

Universidad del Rosario



¿Cómo ha influenciado el puerto de Barranquilla al crecimiento económico y social de la ciudad?

Artículo Académico

Feli Francy Carolina Chacón Silva

Angie Valentina Martínez Páez

Bogotá

2020

Universidad del Rosario



¿Cómo ha influenciado el puerto de Barranquilla al crecimiento económico y social de la ciudad?

Artículo Académico

Autores: Feli Francy Carolina Chacón Silva

Angie Valentina Martínez Páez

Tutor: David Enrique Anzola Pinzón

Administración en Logística y Producción

Bogotá

2020

Agradecimientos

El siguiente trabajo de investigación fue realizado bajo la supervisión del profesor David Enrique Anzola Pinzón, a quien le expresamos nuestra gratitud por su paciencia, tiempo y esfuerzo. También queremos agradecer a Abdo Idarraga, quien nos brindó un apoyo importante en la ciudad de Barranquilla, con contactos, entrevistas, tiempo y conocimiento. Agradecemos a nuestros padres por brindarnos todo el apoyo posible en la realización de este trabajo. Ellos son nuestro mayor motor.

Tabla de Contenido

<i>Resumen</i>	9
Palabras clave:	9
<i>Abstract</i>	10
Keywords:	10
1. <i>Introducción</i>	11
1.1. Planteamiento del problema	11
1.2. Justificación.....	12
2. <i>Fundamentación teórica y conceptual</i>	13
2.1. Puertos y el desarrollo social y económico	13
2.2. El puerto de Barranquilla	16
2.2.1. Historia del puerto.	16
2.2.2. Infraestructura.....	17
2.2.3. Movimiento del puerto.	19
2.2.4. Indicadores Portuarios.	19
2.3. Barranquilla.....	20
2.3.1. Historia.	20
2.3.2. Infraestructura.....	23
2.3.3. Indicadores de crecimiento indicadores urbanos.....	25
3. <i>Marco Metodológico</i>	26
4. <i>Presentación y Análisis de Resultados</i>	32
5. <i>Conclusiones</i>	38

Índice de gráficos

<u>GRÁFICO 1 RESULTADO DEL ANÁLISIS SISTEMÁTICO</u>	32
---	----

Índice de tablas

<u>TABLA 1 CARACTERIZACIÓN DE LOS PARTICIPANTES</u>	28
<u>TABLA 2 CONSOLIDADO POR GÉNERO DE LA CARACTERIZACIÓN DE LOS PARTICIPANTES</u>	28

Glosario

Atraque: es la acción mediante la cual una nave se asegura al sitio de desembarque (Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A, 2019).

Carga al granel: conjunto de materiales, la mayoría granos, que se transportan sin ningún tipo empaque o embalaje (Vergara, 2016).

Comercio internacional: trueque de bienes o servicios que se da entre dos diferentes regiones económicas (Martínez, 2013).

Coque: “[r]esiduo duro y poroso que resulta después de la destilación destructiva del carbón” (Camimex, 2019).

Exportar: es la acción en la que un país A vende a un país B cualquier tipo de bien o servicio (Oca, 2019).

Infraestructura: aglomeración de elementos físicos y materiales de los que puede disponer un país para su desarrollo productivo (Roldán, 2019).

Metodología cualitativa: metodología con enfoque naturalista e interpretativo en el que los datos se interpretan a partir del sentido que le dan los participantes (Denzin & Lincoln, 2005).

PIB (producto interno bruto): son todos los bienes y servicios finales que se producen en un país durante un tiempo determinado, reflejándose en valor monetario. Incluye la producción generada por residentes nativos o extranjeros en el territorio y producción de individuos nacionales que residen en el exterior (Sevilla, 2012).

Puerto: es un lugar que permite aprovechar la costa o las orillas de algún río para realizar algunas operaciones de carga y descarga y a su vez también permite el intercambio de mercancías de nave

a nave (Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A, 2019).

Sociedad portuaria: son sociedades anónimas que se crean con recursos monetarios privados, públicos o mixtos. Estas sociedades se encargan del funcionamiento en general del puerto (Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A, 2019).

Tasa de desempleo: es un indicador que mide el número de personas desocupadas contra el número de población activa, es decir, son las personas que no tienen trabajo aun contando con las condiciones establecidas (Burguillo, 2019).

Tasa de ocupación: es el indicador que mide el número de personas ocupadas entre los 16 y 64 años contra el número total de personas en el mismo rango de edad (Burguillo, 2019).

Teus: unidad de medida utilizada en el transporte marítimo. Es equivalente a la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies.

Transporte marítimo: transporte por medio de embarcaciones, para el traslado de carga o pasajeros de un país A hacia un país B (Pérez, 2012).

Zona portuaria: es un espacio terrestre, marítimo o fluvial autorizado para el uso de la construcción de puertos o terminales portuarias (Tiba México, 2015).

Resumen

Los puertos cumplen un papel importante en el desarrollo de un país porque su aporte trasciende los beneficios económicos que genera su operación. Este trabajo explica la percepción que tiene los habitantes de Barranquilla sobre la conexión que tiene el crecimiento y desarrollo del puerto con el dinamismo social y económico de la ciudad. Para esto, se realizaron entrevistas semiestructuradas con quince habitantes de la ciudad. La investigación dio como resultado una relación positiva y directa entre el puerto y la ciudad, es decir, los habitantes consideran que, si el puerto de Barranquilla presenta tasas de crecimiento positivas, influenciará de la misma forma el desarrollo y crecimiento de la ciudad.

Palabras clave: puerto de Barranquilla, desarrollo social y económico, habitantes de Barranquilla, competitividad, conectividad, transporte marítimo, indicadores portuarios, indicadores urbanos, metodología cualitativa, análisis temático, río Magdalena, dragado.

Abstract

Ports are important for a country's growth, since their contribution transcend the economic benefits that result from their operation. This work explains the perception that the inhabitants of Barranquilla have about the connection between the growth and development of the port and the social and economic dynamism of the city. To do this, semi-structured interviews were carried out with fifteen inhabitants of the city. The analysis showed a positive and direct relationship between the port and the city, that is, the inhabitants consider that if the port of Barranquilla evidences growth rates, it will influence the development and growth of the city in the same way.

Keywords: Port of Barranquilla, social and economic development, population of Barranquilla, competitiveness, connectivity, marine transport, port indicators, urban indicators, qualitative methodology, thematic analysis, Magdalena river, dredging.

1. Introducción

1.1. Planteamiento del problema

Con el pasar de los años, el comercio internacional ha ido evolucionando, generando que las ciudades portuarias incrementen su conectividad y desarrollo. Cabe resaltar que el transporte marítimo es el más utilizado a la hora de transportar los diferentes tipos de cargas. Es por esto por lo que los países que cuentan con ciudades costeras suelen desarrollarse de manera óptima, al hacer un uso adecuado de los puertos.

En este momento, Colombia cuenta con 9 tratados de libre comercio alrededor del mundo, 2 océanos, el Atlántico y el Pacífico, y 10 zonas portuarias. Lo anterior le permite ser un país privilegiado, pero, así mismo, le exige hacer constantes inversiones en infraestructura e innovación para estar a la vanguardia con las exigencias y cambios del mercado a nivel mundial.

El puerto de Barranquilla se encuentra ubicado en la costa Atlántica del país. Comparte este océano con los puertos de Cartagena y Santa Marta, pero la ventaja del puerto de Barranquilla es que cuenta con la presencia del río Magdalena, el río más importante de Colombia. En este trabajo se analizó la situación actual del puerto de Barranquilla y la forma como su desarrollo afecta la ciudad.

