

DESARROLLO TURÍSTICO DESDE EL CONCEPTO DE CIUDAD-PUERTO, CASO BARRANQUILLA, COLOMBIA

TOURISM DEVELOPMENT FROM CITY-PORT CONCEPT, FOR THE BARRANQUILLA CITY, COLOMBIA

Juan Carlos Ospina-Arias¹, Beatriz Helena Díaz-Solano² y Jaime de Jesús Yi-Rodríguez³

¹Universidad Autónoma del Caribe, Colombia. *Email:* juan.ospina@uac.edu.co

²Universidad Autónoma del Caribe, Colombia. *Email:* beatriz.diaz@uac.edu.co

³Universidad Autónoma del Caribe, Colombia. *Email:* jaime.yi@uac.edu.co

Para citar este artículo: Ospina, A. J., Díaz-Solano, S. B. y Yi, R. J. (2019). Desarrollo turístico desde el concepto de ciudad-puerto, caso Barranquilla, Colombia. *Clío América*, 13(25), 300 - 310. doi: <http://dx.doi.org/10.21676/23897848.3401>

Recibido: 04 marzo de 2019
Aceptado: 17 de mayo de 2019
Publicado en línea: mayo 24 de 2019

RESUMEN

.....
Palabras clave:
Ciudad puerto;
escenarios
prospectivos;
grupos focales;
logística;
turismo.

JEL: Z320;
O22; O17.

El artículo muestra los resultados del estudio del potencial turístico de la ciudad de Barranquilla (Colombia), desde el contexto portuario. Metodológicamente se realizaron 392 encuestas con el fin de evaluar la identidad de la población con el río Magdalena y su capacidad para construir el concepto colectivo de ciudad puerto. Se diseñaron escenarios prospectivos por medio de la técnica de grupos focales. En el escenario a 10 años, se visualiza la creación de una autoridad portuaria, como principal avance. En el escenario de 20 años, se destaca la planeación a largo plazo y el afianzamiento del concepto de ciudad puerto a través del desarrollo de la infraestructura, la logística y el turismo; se visiona para un escenario a 30 años un E-port, puerto y ciudad integrado en su logística y operaciones por las TICs. Entre las conclusiones se destaca que el ciudadano barranquillero presenta una barrera de identificación con el río y con la apropiación del concepto relacional de ciudad puerto como el principal motor de desarrollo socioeconómico; se identifica la dificultad para construir ideas conjuntas entre el desarrollo turístico-portuario en el contexto ciudad puerto.

ABSTRACT

.....
Keywords:
City port;
tourism;
Logistics; E-
port.

The article shows the results of the study of the tourism potential of the city of Barranquilla (Colombia), from the port context. Methodologically, 392 surveys were conducted in order to assess the identity of the population with the Magdalena River and its ability to build the collective concept of a port city. Prospective scenarios were designed through the focus group technique. In the 10-year scenario, the creation of a port authority is seen, as the main advance. In the 20-year scenario, the long-term planning and consolidation of the port city concept through infrastructure, logistics and tourism development stand out; an E-port, port and city integrated in its logistics and operations by ICTs is seen for a 30-year scenario. Among the conclusions it is highlighted that the Barranquilla citizen presents an identification barrier with the river and with the appropriation of the relational concept of port city as the main engine of socioeconomic development; the difficulty is identified to construct joint ideas between the tourist-port development in the context port city.



INTRODUCCIÓN

De manera natural, las ciudades nacidas o fundadas en cercanías de mares o ríos dan origen espontáneamente a los puertos, con base en sus condiciones económicas o sociales. Durante la época de la conquista las zonas de atraque de buques dieron origen a las ciudades portuarias directamente. Un puerto puede definirse básicamente como el punto de atraque y zarpe de motonaves, en donde se cargan y descarga mercancías. Un concepto más moderno conecta al puerto con la zona que posibilita el comercio internacional y promueve la economía; una visión del puerto y el transporte marítimo como desarrolladores del comercio (Song y Photis, 2015). Sánchez (2003), rescata la importancia de los puertos como motores de desarrollo, al constituirse en nodos del transporte modal y en plataformas logísticas.

El puerto a través de la historia ha sido generalmente, el más poderoso catalizador de las transformaciones urbanas de las ciudades cercanas al mar o a los ríos. Hoy en día, el puerto sigue jugando un papel protagónico como impulsor de las más profundas transformaciones urbanísticas de las ciudades que están en contacto con los cuerpos de agua. El concepto de ciudad puerto comprende la creación de un ambiente especial en el cual la presencia del puerto genera cambios y expectativas más allá del ámbito social, cultural y económico de la misma ciudad. En algunas ciudades el puerto se ha constituido por su desarrollo, como el elemento central de atracción turística. (Quintanilla y Iracheta, 2008).

Existe una sutil pero intrincada diferenciación entre el concepto de ciudad portuaria y el concepto relacional de ciudad-puerto. En el primer caso, se designa ciudad portuaria como un sistema clasificatorio; así, pueden también nominarse la ciudad universitaria, la ciudad industrial y con vocación textilera. Además, existen barrios portuarios, ciudades porteñas, como en el caso Buenos Aires (Domínguez, 2006). En la ciudad portuaria, el puerto se constituye en la principal estructura física y de desarrollo económico. En el caso relacional del concepto de ciudad-puerto, el puerto representa un elemento de mayor complejidad pues puede determinar la organización física de toda la ciudad, afectar significativamente la economía urbana y caracterizar muchos aspectos de la vida ciudadana en el contexto cultural (Clark, Huxley y Mountford, 2010; Ospina, 2014; Bruttomesso, 2014).

