha solución.

De igual manera, se requiere que Barranquilla, en su calidad de responsable de parte notoria de los problemas socio-espaciales de Soledad, contribuya con recursos y asesorías a la solución de ellos.

Literatura citada

- Aguilar, A. y Buchofler, E. (1983). "Nezahualcóyotl. Planeación urbana y ordenación en la periferia de la ciudad de México". Boletín del Instituto Geográfico, 13: 131-173. México: Universidad Autónoma de México.
- Aguilar, A. y Escamilla, I. (1999). Problems of megacities: social inequalities, environmental risks and urban governance. México: Universidad Autónoma de México.
- Aguilar, A. (2002). "Las megaciudades y las periferias extendidas. Ampliando el concepto en Ciudad de México". EURE, 28(85): 121-149. Santiago de Chile.
- Alfonso, O. (Ed.). (2001). Ciudad y región en Colombia. Nueve ensayos de análisis socioeconómico y espacial. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Arguedas, M. y Rodas, A. (1988). El proceso de metropolización de la sabana de Bogotá. Bogotá: Centro Interdisciplinario de Estudios Regionales CIDER, Universidad de Los Andes.
- Berry, B. (1975). Consecuencias humanas de la urbanización. Madrid: Pirámide.
- Borja, J. y Castells M. (2004). Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: Taurus.
- Cardona, R. (1973). "La urbanización no controlada en Colombia". En: Castells, M. *et al.*: Imperialismo y urbanización en América Latina (pp. 167-182). Barcelona: Gustavo Gili.
- Castells, M. (1973). "La urbanización dependiente en América Latina". En: Castells, M. *et al.* pp. 7-26. Imperialismo y urbanización en América Latina. Barcelona: Gustavo Gili.

- Castells, M. (1976). La cuestión urbana. Madrid: Siglo XXI.
- De Mattos, C. (2001). "Metropolización y suburbanización". EURE, 27(80): 5-8. Santiago de Chile.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. Censos de población 1905-2005. Bogotá.
- Farinós, J. y Romero, J. (2007). Territorialidad y buen gobierno para el desarrollo sostenible. Colección: Desarrollo Territorial. Serie Estudios y Documentos, 2. España: Publicaciones de la Universidad de Valencia.
- Farinós, J. (2009). "Bases, métodos e instrumentos para el desarrollo y la cohesión territoriales". En: Farinós, J.; J. Romero y J. Salom (Eds.): Cohesión e inteligencia territorial. (pp. 17-62). Colección: Desarrollo Territorial. Serie Estudios y Documentos, 7. España: Publicaciones de la Universidad de Valencia.
- Farinós, J. (2010). Nueva planificación territorial. Aproximación conceptual y metodológica. Módulo presentado en el Seminario de Profundización I en el Curso de Doctorado de Geografía del convenio entre la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC) y el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC). Bogotá, agosto 14, 20 y 21 de 2010.
- Fernández, J. (2006). Planificación estratégica de ciudades: Nuevos instrumentos y procesos. Barcelona: Reverté.
- Geraiges, A. (1995). "Algunas consideraciones metodológicas sobre las metrópolis latinoamericanas". *Cuadernos de Geografía*, 5(2): 124-128. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Gómez Orea, D. (2007). "Requisitos de la Planificación Territorial hoy. Evaluación de los procesos territoriales". En: Farinós, J. y J. Romero. 2007. *Territorialidad y buen gobierno para el desarrollo sostenible*. Colección: Desarrollo Territorial. Serie Estudios y Documentos, 2. España: Publicaciones de la Universidad de Valencia.
- Gouëset, V. (1998). Bogotá: nacimiento de una metrópoli. La originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX. Bogotá: Tercer Mundo.
- Gouëset, V. (2005). "Metropolización, poder local y cooperación territorial en la región urbana de Bogotá". En: Gouëset, V. et al. (Coords.): *Hacer metrópoli. La región urbana de Bogotá de cara al siglo XXI* (pp. 65-104). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Grupo Urbano Campo. (1973). La urbanización en Colombia. Bogotá: Biblioteca Marxista Colombiana.
- Harvey, D. (1977). Urbanismo y desigualdad social. Madrid: Siglo XXI.
- Harvey, D. (2003). Espacios de esperanza. Madrid: Akal.
- Iracheta, J. (1997). Planeación y desarrollo: Una visión del futuro. México: Plaza y Valdés.

- Jaramillo, S. y Cuervo L. (1987). La configuración del espacio regional en Colombia. Bogotá: Centro de Estudios de Desarrollo Económico CEDE, Universidad de Los Andes.
- Llanos, E. (2006). “El proceso de transformación espacial de Barranquilla en el siglo xx”. *Perspectiva Geográfica*, 12:11-35. Bogotá: Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) y Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC).
- Llanos, E. (2010). *Urbanización acelerada y problemática espacial: Soledad-Atlántico 1980-2010*. Proyecto de investigación presentado como requisito de ingreso al curso de Doctorado de Geografía del convenio entre la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC) y el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC). Bogotá.
- Massiris, A. (2009). “Desarrollo territorial sostenible en América Latina”. En: Farinós, J.; Romero, J. y J. Salom (Eds.): *Cohesión e inteligencia territorial* (pp. 121-138). Colección: Desarrollo Territorial. Serie Estudios y Documentos, 7. España: Publicaciones de la Universidad de Valencia.
- Mertins, G. y Müller, J. (2000). “El traslado de servicios de alto rango desde el centro de Bogotá hacia el norte: etapas, parámetros y consecuencias”. *Perspectiva Geográfica*, N.º 5, primero y segundo semestres de 2000. Bogotá: Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) y Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC).
- Mertins, G. (2010). Las metrópolis latinoamericanas: vulnerabilidad-informalidad-gobernabilidad. Material entregado durante el desarrollo del Módulo: La metropolización y sus efectos socioeconómicos y estructural-espaciales, desarrollado en el Seminario de Profundización I en el curso de Doctorado en Geografía del convenio entre la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC) y el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC). Bogotá.
- Morales, M. (1972). “El proceso de metropolización en Chile y América Latina”. En: Parisi, L. *Modo de producción y metropolización en América Latina* (pp. 43-72). Santiago de Chile: Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales, ILDIS.
- Ospino, P. (2003)s. “Eldesarrollo urbano de Barranquilla y su dinámica regional 1777-1993”. En: *Barranquilla: Lecturas urbanas*. Barranquilla: Observatorio del Caribe colombiano y Universidad del Atlántico, pp. 3-44.
- Parisi, L. (Ed.). (1972). *Modo de producción y metropolización en América Latina*. Santiago de Chile: Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales.
- Pinto, D. (1986). “Perfiles históricos del fenómeno urbano actual en Colombia”. *Colombia Geográfica*, xii (1): 7-21. Bogotá: Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC).
- Singer, P. (1979). *Economía política de la urbanización*. México: Siglo XXI.
- Soja, E. (2003). *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*. Oxford: Blackwell Publishing.

Fecha de recepción: 20 de octubre de 2010
 Fecha de aprobación: 22 de noviembre de 2010