Este trabajo busca describir la percepción que tienen los habitantes de Barraquilla sobre la influencia del puerto en el desarrollo económico y social de la ciudad. Comienza con la introducción, en la cual se plantea el problema y los objetivos del trabajo. En segundo lugar, se presenta un marco teórico en el que se explica con fuentes teóricas la situación actual tanto del puerto como de la ciudad. Seguido a esto, se discute metodológicamente las entrevistas semiestructuradas que se realizaron a algunos habitantes de la ciudad. Luego, se realiza el análisis, en el cual se relaciona todo lo anterior, dando así una respuesta a nuestra pregunta planteada en este trabajo. Por último, se ofrece una conclusión con la cual se cierra el problema planteado y se abre un tema de discusión para que el lector se cuestione sobre los problemas actuales del puerto.

1.2. Justificación

En el proyecto se pretende ilustrar de manera amplia y pertinente la relación que tiene el puerto de Barraquilla con el desarrollo de la ciudad. Se identificó que la logística es un factor relevante en el desarrollo de los países, ya que ha contribuido al mejoramiento de las empresas, por ejemplo, en la mejora de las ofertas de sus servicios, calidad de los productos, reducción de costos, control de los procesos de mejora, entre otras. La logística portuaria es un factor esencial a la hora de hablar de globalización, ya que por medio de las exportaciones e importaciones se puede cumplir con las necesidades de los clientes, convirtiéndose en la pieza fundamental para el flujo de las operaciones (Ávila Martínez, 2015).

También es importante mencionar que Colombia tiene todas las posibilidades de desarrollo, ya que es rico en materias primas y cuenta con el acceso a dos mares, el Atlántico y el Pacífico, por donde puede exportar e importar mercancías. No obstante, Colombia es un país aún muy precario en estos procesos, ya que no desarrolla de la mejor forma sus oportunidades (Ávila Martínez, 2015).

En este trabajo se busca entender la relación que existe entre el puerto de Barranquilla y la ciudad, en el desarrollo económico y social, teniendo como base la opinión de los habitantes, siendo estos nativos o no. Este artículo es importante, ya que muestra la opinión directa de las personas que viven día a día su ciudad en términos económicos y sociales, por lo que es una visualización más cercana y real.

2. Fundamentación teórica y conceptual

2.1. Puertos y el desarrollo social y económico

El transporte es uno de los factores más importantes para cualquier país, ya que mediante este las naciones pueden hacer parte del mercado económico mundial. Hoy en día el más del 90% del comercio se mueve mediante el transporte marítimo, teniendo un impacto directo en la economía de cualquier país, debido a que afecta el desarrollo económico de este, por lo cual el crecimiento de los puertos impulsa innegablemente la economía del país (Logística summit & expo, 2017). Es

por esto que si un país busca desarrollarse con mayor rapidez debe invertir en la infraestructura y servicios asociados requeridos por los puertos, ya que esto contribuirá con un mayor crecimiento marítimo y, por ende, con un mayor crecimiento económico (Munim & Schramm, 2018). Además de esto, los puertos son importantes, ya que son el puente entre el transporte marítimo y el terrestre. Una de las ventajas más importantes de este medio de transporte es que es seguro y económico (combustible e inversión), por lo cual es el preferido por las industrias para comercializar sus productos (Munim & Schramm, 2018). Por esta misma razón, las empresas buscan acentuarse en las ciudades costeras o cerca de ellas. Es así como los puertos no solo aportan económicamente al país, sino que también socialmente. Estos aportes no necesariamente son directos; también pueden ser relacionados con los servicios portuarios, como, por ejemplo, los servicios auxiliares como los almacenamientos, Cedis, aduanas, transportistas, etc. (Dwarakish & Muhammad Salim, 2015). Así mismo, los empleos directos generados por esta operación son: servicios de infraestructura, manejo de carga, amarres, remolques, seguridad, etcétera. Un ejemplo de esto es Hamburgo, donde uno de cada ocho empleos en la ciudad está relacionado con el puerto (Dwarakish & Muhammad Salim, 2015).

En términos de efectividad, los puertos que son más eficientes son los que menores costos de fletes, confiabilidad y previsibilidad ofrecen a los comerciantes, siendo esto clave para las cadenas de logística de cada producto. Por lo tanto, la operación del puerto tiene efectos directos sobre el precio final ofrecido a los clientes (Dwarakish & Muhammad Salim, 2015).

Los puertos cumplen un papel fundamental en los países que tiene economías abiertas, ya que las exportaciones afectan de manera significativa el PIB y, por lo tanto, los puertos deben ser

eficientes, como se mencionó anteriormente, si se quiere aumentar este indicador. Los países que cuentan con un puerto eficientes tienden a tener un PIB más alto, como en el caso de China, que tiene doce puertos incluidos en los cincuenta puertos más importantes, según el Consejo mundial de envíos en 2010. Por esto, se puede concluir que entre mayor es la eficiencia de puerto, mayor será el PIB de país (Dwarakish & Muhammad Salim, 2015).

En los últimos años, algunas ciudades han venido implementando un modelo de crecimiento económico inclusivo, el cual busca relacionar a todos los agentes que se ven involucrados en el desarrollo de un país, brindando oportunidades equitativas no solo para la economía, sino también para los sectores de la sociedad, existiendo así una estrecha relación macro y microeconómica (Han, Wang, & Li, 2019). Teniendo en cuenta este modelo, el puerto y la ciudad deben desarrollar sus estrategias de crecimiento de forma unificada. Algunos ejemplos de los resultados positivos de esta relación son: Rotterdam-La Haya, Ámsterdam, Vancouver, Barcelona, Los Ángeles/Long Beach y Amberes, los cuales, según el Programa mundial de sostenibilidad portuaria, tienen como objetivo involucrar a todos los agentes (estado, sociedad civil y mercados) en la sostenibilidad del valor agregado ofrecido a las comunidades (Han, Wang, & Li, 2019). Con esto se puede resaltar la importancia de la comunicación y el activismo de todos los agentes para alcanzar un desarrollo sostenible y exitoso del puerto y la ciudad. Esto traerá mejoras en temas sociales como la educación, el índice de ocupación, los servicios médicos y el nivel de la calidad de vida (Jansen, Tulder, & Afrianto, 2018).

2.2.El puerto de Barranquilla

2.2.1. Historia del puerto.

El puerto de Barranquilla es la terminal más antigua de Colombia, al cumplir en el 2016 80 años de construcción. En el año de 1925 se iniciaron las obras para la construcción del puerto. En este proceso varias empresas y entidades formaron parte de la construcción del canal del puerto de Barranquilla y, a pesar de las dificultades que se presentaron, el 28 de mayo de 1935 atracó el primer buque en Barranquilla. El río Magdalena en los años 40 era la única vía de acceso hacía el interior del país, haciendo que todos los productos que se requirieran en las ciudades llegaran obligatoriamente al puerto de Barranquilla, para seguir hacía su destino final (Silva Guerra, 2017). En los siguientes años, continuaron las obras dentro del puerto, mejorando su funcionalidad y corrigiendo las fallas que se estaban presentando, como, por ejemplo, la sedimentación en el canal de acceso en el año de 1956, un tema con el cual la junta coordinadora del puerto tuvo que lidiar. Para el año de 1964, la movilidad con la que contaba el puerto ya estaba más estabilizada y mantenía una profundidad superior a los 30 pies (Puerto de Barranquilla, 2019).