De la conclusión del estudio de los autores Ducruet y Lee

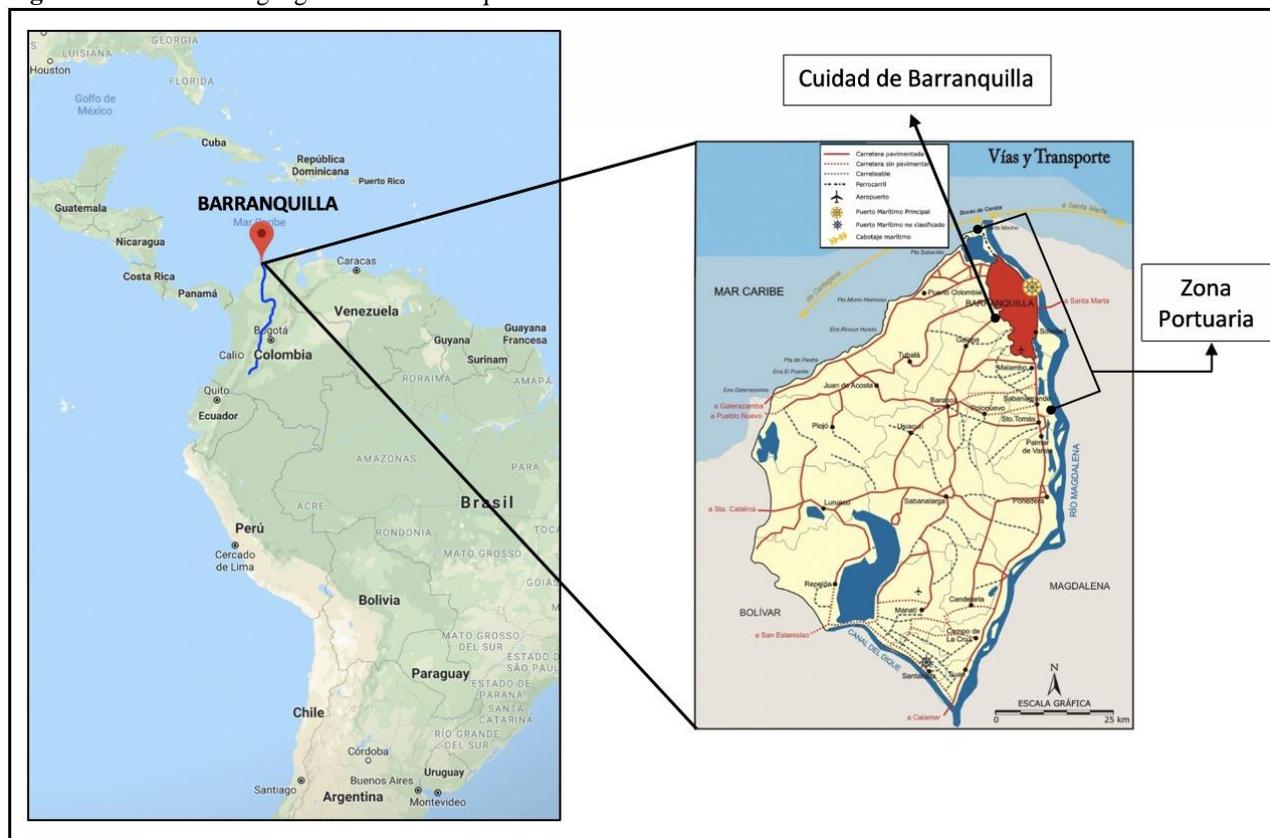
(2006), se colige que las políticas de planificación han sido el ingrediente fundamental para el desarrollo de las ciudades-puerto que actualmente se presentan como modelos a seguir. De ahí la importancia de la planificación de la ciudad aprovechando la tradición portuaria, teniendo como uno de los faros de guía el turismo, a su vez motor de desarrollo socioeconómico de los pueblos. Según la Asociación Hotelera y Turística de Colombia (COTELCO), el 84 % del turismo de Barranquilla es catalogado como turismo de negocios (Gobernación del Atlántico, 2012). Esto a pesar de que en la ciudad se carece a nivel administrativo, de una cadena de valor exclusivamente orientada bajo este enfoque. De otro lado, la visión de ciudad-puerto surge como una importante opción dentro de la definición de la vocación turística de la ciudad.

Ahora bien, Barranquilla se encuentra ubicada al norte de Colombia, sobre la margen occidental del río Magdalena a 7,5 km de su desembocadura en el mar Caribe. La figura 1 muestra la ubicación geográfica de Barraquilla, así como la localización espacial de la zona portuaria.

En 1820, Barranquilla, buscando sacar ventaja del comercio exterior, habilita el primer puerto marítimo en la localidad de Sabanilla, ubicada a orillas del mar caribe. Su desarrollo comercial llevó a extender en 1871 una red ferroviaria de 21 Km (Constante, 2011; Consuegra, 2008) que llegaba hasta la ciudad de Barranquilla conectando el mar con el río Magdalena. Del poblado de Sabanilla, el puerto fue trasladado a la localidad de Salgar en 1872. Finalmente debido a problemas de sedimentación del lecho marino se empieza a construir en 1888, una nueva terminal portuaria en la localidad de Puerto Colombia, municipio cercano a Barranquilla. Allí, se inauguró en 1893, un muelle de atraque con una longitud de 1 219 metros (4 000 pies), en su momento, el segundo más largo en el mundo.

En 1922 se construyen algunas obras hidráulicas con el fin de encauzar el río y permitir la navegación de naves de mayor calado. En 1936 se traslada el puerto marítimo, aguas arriba, a 22 kilómetros de la desembocadura, en el margen occidental, inaugurándose el terminal de Barranquilla. En esos años el puerto se convirtió en protagonista portuario del país (Posada, 1987; Goenaga, 1953; Márquez, 2011). La ciudad vivía el auge portuario en donde la actividad portuaria jalonaba la economía de la ciudad. Actualmente, el puerto de Barranquilla ocupa el cuarto puesto del país referido al movimiento de carga por peso. La figura 1 muestra la localización espacial de la zona portuaria.

Figura 1. Localización geográfica de Barranquilla



Fuente: elaboración propia basada en Google Maps y el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (2019)

Vergara y Foulquier (2012), dividen en seis etapas la historia de Barranquilla en relación con la ciudad portuaria, desde sus inicios hasta el año 2000. La tabla 1, resume esas seis etapas y se agrega una nueva, a partir de la evolución

de la ciudad en los últimos años; lo anterior haciendo especial énfasis en el componente turístico y el potencial de desarrollo socioeconómico que ofrece la relación ciudad-puerto.

Tabla 1. Etapas históricas de Barranquilla como ciudad portuaria

ETAPAS	CARACTERÍSTICAS	OSERVACIONES
1. Inicial de la ciudad. Etapa fluvial Previo a 1813	Comienzo de las actividades de embarque y movimiento de mercancías, en las Barrancas de San Nicolás en el río	Fundación de Barranquilla en el año 1813. Procesos Similares a los desarrollados en la época en toda Suramérica, la llamada “matriz portuaria suramericana” (Foulquier, 2001).
2. Maritimización primitiva (1813-1890)	Desarrollo del frente fluvial.; y su Integración con el puerto de Sabanilla, conexión ferroviaria. Fortalecimiento del terminal de Puerto Colombia. Conexión con otros puertos del Caribe. Incremento del comercio	Se consolida capacidad comercial de la ciudad con traslado de la Aduana desde Sabanilla a Barranquilla (1878). El puerto se convierte en inspección fluvial y marítima; superando en economía y número de población a Santa Marta y Cartagena (Consuegra, 2008).
3. Expansión portuaria (1890-1940)	Dinamización de la actividad portuaria por el funcionamiento del muelle de Puerto Colombia. Apertura del frente marítimo portuario con la ciudad de Barranquilla.	La expansión termina con el traslado del puerto. Consolidación de un frente portuario barranquillero con infraestructura: edificios de la aduana e intendencia fluvial, hoy patrimonio histórico y turístico de la ciudad. Gran actividad turística: convirtiéndose en un ingreso de inmigrantes europeos hacia el país. (Díaz, 2015). En los30s Barranquilla es “Puerta de Oro”del país

4. Industrialización (1940 1960)	Abandono del muelle de Puerto Colombia. Regreso al frente fluvial, ubicación del terminal portuario a 22 Km de la desembocadura del río. Liderazgo de Barranquilla en el país por su acelerada industrialización.	El avance portuario, lleva a la “época de oro” de los ingenieros en este sector (Marnot, 2011; Guigueno, 2002). Se ejecutan obras de ingeniería portuaria con financiación internacional. Estímulo al turismo comercial. Accesos restringidos al río y el encerramiento del puerto distancia al ciudadano de la actividad portuaria. La ciudad de mayor crecimiento poblacional e industrial del país.
5. Crisis Urbana (1960 1990)	Falta de planificación urbanística de la ciudad. Pérdida de protagonismo en la actividad portuaria del país.	Comienza la degradación social-urbana de la ciudad. Profunda crisis política y económica. En los años 60's, la ciudad pierde posición como principal puerto exportador de café. Pierde mercados con el puerto de Buenaventura. Aplicación de la política neoliberal en el país: inicio de liquidación de Colpuertos (ente estatal).
6. Reactivación de la ciudad (1990 2007)	Protagonismo del área metropolitana. Declaración de Barranquilla como Distrito Especial, industrial y portuario (Acto legislativo 01/1993) Remodelación del frente fluvial Valorización del patrimonio arquitectónico e industrial	Recuperar del liderazgo de la ciudad en el contexto nacional. Reactivación industrial de la ciudad. Activación del turismo comercial a nivel mundial impulsado por el Carnaval de Barranquilla.
7. Repunte fluvial de la ciudad (2007 – en adelante)	Construcción de infraestructura turística alrededor del río, malecón. Recuperación de los waterfront de la ciudad. Plan de recuperación de la navegabilidad del río.	Liderazgo político y administrativo. Importancia del río para el transporte de mercancías y desarrollo turístico de la ciudad. Inclusión del puerto como factor de desarrollo turístico de la ciudad.

Fuente: elaboración propia basada en Vergara y Foulquier (2012).

Por el puerto de Barranquilla se transportó para el año 2014, el 5,62 % del peso total de la carga movilizada en el país. Por el río Magdalena se movilizó para el mismo año, el 0,79 % del total en peso de la carga movilizada por medio acuático en el país (Ospina, 2015).

El desarrollo de las ciudades-puerto ha tomado entonces, una reflexión global propia, con el fin de impulsar el potencial que ofrecen. En el año 1988, fue creada en Francia la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (AIVP), integrada por más de 45 países y a la cual pertenecen 180 puertos a nivel mundial. (AIVP, 2016).

Los temas que comprende la reflexión ciudad-puerto se sintetizan en: puerto desde la visión urbana, puerto ciudadano y puerto emprendedor. Desde una óptica actualizada, los temas de reflexión en el contexto ciudad-puerto son: manejo de energías renovables; economía circular; sistemas de integración de movilidad tanto para personas, fletes y mercancías; sitios agradables para vivir en un marco de adaptación urbana y portuaria; alta conexión ciudadana aprovechando los sistemas de conectividad y de formación; procesos internos y externos integrados a la logística de la ciudad por medio de las TIC's (E-port); alta competitividad; desarrollo turístico, en un

contexto de interacción dinámica y actualizada de la información, entre los actores portuarios y logísticos.

Cada puerto presenta una dinámica diferente para potenciar el desarrollo socioeconómico y por lo tanto el turístico (Sobrin, 2013). Lo anterior hace que el puerto de Barranquilla presente ciertas particularidades en comparación con la de los casos exitosos de los puertos de Bremen, Barcelona, Rotterdam, entre otros. No en vano algunos autores comentan que Barranquilla es una ciudad con puerto, pero no una ciudad portuaria. (Vergara y Foulquier, 2012).