En el año de 1991 se creó el Estatuto de puertos marítimos, a través del cual se abolió el monopolio estatal en la administración portuaria, por medio de la creación de entidades reguladoras, como lo son Colpuertos, la Superintendencia general de puertos, las sociedades portuarias regionales y los operadores portuarios. Posteriormente, se crea la sociedad portuaria regional de Barranquilla S.A. (SPRB), entregada en concesión por la nación para un periodo de 20 años (Puerto de Barranquilla, 2019).

Después de la entrega del puerto, se empezaron a hacer diferentes tipos de inversiones, las cuales permitieron la optimización del puerto de forma significativa. Unos ejemplos de ello fue la construcción de bodegas para ampliar la capacidad de almacenaje y la adquisición de máquinas especializadas en cargue y descargue (Puerto de Barranquilla, 2019). Con los anteriores cambios, no hay duda de que el desarrollo fluvial y marítimo de Barranquilla ha traído grandes acontecimientos en el desarrollo de Colombia durante toda su historia (Silva Guerra, 2017).

El puerto de Barranquilla, con 20 años más de concesión, busca posicionarse a nivel nacional e internacional, por lo que decide cambiar el nombre por “Puerto de Barranquilla- Sociedad Portuaria”. Pero esto no fue lo único que cambió, ya que renovó la filosofía, incluyendo a la ciudad en el proceso de cambio y mejora (Puerto de Barranquilla, 2019).

2.2.2. Infraestructura.

La infraestructura portuaria es una variable importante que se debe considerar a la hora de evaluar el desarrollo del puerto. Esto se debe a que es el componente más importante para el crecimiento de la actividad económica del puerto, afectando directamente la capacidad de exportaciones e importaciones, la eficiencia en los procesos y el acceso a nuevos mercados y tecnologías.

En el caso del Puerto de Barranquilla - Sociedad Portuaria, se cuenta con una ventaja geográfica, ya que no solo cuenta con un puerto marítimo por el mar Caribe, sino que también cuenta con un

puerto fluvial debido al río Magdalena, ofreciéndole a la ciudad ventajas significativas en los procesos de exportaciones e importaciones (Puerto de Barranquilla, 2017).

El puerto de Barranquilla es el más extenso de Colombia. Cuenta con 14 terminales y 1,400 metros frente al río Magdalena. Así mismo, cuenta con la capacidad de atracar nueve embarcaciones simultáneamente, grúas con multipropósito para 124 toneladas y 12 hectáreas para el almacenamiento de contenedores. Todos estos procesos son posibles gracias al moderno sistema de datos y comunicación con el que cuenta el puerto, permitiéndole seguir en tiempo real el funcionamiento de todos los equipos que intervienen en los diferentes movimientos portuarios. Así mismo, el puerto cuenta con un sistema de seguridad e inspección de carga para evitar el narcotráfico (Puerto de Barranquilla, 2014).

La sociedad portuaria tiene claro que el desarrollo de su infraestructura es lo más importante para el aumento de la competitividad de la ciudad, ya que “la actividad portuaria cobró un mayor protagonismo por el modelo de desarrollo y el vínculo entre los mercados locales y globales, dando surgimiento a la necesidad de modernización de las instalaciones para un transporte cada vez más especializado” (Schweitzer, Petrocelli, & Scardino, 2019, pág. 106). Es por esto que se hizo una inversión de \$129.000 millones de pesos para convertir al puerto en la plataforma logística más grande del país (Ávila Martínez, 2015).

2.2.3. Movimiento del puerto.

Las empresas de Barranquilla cuentan con un privilegio geográfico a la hora de exportar o importar materiales. Por esto, más de 300 empresas movilizan sus cargamentos por el puerto. Entre los productos más destacados de las 4.533.141 toneladas movilizadas por el puerto se encuentra el cemento, vidrios, cerámicas y diversos materiales de construcción, de los cuales cerca del 48% han permanecido en la ciudad para diversos proyectos de infraestructura del país (Puerto de Barranquilla, 2017).

Pero no solamente los materiales para proyectos de infraestructura sobresalen dentro de las cargas que moviliza diariamente el puerto. También encontramos productos que se usan de forma cotidiana. Se pueden encontrar diferentes tipos de mercancías movilizadas en el puerto, desde materiales de construcción hasta alimentos, que necesitan refrigeración para su proceso de importación, siendo esto el impulso del desarrollo de la ciudad y el aumento del comercio internacional (Puerto de Barranquilla, 2017).

2.2.4. Indicadores Portuarios.

El puerto de Barranquilla cuenta con una superficie de 94 hectáreas, con capacidad de almacenaje de más de 6.000 teus de contenedores y bodegas con 140.000 toneladas métricas de carga granel y 100.000 de carga general. El muelle cuenta con nueve posiciones de atraque para buques, con planes para expandir el muelle y puntos de atraques (Puerto de Barranquilla, 2020).

Actualmente, se cuenta con la capacidad para descargar 12.000 toneladas métricas a granel en un solo día y 500 toneladas métricas por hora. Esto se debe a la capacidad que tiene el puerto de recibir y atender dos buques simultáneamente. Es por esto por lo que las cargas al granel representan cerca del 41% del movimiento total de las cargas (Puerto de Barranquilla, 2020).

En agosto de 2019, el puerto de Barranquilla movilizó 446.400 toneladas. En importaciones por contenedores se movilizó 70.186 toneladas. 198.194 toneladas fueron al granel y 12.232 fueron de carga general. Por otro lado, las importaciones fueron por contenedores (45.519 toneladas) y coque (112.619 toneladas) (Puerto de Barranquilla, 2020).

Para el mes de septiembre de este mismo año, se movilizaron 416.719 toneladas por medio de 73 motonaves recibidas. En las importaciones se contaron con 73.103 toneladas en contenedores, 209.960 al granel y 54.661 en carga general. Por otro lado, las exportaciones manejaron 44.213 toneladas en contenedores y 30.162 toneladas de coque (Puerto de Barranquilla, 2020).

2.3.Barranquilla

2.3.1. Historia.

La historia de Barranquilla comenzó en 1620, cuando los grandes venados secaron las hierbas de Galapa y el ganado de los indígenas de esta región buscó agua y comida, topándose así con el territorio de lo que hoy se conoce como Barranquilla. Los indígenas llegaron detrás de su ganado y, como los animales se encontraban muy bien en este nuevo territorio, se asentaron allí y

construyeron su vivienda, creando así el caserío llamado Sabanitas de Camacho. El caserío comenzó a considerarse como punto de embarque y se adjudicó a Nicolás De Barros, que le dio el nombre de Barranquilla de San Nicolás. Paulatinamente comenzó a llegar más gente, al punto en que tuvieron que organizarse y crear calles y condominios (Barranquilla lind, 2013).

En 1743, Don Lorenzo Telles era el alcalde y sus funciones eran de negocios y de castigar a las personas por delitos leves. En 1813, Manuel Rodríguez nombra a Barranquilla como villa y la vuelve capital del departamento del Atlántico, que en ese tiempo era Barlovento o Tierra dentro. En este momento, los españoles llegan a la ciudad y la vuelve un pueblo fantasma, ya que había muchas matanzas y violaciones por parte del ejército español a los ciudadanos de Barranquilla (Barranquilla lind, 2013).