Murphey (1989), sugiere tres etapas en la evolución de la relación ciudad-puerto. La primera de una alta dependencia a la ciudad debido a las mismas actividades en el puerto; la segunda etapa motivada por una dependencia de las actividades complementarias del puerto, especialmente servicios industriales; la tercera, correspondiente a la transformación de la ciudad portuaria, hacia una economía de servicios recíprocos.

Bruttomesso (2004, 2011), aduce que las fases de la relación ciudad-puerto se pueden resumir brevemente con los términos de: integración, separación, conflicto y una

última fase de diálogo, de convivencia. Esta es una manera fácil de entender el problema de la conjunción de esta relación. No existe ningún puerto en el mundo occidental que no haya experimentado algún cambio en su proceso de uso y recuperación urbana o de su frente marítimo (Grindlay, 2008; Hall y Hall, 1991). Constituye este punto, uno de los aspectos a retomar en un proceso de planificación urbana actual y de gran importancia para la ciudad de Barranquilla.

De otro lado, Grindlay (2008), concibe cuatro etapas en la evolución de la relación histórica de ciudad puerto y que se podría ajustar al mismo desarrollo de Barranquilla. Las cuatro etapas se resumen así: una primera etapa de unidad. La segunda se asocia al crecimiento y distanciamiento del puerto. La tercera etapa corresponde al aislamiento y separación de la ciudad puerto. Una última etapa, corresponde a la de acercamiento e integración ciudad-puerto. Foulquier (2011), considera que precisamente el continuo conflicto con la sociedad, con el entorno es lo que identifica que un puerto está vivo.

No existe una evolución idéntica y universal en la relación ciudad-puerto. Las tendencias de la separación ciudad-puerto y las dificultades de competencia portuaria y crecimiento urbano se logran superar gracias a políticas de planificación eficientes (Ducruet y Lee, 2006). Rotterdam inició en el año 1965 el liderazgo de los puertos europeos con la construcción de la primera gran área portuaria y logística llamada el Maasvlakte Uno, que se terminó en el año 2008. Además, inició ese mismo año, la continuación del proyecto con la construcción del Maasvlakte Dos, cuya terminación se espera para el año 2030. El área total de las obras es de 40 km², con un costo aproximado de 7 000 millones de euros. Obras integradas al desarrollo de la ciudad y que impulsan la actividad portuaria (Port Finance International, 2014; Priemus y Van, 2013).

Caso similar es el de la ciudad de Hamburgo, en la zona de Hafencity en Alemania a la ribera del río Elba. El proyecto comenzó en 1996 y se proyecta su terminación 2020. Una inversión de más de 5 500 millones de euros, para remodelar el entorno de la ciudad, reconvertir bodegas portuarias en centros de interés social y turístico, adecuar zonas habitacionales y portuarias para el beneficio de sus habitantes e incremento de la actividad turística (Clark *et al.*, 2010). La planeación es la constante del éxito del crecimiento portuario en las ciudades de Rotterdam y Hamburgo.

METODOLOGÍA

La metodología de la investigación se dividió en dos partes;

la primera permitió identificar el constructo del concepto de ciudad puerto desde la perspectiva de los actores mismos, entes gubernamentales, sector productivo (portuario y de turismo), y la comunidad en general. Para lo cual se realizó una encuesta con un total de doce preguntas, seis enfocadas a indagar acerca de la identidad de los barranquilleros con el puerto y con el río y las demás buscaron identificar la capacidad de los ciudadanos para apropiarse del concepto de ciudad puerto.

El marco muestral correspondió a los habitantes residentes en Barranquilla y mayores de 18 años. La población base se obtuvo del último censo del Departamento Administrativo Nacional de Estadística-DANE- (2008), correspondiente a 1 536 812 habitantes.

Se aplicó una técnica de muestreo aleatorio simple con una varianza del 50 %, puesto que no existen en el país, investigaciones anteriores al respecto. El nivel de confianza de la prueba fue del 95 % con un margen de error del 5 %; parámetros generalmente utilizados en este tipo de estudios. El tamaño de la muestra fue de 392 personas consolidados de una base de datos constituida por personas de la ciudad de diferentes actividades económicas a quienes se aplicó un instrumento web vía mail.

Para la segunda fase metodológica se trabajó en la construcción de escenarios prospectivos, desglosándolos en tres actividades principales: análisis estructural, en el cual se generó un diagnóstico actual de la ciudad, identificando las variables particulares que influyen sobre el sistema de forma directa e indirecta.

La segunda actividad la constituyó el análisis de juego de actores, para lo cual se aplicó la técnica de grupos focales; se hicieron dos reuniones: la primera integrada por actores relacionados con la actividad portuaria, a la cual asistieron 18 personas, representando a entidades como el Área Metropolitana de Barranquilla, el sector académico universitario, entidades portuarias, sector naval y actores privados del sector. Se contextualizó a los asistentes en el concepto de ciudad-puerto y la capacidad de desarrollo turístico, exponiendo casos de éxito en el mundo; después, el grupo se dividió en tres equipos.

Cada uno recibió para trabajar una matriz de análisis que destacaba las variables directas e indirectas que afectan el desarrollo de la ciudad puerto, y en la que se debía definir los conceptos de: necesidad, estrategia a seguir, actores involucrados y resultados esperados. Con esto, los asistentes debían construir escenarios de desarrollo prospectivo de la ciudad de Barranquilla a 10 años, 20 años y un tercer escenario a 30 años.

Este mismo ejercicio se repitió para el grupo de actores del turismo; a esta reunión asistieron 13 personas, representando a entidades como la Subsecretaría de turismo del departamento del Atlántico, la Subsecretaría de turismo del distrito de Barranquilla, COTELCO (seccional Barranquilla), empresarios del turismo de la ciudad y representantes de entidades educativas con programas en turismo. Por último, para la tercera actividad de esta fase, se procedió a la elaboración de los escenarios, basados en los resultados obtenidos de los grupos focales. Se analizó entonces el fenómeno turístico referenciado en el concepto ciudad puerto, caso Barranquilla en forma de escenarios prospectivos.