Entre 1819 y 1820, Simón Bolívar toma poder y ataca a los españoles en la zona costera del país: Barranquilla, Cartagena y Santa Marta. Después de este suceso, resucita Barranquilla con Mariano Montilla, quien era el General del Ejército de la costa. Luego de esto, se constituye como ciudad en 1857 y tiene su primer alcalde, Agustín Del Valle (Barranquilla lind, 2013). De acuerdo con Posada Carbó (1987) citado en Silva Guerra (2017) “Para los años 1872 y 1873, el movimiento portuario de Barranquilla se beneficiaba de la bonanza económica del país. Grandes cantidades de tabaco y quina, que en sus respectivos momentos fueron los productos líderes de las exportaciones colombianas, salían por Barranquilla” (pág. 104)

En 1905, Rafael Reyes creó el departamento del Atlántico, en el cual Barranquilla ya era la capital y esto se ratificó en 1910, con la ley 21 del 14 de julio. Desde ese momento, Barranquilla

se ha destacado por su gran progreso, relacionado directamente con la economía del país y por eso es una ciudad líder en el país. El apelativo de esta ciudad es la puerta de oro de Colombia, por la importancia de sus puertos, tanto marítimos como secos, ya que aún hoy en día se importan y exportan productos importantes para el país, como el coque. Además de lo anterior, Barranquilla se reconoce por ser una ciudad multicultural y cosmopolita, ya que es una entrada de inmigrantes como sirios, franceses, judíos, etc., quienes hacen industria en el país y ayudan a que esta se constituya como una ciudad moderna (Barranquilla lind, 2013).

En 1925, Avianca adquirió los súper aviones Atlántico y Bolívar para poder realizar los primeros despegues internacionales hacia Estados Unidos, más exactamente a Key West y a Florida. Estos vuelos tuvieron escalas en países de Centroamérica, en México y en Cuba. En 1936, se inauguró a manos del presidente Alfonso López Pumarejo el Terminal Marítimo, para así ingresar de manera más competitiva a los mercados internacionales. Luego de ver el auge de este, en 1958 se abrió la primera zona franca de Colombia en esta ciudad. En esta se dan beneficios de tributos, de aduanas y de comercio exterior a los comerciantes. En 1993, el Congreso de la República de Colombia declaró a Barranquilla como Distrito Especial, Industrial y Portuario, mediante un Acto legislativo (Barranquilla lind, 2013).

Finalmente, en el siglo XXI, Barranquilla ha crecido potencialmente de manera urbana y económica, por lo que está en la mira de todo el resto de Colombia. Además, por su proceso de apertura económica, que ayuda directamente al desarrollo del país. Sin embargo, hay temas que aún preocupan a la ciudad, como el caos en el planeamiento urbano y sus altos niveles de corrupción. La ciudad tiene varios objetivos en los que está trabajando hoy en día, como la

integración con el río Magdalena, arreglando el malecón del río y el corredor portuario. Además, los gobernantes de la ciudad trabajan constantemente contra los arroyos, los cuales destruyen la ciudad cuando llueve fuertemente. Este año entregaron el nuevo puente de Pumarejo y están trabajando en la modernización del aeropuerto Ernesto Cortissoz. También están reestructurando el centro histórico (Redacción Barranquilla, 2019)

2.3.2. Infraestructura.

En el año 2013, Barranquilla se enfrentó a varios retos en cuanto a su infraestructura, debido a que se tuvo que convertir en una ciudad más desarrollada. Una de las obras más importantes en las que trabajó la ciudad en este año fue el cierre del anillo circunvalar que venía de dos alcaldías antes y para terminar esta se tuvieron que invertir alrededor de 80 mil millones de pesos.

En perspectiva, vamos a tener una ciudad que dispondrá de la Circunvalar, del Corredor Portuario, de la Avenida del Río, del Malecón, del Centro del Eventos, de los caños saneados, de las plazas y mejoramientos viales que se harán con la Valorización, y de más vías pavimentadas en el Suroccidente. Y hay otros proyectos que Barranquilla debe acometer, como la segunda Circunvalar, la siguiente fase del transmetro y la canalización de los arroyos (El Herald, 2013).

Se ve de esta manera que el propósito de la ciudad fue tener varias vías de acceso para así mejorar la movilidad. Por ejemplo, la construcción del corredor portuario, vía que mejoró el acceso a la zona de Barranquillita, un barrio de Barranquilla, y el sur oriente y también conectó al río Magdalena con la ciudad, lo que ayudó a mejorar la competitividad de la ciudad. Los niveles

de corrupción bajaron para el 2013, por lo que el dinero recuperado se invirtió en estas obras, en educación y en salud. Lo anterior permitió convertir a la circunvalar en la mejor vía interna con la que cuenta Barranquilla.

Para el 2016, Barranquilla tenía un presupuesto de 10 billones para poder invertir en la infraestructura de la ciudad, ya que estaba buscando ser una de las ciudades más importantes de Colombia, como eje empresarial y de negocios. Algunas de las obras en las que se estaba trabajando en ese año era la avenida del río, que era un proyecto en el cual se quería unir la isla La Loma con el centro de eventos y exposiciones del Caribe Puerta de Oro, y el Puente Pumarejo, que le permitiría a Barranquilla ser la receptora de toda la carga del país (Redacción Revista Dinero, 2016).

La infraestructura es muy importante en una ciudad, ya que es la que permite que los inversionistas se sientan atraídos por trabajar allí. Por ejemplo, según Ana María Badel, directora de ProBarranquilla, la ciudad cuenta con muchas ventajas frente a otras ciudades del país, por lo que se debe explotar en navegabilidad. Por eso, ella dice que el puente Pumarejo ayuda a mejorar esta característica de la ciudad, para así potencializar la ciudad y hacerla esencial en la economía del país (Hernán Peláez, 2019). Al haber más inversión en una ciudad, llegan más empresas, lo que genera nuevos empleos y esto, a su vez, mejora la economía y disminuye los índices tanto de pobreza como de desempleo.

Para el 2018, Alejandro Char, el alcalde de la ciudad se encargó de adjudicar la licitación para prolongar la carrera 43 desde la 100 barrio Miramar, hasta la circunvalar para mejorar el tema de

movilidad en la ciudad. Dentro de este mismo presupuesto se incluyó ampliar y modernizar el alumbrado de la ciudad (Colprensa, 2018).

2.3.3. Indicadores de crecimiento indicadores urbanos.

“Entre las 4 principales ciudades del país, en Barranquilla fue en donde más creció el número de ocupados entre 2017 y 2018” (Alcaldía de Barranquilla, 2019). En este fragmento encontrado en la página oficial de la alcaldía de barranquilla se ve cómo los niveles de desempleo han bajado en esta ciudad. El número de ocupados creció 1,4% del 2017 al 2018. Siguiendo con lo anterior, la tasa de desempleo fue una de las más bajas del país, con un 8,5%, y también fue más baja que la del promedio de todas las ciudades. Así mismo, Barranquilla ha sobresalido si se estudia el indicador de desigualdad, ya que desde 2011 este se ha venido reduciendo (Alcaldía de Barranquilla, 2018)

Por otro lado, el índice de productividad laboral, el cual nos permite conocer el aporte que realiza cada trabajador a la ciudad, durante la última década ha venido creciendo y a una velocidad mayor al de otras ciudades como Bogotá (Alcaldía de Barranquilla, 2018).