RESULTADOS

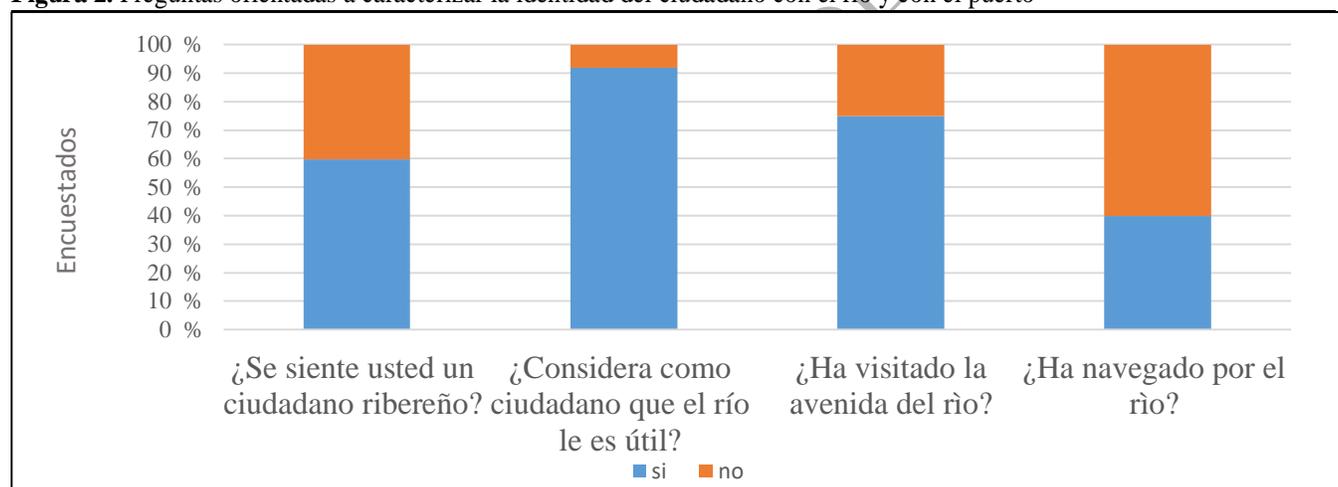
La primera sección de seis preguntas buscaba identificar la identidad de los ciudadanos con el río y el puerto,

encontrándose lo siguientes:

La figura 2, muestra los resultados de las cuatro preguntas cerradas de esta sección. A la pregunta número 1, ¿se siente usted un ciudadano ribereño?, el 59,7 % de los encuestados, contestó que sí, argumentando que la razón de identificarse como ribereño es porque vive cerca al río o porque es nacido en Barranquilla. Esto evidencia que el contexto de ciudadano ribereño está dado por la proximidad del río, a la ciudad, mas no por una directa interacción del ciudadano con el río. En la pregunta número 2, se cuestionó sobre la utilidad que el río le brinda al ciudadano.

El 91,8 % lo ve útil, argumentando beneficios en las actividades económicas de transporte de mercancías y como abastecedor de agua potable para la ciudad de Barranquilla; de este 91,8 %, sólo un 5,8 % reconoce un uso turístico del río.

Figura 2. Preguntas orientadas a caracterizar la identidad del ciudadano con el río y con el puerto



Fuente: elaboración propia

En la pregunta número 4, se pidió calificar la mejor propuesta de utilidad para el río Magdalena. Las respuestas en orden de importancia de uso del río fueron: oportunidad de trabajo, explotación pesquera, cultura y, por último, el uso para recreación.

A la pregunta para evaluar el grado o frecuencia de visita a las zonas aledañas al río, el 74 % de los encuestados respondió que han visitado en algún momento la avenida del río (pregunta 5). Ahora bien, cuando se les pregunta si han tenido la posibilidad de navegar por el río, sólo el 59,3 % de los encuestados responden afirmativamente (pregunta 6).

Las preguntas finales, buscaban identificar la capacidad de

los ciudadanos para construir el imaginario colectivo del concepto de ciudad puerto. En la pregunta en que se pedía localizar geográficamente el puerto, sólo el 17,5 % de los encuestados lo ubicaron correctamente; es decir, como el conjunto de terminales que conforman la zona portuaria de Barranquilla. El resto de encuestados lo identifica con la terminal de la Sociedad Portuaria Regional Barranquilla, (41,5 %); lo ubican cerca del puente Pumarejo (22 %); lo ubican en la llamada Vía Cuarenta (11 %); y el 8 % de los encuestados no saben dónde ubicar el puerto.

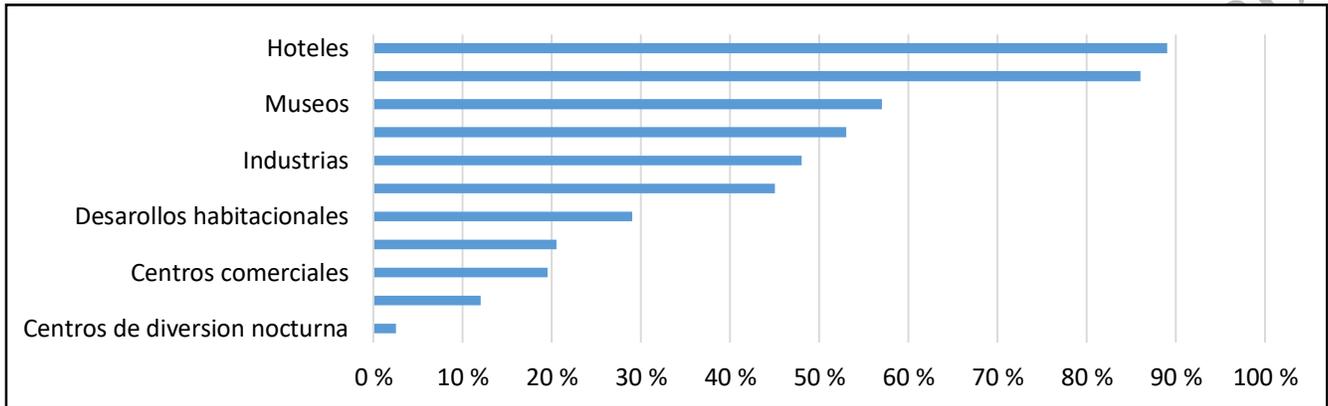
En la penúltima pregunta se pidió seleccionar, de una lista, dos opciones que hacían referencia a otros aprovechamientos económicos del puerto distintos al actual. Las respuestas se categorizaron de mayor a menor,

de la siguiente manera: turismo, oportunidad de nuevas empresas, cultura y por último recreación.