En temas de educación, la alcaldía dijo que Barranquilla fue la única ciudad que logró mantener el promedio en las pruebas del estado ICFES presentadas por los alumnos del grado 11. “Barranquilla logró mantener su puntaje global en la media en 262, siendo la única de las principales capitales de Colombia que no disminuyó, consolidándose como ciudad líder en excelencia académica” (Alcaldía de Barranquilla, 2018). Además, Barranquilla pasó de tener en

el 2018 273 estudiantes pertenecientes al programa de generación E, a tener 333 en el año 2019. La generación E es un programa del ICETEX, el cual le permite a los estudiantes acceder a cualquier programa ya sea técnico, tecnólogo o profesional de alta calidad (Icetex, 2019). Esto es muy importante para el desarrollo de la ciudad y del país, ya que, si se tienen más auxilios y oportunidades en educación, las personas tienen más oportunidades de trabajar y así puede disminuir la pobreza y los índices de desigualdad.

3. Marco Metodológico

Se utilizó una metodología cualitativa para el desarrollo de este trabajo, la cual consiste en la recolección de información obtenida a partir de la observación de la muestra, de sus comportamientos naturales, su discurso y las respuestas que los participantes puedan dar. Se escogió esta metodología, ya que lo que se buscó en este trabajo fue comprender la perspectiva socioeconómica que tienen los habitantes de Barranquilla con respecto al puerto y la influencia de este para el desarrollo de la ciudad. Esta metodología permitió que los participantes hablarán más allá de las cifras y de los números que nos brindan los informes del Estado. Además, se conoció de mejor forma sus opiniones.

La herramienta que se implementó para la recolección de los datos fue la entrevista semiestructurada de tipo cualitativa, donde el entrevistador plantea unas preguntas, las cuales la mayoría de ellas están previamente preparadas, permitiendo así que el entrevistado hable y se

despliegue en temas que tal vez no se habían tenido en cuenta. Las ventajas de este tipo de entrevista son, según Denzin & Lincoln (2005),

- Incluye preguntas previamente preparadas que permiten tener un control y mayor análisis de las respuestas.
- Es flexible, pero mantiene la dirección inicial planteada por el entrevistador.
- Se puede recopilar datos relevantes para el análisis, como nombre, estrato social, edad, ciudad de nacimiento etcétera.

Se eligió este tipo de entrevista, ya que permitió preguntar cosas específicas que se necesitan sobre las personas y su conocimiento de los temas tratados, hablando desde su experiencia, desde su puesto de trabajo (relacionado o no con el puerto), desde el punto de vista de familiares relacionados con el puerto o historias conocidas. La primera parte de la entrevista fueron preguntas personales como género, edad, nivel educativo, ocupación y estrato. En una segunda parte se empezó a relacionar los aspectos de la ciudad con los del puerto. En esta segunda fase, se instauró un esquema mucho más flexible.

Se tenía planeado realizar 20 entrevistas, pero en la entrevista número 15 se llegó al punto de saturación, en el cual los participantes mostraron un alto grado de homogeneidad en sus respuestas. Es por esto por lo que se toma una muestra de 15 participantes en la cual el 60% fueron hombres nativos (78%), con una edad promedio de 40 años, como se puede ver en las siguientes tablas (1 y 2).

Tabla 1 *Caracterización de los participantes*

Participantes	Sexo	Edad	Estrato	Nativo
1	M	28	3	SI
2	F	23	4	SI
3	M	26	5	NO
4	M	54	1	SI
5	M	24	4	SI
6	F	50	4	NO
7	F	32	3	NO
8	M	64	5	SI
9	F	18	3	SI
10	M	43	1	SI
11	M	28	5	SI
12	M	30	4	NO
13	M	59	2	SI
14	F	41	2	SI
15	F	23	3	SI

Fuente: Elaboración propia

Tabla 2 *Consolidado por género de la caracterización de los participantes*

Participantes	Sexo	Edad	Estrato	Si Nativo	No Nativo
F	40%	31	3	67%	33%
M	60%	40	3	78%	22%

Fuente: Elaboración propia

Se contó con respuestas de todos los estratos sociales y de diferentes niveles educativos. También se entrevistaron personas que contaban o no con alguna relación con el puerto y diferentes ocupaciones, para así tener una percepción más amplia y menos sesgada de los habitantes de la ciudad. Seguido de esto, se empleó un análisis temático para la interpretación de los resultados.

El análisis temático no es fácil de determinar, ya que el proceso de la extracción de temas es una actividad que se puede implementar en varios tipos de análisis, como, por ejemplo, el análisis

narrativo (análisis de datos sensible al sentido de lo que sucedió y su efecto en las personas). En general, sin embargo, el temático se describe como un “método basado en matrices para ordenar y sintetizar datos”(Bryman, 2012, pág. 579), en el cual se separan los componentes del texto, enfocando el tema y su relación con otras partes. Esto es posible ya que por medio de la lectura y transcripción de las entrevistas se puede identificar, agrupar y analizar los temas centrales a partir del análisis de la información obtenida dentro del contexto trabajado. Estos temas y subtemas que se extraen son posteriormente confrontados con los datos obtenidos, permitiendo identificar las tendencias y variaciones en las respuestas de los 15 participantes entrevistados.

Este análisis está enfocado en administrar de forma adecuada los temas y subtemas más relevantes que se presentan en los casos trabajados. Esto se puede realizar identificando las categorías a trabajar por medio del análisis de los datos obtenidos en las entrevistas y relacionando los temas con la investigación que se está llevado a cabo, ayudando así a la interpretación de la información y su implementación (Bryman, 2012).

Por otro lado, esto es un procedimiento que no cuenta con una estructura clara y preestablecida, dejando que este proceso no siempre se cumpla y los resultados pueden variar considerablemente, según quien lo implemente, generando que los investigadores deban tener claridad del enfoque que tiene la investigación, ya que la repetición de un tema no quiere decir que sea relevante durante el proceso de análisis de la información y posterior conclusión (Bryman, 2012).

Aun así, es esta flexibilidad la que permite que al momento de ser implementado se ofrezca un entendimiento más amplio sobre la relación y dependencia que tiene cada uno de los términos

principales y secundarios, así como la influencia entre ellos y el grado de importancia que tiene para los participantes. Esto se debe a que la información que se va obteniendo en el proceso se transforma, aumentando el entendimiento que tiene el entrevistador y mejorando la calidad de los datos.

Posteriormente a la recolección de los datos, se realizó la transcripción de las respuestas que se presentaron en las entrevistas realizadas a 15 personas donde el 40% de los participantes eran mujeres y el 60% hombres nativos de la ciudad de Barranquilla, con una edad promedio de 31 y 40 años respectivamente. Esta información se expresa mediante figuras con sus respectivos colores dependiendo de la importancia, relacionando de manera gráfica las entrevistas y su correlación (Mieles, Tonon, & Alvarado, 2012).

En proceso se hizo de la siguiente manera:

1. Se establecieron 17 preguntas con base en la información obtenida del marco teórico, para que los entrevistados tuvieran una mayor comprensión de la finalidad del ejercicio.
2. Se realizaron 15 entrevistas (de las 20 previamente establecidas, ya que en este punto se llegó a saturación) de forma presencial, teniendo en cuenta que la información podía ser sesgada debido a la presencia del entrevistador.
3. Se transcribieron los datos para tener un mejor panorama y comprensión de todas las respuestas.
4. Se analizaron los datos, con el fin de quitar toda la información innecesaria que se obtuvo en las entrevistas

5. Se seleccionaron los temas que los participantes consideraban más importantes dentro de las preguntas planteadas (Crecimiento económico, infraestructura y educación).

6. Se analizaron los datos a profundidad, encontrando así temas que eran mencionados por los participantes, pero no tenían un alto impacto para ellos.