En la última pregunta, se solicitó a los participantes que jugaran a hacer el rol de planeadores de la ciudad y que planificaran el desarrollo del puerto en general, y de la

ribera del río; debían elegir las cuatro opciones que consideraran las más importantes de una lista categorizada de 11 opciones (figura 3). Es importante denotar que las cuatro respuestas seleccionadas con más alto porcentaje: hoteles, restaurantes, museos, parques recreativos, guardan estrecha relación con un enfoque netamente turístico.

Figura 3. Pregunta sobre la planificación del puerto a futuro



Fuente: elaboración propia

De otro lado, los resultados de los grupos focales se resumen en la tabla 2, en la cual se observan las variables internas y externas de estudio, y la construcción de los tres escenarios prospectivos para la ciudad.

Los resultados de la reunión con los grupos focales fueron los siguientes: (1) para el escenario prospectivo de 10 años, los participantes proyectan los siguientes aspectos: la creación de una autoridad portuaria que tenga entre sus objetivos principales, potenciar el turismo a partir de la realidad portuaria, con la construcción del Cumbiódromo (un escenario lineal para la presentación de los principales eventos del carnaval de Barranquilla) y el acuario fluvial; igualmente se reconoce la necesidad de generar un plan de recuperación de espacios ribereños para usos comunes acordes al proyecto de ciudad puerto. Se destaca la visión de desarrollo de Barranquilla como una gran Zona de Actividades Logísticas (ZAL). El reforzamiento del concepto de ciudad puerto en la comunidad, se evidencia con la propuesta de creación de la cátedra de cultura ribereña y la unificación de los entes territoriales para la planificación estratégica a largo plazo. (2) para el segundo escenario prospectivo de Barranquilla en el contexto ciudad puerto a 20 años, los participantes se enfocaron en

manejarlo como un período de transición en el cual se refuerza y afianza lo planeado y ejecutado, en el primer escenario y, se genera la planificación para el tercer escenario. Entre los principales logros de este escenario se resaltan: afianzamiento del concepto de ciudad puerto; crecimiento de la actividad comercial fluvial; posicionamiento de los productos turísticos del río y del puerto; integración de los planes de movilidad de la ciudad y se genera a largo plazo, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), con base en el desarrollo de ciudad puerto. (3) los resultados del escenario a 30 años muestran una ciudad con conectividad vial entre sus municipios cercanos, por medio de autopistas, por sistema ferroviario y transporte fluvial. Sistema de movilidad único integrado por tecnologías, inmerso en un concepto interactivo entre los actores portuarios y la ciudad: E-port. Se realiza un incremento en la ciudad, el río y su entorno, de la vocación pesquera, cultural, turística y náutica. Una mayor integración del ciudadano a la cultura ribereña impulsado por campañas educativas iniciadas desde la misma administración. Cumplido lo anterior, Barranquilla figurará como una de las principales ciudades puerto del mundo, ciudad de bienestar y destino turístico para visitar.

Tabla 2. Variables y escenarios prospectivos de la ciudad – técnica de grupos focales

VARIABLES INTERNAS	ESCENARIO 1 (0 a 10 años)	ESCENARIO 2 (11 a 20 años)	ESCENARIO 3 (21 a 30 años)
Desarrollo de Infraestructura	Creación de una entidad público – privada para la administración del puerto.	Integración de sistemas viales: carretera-ferrocarril. Comunicación rápida entre municipios. Reubicación de los asentamientos industriales de la ciudad hacia zonas logísticas	Corredor vial entre los municipios de Malambo y Puerto Colombia. Cambio de la vocación portuaria del puerto hacia la pesca, turismo y náutica. Plan integrado de movilidad de pasajeros: tren, río, bus (Transmetro). Caños del río saneados y aprovechados de manera turística
Desarrollo económico	Impulso de la actividad logística y ZAL en la ciudad.	Integración de los planes de movilidad de la ciudad: carga, turismo, pasajeros. Servicios complementarios para la navegabilidad en el río. Servicios financieros ribereños. Aumento del PIB, demanda	Sistema de transporte integrado. Mejora en las facilidades para la construcción en la ciudad. Disminución en los niveles de desempleo y mayor seguridad. Mejora en la relación ciudad puerto.
Desarrollo social	Reubicación de zonas habitables. Comunicación entre las zonas portuarias y la ciudad.	Incremento de la actividad comercial portuaria: generación de empleo y crecimiento social	Ciudadano integrado al río con identidad. Plan de educación permanente en cultura ciudadana. Gran uso del espacio colectivo por parte del público. Equidad social
Servicios turísticos	Creación de un cumbiódromo y acuario fluvial. Aprovechamiento de las islas del río como atractivo turístico	Generación de productos turísticos con enfoque de río y puerto. Ruta turística integral de la ciudad.	Construcción de puertos náuticos, Afianzamiento de productos turísticos sofisticados. Especialización en la comercialización de la imagen de ciudad- puerto al exterior.
Servicios complementarios	Mejora la estructura bancaria entorno al río y de cobertura en transporte público	- Incremento de la seguridad e identidad con el río. - Creación de entidades prestadores de salud cercana a los puertos	Puerto con un plan de seguridad interconectado con el de la ciudad (incendios, vertimientos, inundaciones, colisiones).
Identidad portuaria	Establecimiento de una cátedra de cultura ribereña.	Los ciudadanos identificados con la relación ciudad puerto.	El puerto se desplaza hasta la desembocadura. Se regulan los servicios portuarios. Papel activo de Cormagdalena en el desarrollo fluvial.
Sostenibilidad y sustentabilidad	Solución a manejo al vertimiento de aguas residuales y arroyos en época de lluvias	Empresas alineadas con el desarrollo del río bajo estándares internacionales.	Ciudadanos educados y con identidad ambiental, ribereña, y portuaria.