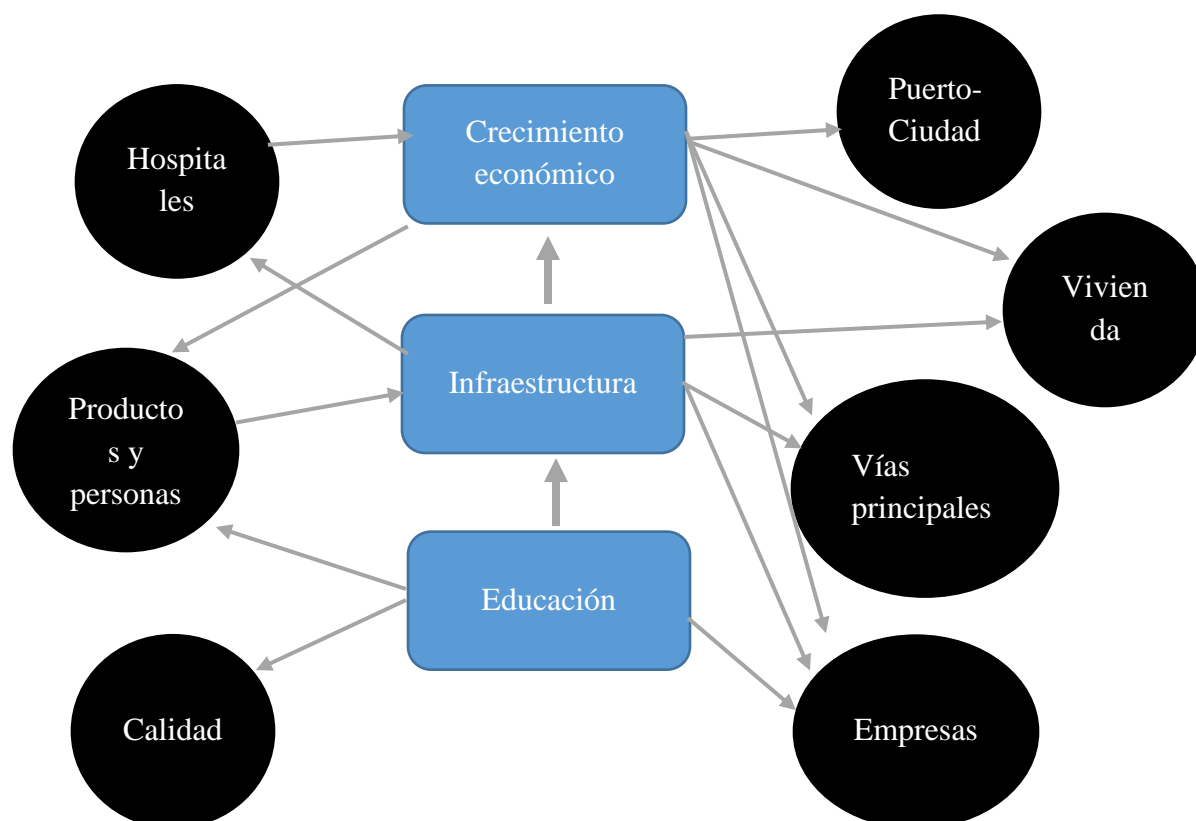
7. Se buscó la relación que tenían los temas principales, secundarios y demás datos que se obtuvieron a lo largo del ejercicio (puerto-ciudad, vivienda, vías principales, empresas, hospitales, personas, productos y calidad).

8. Se realizó un mapa que resalta con su respectivo color y línea de influencia los temas y las tendencias de los datos, proporcionando los detalles y conclusiones de las 15 entrevistas realizadas.

Por otro lado, para la investigación también fue importante tomar fuentes de información secundarias, las cuales consistieron en la historia y desarrollo del puerto de Barranquilla, ya que estas permitieron que el análisis de las respuestas obtenidas tuviera una mayor claridad y comprensión al momento de relacionar las ideas principales y secundarias, así como la dependencia y correlación que tienen con el contexto. Del mismo modo, se consultaron artículos, noticias, investigaciones y demás documentos que pudieran contener información directa del puerto y la ciudad, permitiendo profundizar en el análisis y las preguntas realizadas a los participantes.

4. Presentación y Análisis de Resultados

Gráfico 1 *Resultado del análisis sistemático*



Fuente: Elaboración propia.

Del análisis temático se extrajeron las ideas más importantes: educación, infraestructura y crecimiento económico. De estas se derivan subtemas que se relacionan significativamente. El primer concepto relevante fue la educación, la cual ha ido creciendo durante los últimos años, no solamente en infraestructura, con la construcción de colegios y universidades, sino también en la calidad, subiendo en los rankings de las pruebas Saber, mejorando así el nivel de las empresas,

debido a que las personas están más capacitadas para ejercer cargos de alto nivel o para hacer proyectos de emprendimiento. Como se puede ver en el periódico El Heraldó, “[e]l aumento registrado [en la creación de empresa] frente al mismo periodo de 2017 fue 22,6%, convirtiéndose en el crecimiento más alto a nivel nacional para el mismo periodo” (2018). Es una cifra significativa si la comparamos contra otras regiones y ciudades del país, como, por ejemplo, Bogotá que presentó un aumento anual únicamente del 4% y más aún si la comparamos con algunas que disminuyeron de 2017 a 2018, como, por ejemplo, el departamento de Santander con 4% (Mouthon, 2018).

Continuando, la infraestructura, concepto que a lo largo de la investigación fue mencionado en reiteradas ocasiones, es uno de los temas de más alto desarrollo en la ciudad, lo que se puede ver evidenciado en las principales vías de la ciudad, que han venido mejorando significativamente. Así mismo, esto generó un incremento en las importaciones y exportaciones de las empresas, aumentando la conectividad a nivel global. Esto último se pudo confirmar mediante las entrevistas hechas a los participantes.

Igualmente, se evidenció que el crecimiento económico fue un concepto que influyó de igual manera, tanto a la educación como a la infraestructura, desarrollando de manera positiva los anteriores conceptos mencionados. “Las ciudades puerto no solo son espacios de intercambio económico, sino también cultural y social. Por su naturaleza, estas ciudades son ricas en cultura y gastronomía y, por su continuo flujo de mercancías, son espacios que se encuentran en eterna transformación” (Aguas Medina, Peña Coronado, & Ospina Arias, 2017, pág. 238). Este fragmento reafirma lo ya dicho anteriormente: Barranquilla es una ciudad rica en cultura y también

es un espacio de desarrollo económico y de crecimiento, no solo para la ciudad sino para el país en general. Además, estos tres conceptos principales generaron que la vivienda, los hospitales, el puerto-ciudad y demás temas secundarios se desarrollarán más rápidamente.

Ahora bien, ahondando con las respuestas que se obtuvieron de las entrevistas, se pudieron resaltar varios puntos importantes acerca de las percepciones que tienen los habitantes de Barranquilla con respecto a la ciudad y al desarrollo e influencia que tiene el puerto. Los participantes 2 y 11 estuvieron de acuerdo con la información adquirida durante la revisión de la historia de Barranquilla, al considerar que la ciudad es líder en la costa atlántica de Colombia, debido a que la participación del puerto permite un impacto de mayor proporción en el PIB Colombiano. Así mismo, el participante número 3 comentó sobre la dinamización de la economía local y nacional, impactando el PIB Colombiano, evidenciando cómo los habitantes de la ciudad también perciben que estos procesos pueden convertir “a las ciudades costeras en lugares con dinámicas estratégicas y económicas de gran potencial” (Aguas Medina, Peña Coronado, & Ospina Arias, 2017, pág. 213).