Fuente: elaboración propia

DISCUSIÓN

Si bien los ciudadanos barranquilleros reconocen la utilidad que el río representa para la ciudad, la falta de espacios y medios de interacción con el río no les permite tener un acercamiento mayor a él y, por consiguiente, a las terminales portuarias. Esto, al parecer, ha ayudado a crear una barrera de identificación y apropiación del ciudadano con respecto al río y su entorno.

De la encuesta se deduce que los ciudadanos dicen tener cierta identidad ribereña, sin embargo, se denota una brecha en dicha identidad; el hecho de nacer o vivir cerca al río no evidencia un sentido de pertenencia. Es importante resaltar que la avenida del río y el malecón son obras de infraestructura que se están construyendo en los últimos años en la ciudad de Barranquilla y que buscan conectar al ciudadano con el río. Ahora bien, las posibilidades de navegar el río que es una experiencia que data de muchos años de instituida, solamente la han realizado casi que el 60 % de la población. Se puede identificar entonces que, aunque se reconoce la existencia del río, la identidad ciudadana con él presenta niveles bajos que se deben mejorar. Ese motor de desarrollo que presentan los puertos como focos turísticos, es lo que han aprovechado las ciudades portuarias de Barcelona, Nueva York, Rotterdam, Hamburgo, por citar algunas. Es importante reconocer la importancia de la fase de planeación de este tipo de proyectos. Esta fase se realiza durante muchos años y en ella intervienen todas las fuerzas activas sociales con el fin de asegurar el éxito del proyecto con un impacto benéfico para todos los ciudadanos, es decir, el factor de inclusión social es de vital importancia para el logro de la meta. El ciudadano quiere sentirse parte de los puertos y apropiarse del desarrollo de la ciudad, esto es muy positivo para la configuración del imaginario colectivo ciudad puerto.

En el desarrollo de los grupos focales fue posible identificar debilidades tales como, la dificultad para construir ideas conjuntas entre la parte turística y portuaria. A pesar de que en las reuniones se intentó incluir en el temario de trabajo, ciertos conceptos ajenos a la experticia directa de los participantes, no se logró construir de manera categórica el desarrollo integral del concepto ciudad puerto.

CONCLUSIÓN

El ciudadano barranquillero presenta una barrera de identificación con el río, aunque no deja de reconocer su importancia y utilidad para el desarrollo de la ciudad. Se denota también una carencia en cuanto a la apropiación y uso del entorno ribereño puesto que no ha existido por parte

de los actores administrativos y portuarios de la ciudad una campaña social activa de inclusión, acercamiento y apropiación de las riberas, de las actividades fluviales y portuarias.

Sólo el 17,5 % de los encuestados identifican correctamente el puerto y su zona portuaria, lo que demuestra un bajo nivel de apropiación de la relación ciudad puerto y de la posibilidad de considerar a futuro la zona portuaria, como principal motor de desarrollo socioeconómico de la ciudad.

Se identifica cierta dificultad para construir ideas conjuntas entre el desarrollo turístico y portuario dentro del contexto ciudad puerto. Se denota así, la poca integralidad en programas y objetivos comunes interdisciplinarios para la elaboración de escenarios prospectivos. Tal situación se convierte en una barrera a superar en la construcción colectiva del concepto de ciudad puerto. Los grupos focales prospectan a 10 años la creación de una autoridad portuaria. Para un escenario de 20 años, la planeación a largo plazo y el desarrollo del concepto de ciudad puerto toman relevancia en un contexto de desarrollo de la infraestructura, la logística y el turístico. Por último, a 30 años, se vislumbra un E-port visto como un puerto totalmente integrado en sus operaciones internas y externas, participando de la logística de la ciudad a través de las tecnologías de la comunicación y la información. Resultados que denotan una visión más clara a futuro que de pertinencia inmediata, por lo que se hace necesario la creación de campañas de cultura ciudadana con respecto a la actividad portuaria y su aprovechamiento en el sector turístico, en un contexto de ciudad puerto.

Como recomendaciones se hacen las siguientes: se debe incluir en los planes de desarrollo departamentales y municipales a corto y mediano plazo, el proyecto de ciudad puerto. Esto generaría desarrollo para el fortalecimiento económico de la ciudad, la calidad de vida para los residentes con base en espacios para la recreación, el arte y la cultura, así como para el atractivo turístico. Es necesario igualmente generar identidad de puerto en la comunidad barranquillera y fomentar el desarrollo de cara al río Magdalena. Se requiere de una visión holística para la conformación de un plan de capacitación y desarrollo de la ciudad enfocada en el concepto de ciudad puerto. A su vez, es imprescindible un diálogo constante inclusionista entre los actores de la comunidad portuaria y la administración de la ciudad con el fin de acercar los puntos que diferencian el sistema de maritimidad; se hace necesaria una planificación conjunta con los actores privados portuarios y los públicos que obedezca a una política estratégica que

contemple el turismo en el contexto ciudad puerto como una de las alternativas de peso para el despegue de la economía de la ciudad para el siglo XXI.