Uno de los temas más hablados de Barranquilla en los últimos años han sido los arroyos. El participante número 3 habló sobre este tema tan polémico, ya que retrasaban los procesos de las personas y de las compañías. Pero este mismo participante comentó que, con la inversión que se ha generado, los arroyos se han erradicado casi por completo, mejorando el dinamismo de la ciudad en épocas de lluvias, y lo relaciona con el crecimiento del puerto, ya que, si las vías son útiles, los camiones podrán hacer mejor su trabajo. Además, este participante habló sobre una anécdota en la que no pudo ir a trabajar un día que los arroyos no lo dejaron, por lo que se puede deducir que

como él muchos no podían ir a cumplir sus labores, lo que se especula, bajaba la productividad de las empresas. Con este ejemplo se evidenció que, así como entra de manera significativa dinero a la ciudad, esta ha estado invirtiendo de forma considerable en la conectividad, enlazando diferentes poblaciones, un hecho que impacta de forma positiva el consumo de estas y el crecimiento económico. La mayoría de los participantes consideraron que la ciudad ha mejorado en infraestructura, como se pudo ver en el marco teórico, teniendo así más vías principales, hospitales, vivienda, empresas y, por ende, mejor economía.

Del mismo modo, se pudo notar que el desarrollo del puerto en los últimos 10 años ha hecho que el indicador de desempleo y desigualdad disminuyeran de forma considerable, en comparación con otras ciudades de la zona caribe. El participante número 3 dijo lo siguiente con relación a este tema:

se podía ver que a principios del milenio Colombia tenía una tasa de ocupación cercana al 52% y 20 años después esta tasa se acerca al 58%. Por otro lado, la tasa de desempleo subjetiva pasó de 34 a 25, con lo que podríamos decir que conseguir trabajo es más fácil.

Siguiendo con los temas destacados, está la educación. Los niveles de educación han aumentado de forma considerable y esto se puede evidenciar en las pruebas oficiales que se realizan en colegios y universidades. Los datos proporcionados por la Alcaldía de Barranquilla pueden confirmar esta información. Del 2017 al 2018, hubo un “incremento de los estudiantes matriculados en el sistema educativo oficial, de los cuales 117.000 han sido beneficiados con estrategias de calidad educativa” (Alcaldía de Barranquilla, 2018), lo que es bueno para la ciudad en términos de ocupación y en un futuro en temas de empleo. Además, la cobertura también ha

aumentado, ya que se ha vuelto más incluyente. Esto es significativo, ya que todas las personas tienen derecho a la educación, sea cual sea su condición. En los últimos años, ha habido “ampliación de la cobertura y atención a más de 8.000 estudiantes con características especiales con una educación de calidad, además de garantizar más de 108.000 raciones diarias de alimentación y 7.200 estudiantes beneficiados con transporte escolar” (Alcaldía de Barranquilla, 2018). Estas mejoras se ven en las pruebas de Estado y en las oportunidades que da el Estado para estudiar una carrera universitaria, por ejemplo, el programa de ser pilo paga, que le daba oportunidades a los estudiantes de bajos recursos para poder realizar un pregrado en la universidad que escogieran, sin tener que pagar nada, el único requisito para que fuera gratis, es que tenían que terminar sus estudios y tener un diploma.

Hablando sobre los niveles de crecimiento de la ciudad como tal, el participante 3, trabajador de una de las concesiones del puerto de Barranquilla, comentó que la economía de la ciudad ha venido creciendo a una tasa del 5%, mientras que la economía del país ha crecido a una tasa inferior a ésta. Él nos comentó que este índice podría ser mayor, pero que uno de los mayores problemas que presenta el puerto es el dragado del canal navegable, lo que lo hace menos competitivo frente a los otros dos puertos, Santa Marta y Cartagena, que cuentan con sus instalaciones directamente al atlántico y el segundo problema son los niveles de contaminación que presenta para el medio ambiente (Aguas Medina, Peña Coronado, & Ospina Arias, 2017).

Según El Tiempo (2019), en el año 2019, hasta el mes de septiembre, se tuvieron que desviar 31 buques por temas de dragado, lo que representa una gran pérdida para el puerto. “El puerto de Barranquilla alcanzó en el 2019 los niveles históricos más bajo de profundidad de los últimos años:

7.8 metros en el mes de julio.” (Delgans, 2019). Además, las anteriores pérdidas, también se incurren en más costos a los comerciantes que necesitan que el destino final sea Barranquilla, ya que transportar estas cargas de ciudades vecinas cuesta aproximadamente 40 dólares. Es importante que este tema sea evaluado a nivel nacional, ya que afecta a la economía del país. “[E]sto debe verse como un problema nacional más no del caribe, este puerto mueve un quinto de las exportaciones del país además de generar empleos directos e indirectos” (Herrera Delgans, 2019). Finalmente, el participante número 4 mencionó:

Colombia al ser un país que en la actualidad presenta altos niveles de importación, contar con un puerto le permite a la ciudad adquirir materias primas y productos terminados que influyen de forma directa al comercio.

Concluyendo, concordamos con Aguas Medina et al. (2017) en que las ciudades portuarias se desarrollan de forma globalizada, rápida y eficiente, haciendo que se generen más asentamientos industriales, al tiempo que se generan encadenamientos productivos que le permiten a la ciudad ubicarse como líder en la zona caribe. Barranquilla no es la excepción a lo anterior y por esto se puede decir que la percepción de los habitantes de Barranquilla frente a la relación del desarrollo de la ciudad con el puerto fue positiva, ya que entre ambas se encuentra un crecimiento potencial, además de una amplia correlación.

5. Conclusiones

En este artículo se quiso conocer la influencia de los puertos sobre las ciudades. Se tomó como referencia la ciudad de Barranquilla y su puerto, los cuales fueron visitados para la realización de entrevistas presenciales a los habitantes de diferentes contextos que se encuentran dentro de la ciudad. Además, se notó una relación importante entre la información encontrada en el marco teórico y la percepción de los habitantes de la ciudad.

Primero, se investigó a profundidad sobre el contexto que se planeaba manejar: historia y datos relevantes sobre el puerto y la ciudad de Barranquilla. Luego de esto, se hizo la visita correspondiente, donde se recabó información directamente de los ciudadanos. Los resultados que se obtuvieron fueron positivos, ya que se pudo validar la influencia que tiene el puerto en la ciudad, brindando mejoras socioeconómicas significativas, por medio de la generación de empleo y mejoras en infraestructura.

Se observó el buen manejo que tiene los gobernantes sobre la ciudad, al relacionarse de forma indirecta con el puerto, por medio de las inversiones en mejoras de infraestructura y educación, generando con estos dos factores un crecimiento económico significativo, por el gran flujo de mercancías que mueven las empresas relacionadas con el puerto.

El desarrollo del puerto ha venido creciendo durante los últimos años, lo que ha permitido que la ciudad progrese rápidamente, sin embargo, el mayor problema al que se enfrenta el puerto es

que se ubica sobre el río Magdalena generando inconvenientes con el dragado, complicando la operación para buques de gran tamaño. Es por esto por lo que surge el cuestionamiento de si con el tiempo podrá mejorar la capacidad que posee actualmente para atracar buques, y llegar a ser el principal puerto de Colombia. El dragado es un tema relevante al cual se debe prestar mucha atención. El Estado y las empresas privadas que manejan este puerto deben contar con un programa de mantenimiento para enfrentar este problema que ha sido persistente a lo largo del tiempo.