Declaración sobre conflictos de interés

La responsabilidad de las opiniones expresadas en este documento compete exclusivamente a sus autores y no compromete de modo alguno, el pensamiento oficial de las instituciones de afiliación. Así mismo, durante la realización del trabajo y la redacción de este documento, no se ha incurrido en ningún conflicto de interés.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acto Legislativo 01 (1993). *Por medio del cual se elige a la ciudad de Barranquilla, Capital del Departamento del Atlántico, en Distrito Especial, Industrial y Portuario, 40995*, 1993,18, agosto.
- Asociación Internacional de Villes et ports. AIVP. (2016). *La red mundial de ciudades puertos*. Recuperado de <http://www.aivp.org/es/miembros-y-objetivos>
- Bruttomesso, R. (2004). Complejidad en la relación puerto-ciudad. *Ingeniería y Territorio* (67), 22-31.
- Bruttomesso, R. (2011). *La ciudad portuaria del siglo XXI. Nuevos desafíos en la relación puerto ciudad*. Venecia: RETE
- Bruttomesso, R. (2014). Transformación del concepto ciudad puerto. *II Congreso Internacional Portuario, Marítimo y Fluvial*. Universidad Autónoma del Caribe. Barranquilla, Colombia.
- Clark, G., Huxley, J. y Mountford, D. (2010), *Organising Local Economic Development: The Role of Development Agencies and Companies*. Paris, Francia: OCDE. Recuperado de <https://doi.org/10.1787/9789264083530-en>.
- Constante, Y. (2011). *Identificación, caracterización y valoración del patrimonio arquitectónico industrial de Barranquilla* (tesis maestría). Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE. (2008). *Censo general 2005*. Recuperado de: <https://www.dane.gov.co/files/censos/libroCenso2005nacional.pdf>
- Consuegra, B. I. (2008). *Estación Montoya. El edificio de las nostalgias*. Barranquilla, Colombia: Universidad Simón Bolívar.
- Díaz-Solano, B. H. (2015). *Perspectivas y prospectivas del desarrollo turístico de la zona costera del departamento del Atlántico*. Barranquilla, Colombia: Uniautónoma.
- Domínguez, L. J. (18 de enero de 2006). Contenedores y turistas: reflexiones sobre la relación ciudad y puerto a inicios del siglo XXI. *Revista geografía, espacio y sociedad*, 1(1), 1-13.
- Ducruet, C. y Lee. S.W. (2006). Frontline soldiers of globalisation: port-city evolution and regional competition. *GeoJournal, Springer Verlag*, 67(2), pp.107-122.
- Foulquier, E. (2001). *L'Uruguay et son insertion régionale. Le rôle des ports dans la structuration des territoires* (tesis doctoral). Université de Nantes, Francia
- Foulquier, E. (2011). *L'intensité conflictuelle. Communautés portuaires-GECOPE*. Recuperado de <http://gecope.hypotheses.org/41>
- Gobernación del Atlántico. (2012). *Plan de desarrollo 2012-2015*. Recuperado de http://www.atlantico.gov.co/images/stories/plan_desarrollo/plan_desarrollo_2012-2015.pdf
- Goenaga, M. (1953). *Lecturas locales. Crónicas de la vieja Barranquilla*. Barranquilla, Colombia: Imprenta Departamental.

- Grindlay, A. (2008). Ciudades y Puertos. *Ciudad e Infraestructuras*, (11), 53-80.
- Guigueno, V. (2002). Le rivage des ingénieurs. *Le Mouvement Social*, (200), 147-152.
- Hall, P. y Hall, P. H. (1991). *Waterfronts: a new urban frontier*. Berkeley, CA, Estados Unidos: Institute of Urban and Regional Development, University of California.
- Marnot, B. (2011). *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle*. París, Francia: PUPS.
- Márquez, J. W. (2011). Modernización sobre Rieles. El Ferrocarril de Barranquilla y el Tranvía Eléctrico de Medellín. Dos Obras de Gran Impacto en el Proceso de Construcción de Ciudad: 1870-1955. *Memorias*, (15), 126-169.
- Murphey, R. (1989). On the evolution of the port. En F. Broeze (Ed.), *Brides of the Sea: Port cities of Asia from the 16th to 20th centuries* (pp. 223-245). Honolulu: University of Hawaii Press.
- Ospina, J. C. (2014). Contrastes de nuestra realidad y proyección de Ciudad Puerto: Caso Barranquilla. *II Congreso Internacional Portuario, Marítimo y Fluvial*. Universidad Autónoma del Caribe. Barranquilla, Colombia.
- Ospina, J. C. (2015). *Gestión del sistema de control de tráfico marítimo en Colombia*. Barranquilla, Colombia: Educosta.
- Port Finance International Ltd. (2014). *Maasvlakte 2 inaugurated after costing €150M less than expected*. Recuperado de [http://portfinanceinternational.com/categories/finance-deals/item/872-](http://portfinanceinternational.com/categories/finance-deals/item/872-maasvlakte-2-inaugurated-after-costing-%E2%82%AC150m-less-than-expected)
- maasvlakte-2-inaugurated-after-costing-%E2%82%AC150m-less-than-expected
- Posada, C. E. (1987). *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Bogotá, Colombia: Cerec-Cámara de comercio de Barranquilla.
- Priemus, H. y Van-Wee, B. (2013). *International handbook on mega-projects*. UK: Edward Elgar Publishing Limited.
- Quintanilla, A. y Iracheta, A. (2008). *Ciudad, puerto y turismo: estrategias para una integración sustentable. Memorias del IX Seminario-Taller Internacional de la red mexicana de las ciudades hacia la sustentabilidad*. Colima, México: Universidad de Colima.
- Sánchez, B. (2003). *El futuro de las relaciones puerto ciudad*. Recuperado de <http://www.udc.es/iuem/documentos/mografias/puertoCiudad.pdf>
- Sobrino, J. M. (2013). La politique maritime intégrée de l'union européenne. *Paix et sécurité internationales*, (1), 13-32. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4579863.pdf>
- Song, D. W. y Photis, M. P. (2015). *Maritime logistics. A guide to contemporary shipping and port management (2 ed.)*. Croydon, UK: CPI Group.
- Vergara, R. A. y Foulquier, E. (2012). Maritimidad en Barranquilla etapas del desarrollo urbano y su relación con el puerto. *Investigación y Desarrollo*, 20(1), 4-31.