6. Referencias

Aguas Medina, D., Peña Coronado, K. E., & Ospina Arias, J. C. (2017). El canal navegable del Rio Magdalena y las sinergias para el desarrollo de Barranquilla. *Dimensión Empresarial*, 2(15), 3-6.

Alcaldia de Barranquilla. (2018). *Reduccion de pobreza en Barranquilla*. Barranquilla: Alcaldia de Barranquilla.

Alcaldía de Barranquilla. (2018a). *Barranquilla, segundo lugar en Colombia con más estudiantes Generación E*. Obtenido de Alcaldía de Barranquilla: <http://web2018.barranquilla.gov.co/sala-prensa/7896-2018-11-16-19-44-10>

Alcaldia de Barranquilla. (2018b). *En Barranquilla, la educacion pública está de primera*. Obtenido de Alcaldía de Barranquilla: <https://www.barranquilla.gov.co/educacion/en-barranquilla-la-educacion-publica-esta-de-primera>

Alcaldía de Barranquilla. (2019). *Desempeño de la economía de Barranquilla durante 2018*. Obtenido de Alcaldía de Barranquilla: <https://www.barranquilla.gov.co/desarrollo-de-ciudad/barranquilla-en-cifras/desempeno-de-la-economia-de-barranquilla-durante-2018>

Ávila Martínez, K. (2015). Impacto del tratado de libre comercio-TLC-en la actividad logística portuaria de Colombia: Comparación entre puertos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura. *Dictamen Libre*, 8, 31-39.

Barranquilla lind. (2013). *Historia e origen de Barranquilla*. Obtenido de Barranquilla lind: <http://barranquillalind.blogspot.com/p/cultera-de-barranquilla.html>

Bryman, A. (2012). *Social Research Methods*. New York: Oxford University Press.

Burguillo, R. V. (2019). *Tasa de ocupación o empleo*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/tasa-ocupacion-empleo.html>

Camimex. (2019). *Coque*. Obtenido de Camimex: <https://www.camimex.org.mx/index.php/secciones1/sala-de-prensa/uso-de-los-metales/coque/>

Canive, T. (2017). *Métodos de investigación cualitativa*. Obtenido de Sinnaps: <https://www.sinnaps.com/blog-gestion-proyectos/metodologia-cualitativa>

Colprensa. (2018). *Barranquilla abrió una nueva licitación para mejorar la infraestructura vial*. Obtenido de La República: <https://www.larepublica.co/economia/barranquilla-abrio-una-nueva-licitacion-para-la-infraestructura-vial-en-esa-ciudad-2603778>

Denzin, N., & Lincoln, Y. (2005). *The Sage Handbook of Qualitative Research*. London: Sage publications.

Dwarakish, G., & Muhammad Salim, A. (2015). Review on the Role of Ports in the Development of a Nation. *Aquatic Procedia*, 4, 295-301.

El Heraldo. (2013). *La infraestructura de Barranquilla*. Obtenido de El Heraldo: <https://www.elheraldo.co/opinion/editorial/la-infraestructura-de-barranquilla-96692>

Han, F., Wang, D., & Li, B. (2019). Spillover Effects of Ports and Logistics Development on Economic Power: Evidence from the Chinese BTH Regions. *Sustainability*, *11*, 4316.

Hernán Peláez, J. (18 de Enero de 2019). La clave del éxito de una ciudad como Barranquilla ha sido la confianza. *La República*.

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). ¿Qué características posee el enfoque cualitativo de investigación? En R. Hernández, C. Fernández, & M. d. Baptista, *Metodología de la investigación (7-9)*. México D.F.: McGraw-Hill.

Herrera Delgans, L. (30 de Agosto de 2019). *La pelea del puerto de Barranquilla por tener una draga propia*. Obtenido de El tiempo: <https://www.eltiempo.com/colombia/barranquilla/la-pelea-del-puerto-de-barranquilla-por-tener-su-draga-406698>

Icetex. (2019). *Fondos en Administración*. Obtenido de Icetex: <https://portal.icetex.gov.co/Portal/Home/HomeEstudiante/fondos-en-administracion-Listado/generacion-e-excelencia>

Jansen, M., van Tulder, R., & Afrianto, R. (2018). Exploring the conditions for inclusive port development: the case of Indonesia. *Maritime Policy & Management*, *45*(7), 924-943.

Logística summit & expo. (03 de Octubre de 2017). *Mueve transporte marítimo más del 90% del comercio mundial*. Obtenido de Logística: <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/78999-mueve-transporte-maritimo-mas-del-90-del-comercio-mundial>

Martínez, E. (2013). *Introducción al comercio internacional: qué es y las ventajas para los países participantes*. Obtenido de ieb school: <https://www.iebschool.com/blog/ventajas-comercio-exterior-negocios-internacionales/>

Mieles, M., Tonon, G., & Alvarado, S. (2012). Investigación cualitativa: el análisis temático para el tratamiento de la información desde el enfoque de la fenomenología social. *Universitas humanística*, 74, 195-225.

Mouthon, L. (2018). *En el primer semestre se crearon 10.000 empresas en Barranquilla*. Obtenido de El heraldo: <https://www.elheraldo.co/economia/en-el-primer-semester-se-crearon-10000-empresas-en-barranquilla-522070>

Munim, Z. H., & Schramm, H.-J. (2018). The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of maritime trade. *Journal of Shipping and Trade*, 3(1), 1-19.

Oca, J. M. (2019). *Exportación*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/exportacion.html>

Pérez Valbuena, G. J. (Mayo de 2013). Barranquilla: avances recientes en sus indicadores socioeconómicos, y logros en la accesibilidad geográfica a la red pública hospitalaria. En *Documentos de trabajo sobre economía regional N. 185*. Banco de la República. Obtenido de Banco de la república: http://barranquillacomovamos.org/images/Barranquilla_avances_recientes_en_sus_indicadores_socioeconomicos.pdf

Pérez, J. (2012). *El transporte marítimo*. Obtenido de El orden mundial: <https://elordenmundial.com/el-transporte-maritimo/>

Puerto de Barranquilla. (2014). *Galería Audiovisual*. Obtenido de Puerto de Barranquilla: <https://www.puertodebarranquilla.com/index.php/galeria-audiovisual-2/>

Puerto de Barranquilla. (2017). *Qué se mueve por el Puerto de Barranquilla*. Obtenido de Puerto de Barranquilla: <https://www.puertodebarranquilla.com/index.php/que-se-mueve-por-el-puerto-de-barranquilla/>

Puerto de Barranquilla. (2019). *Historia del Puerto de Barranquilla*. Obtenido de Puerto de Barranquilla: <https://www.puertodebarranquilla.com/index.php/historia/>

Puerto de Barranquilla. (2020). *Movimiento de Carga*. Obtenido de Puerto de Barranquilla: <https://www.puertodebarranquilla.com/index.php/movimiento-de-carga/>

Redacción Barranquilla. (2019). *¿Por qué el alcalde de Barranquilla es el 'rey' de la popularidad?* Obtenido de El Tiempo: <https://www.eltiempo.com/colombia/barranquilla/balance-de-la-alcaldia-de-barranquilla-de-alejandro-char-444962>

Redacción Revista Dinero. (2016). *Barranquilla será una ciudad nueva después de \$10 billones en infraestructura*. Obtenido de Dinero: <https://www.dinero.com/edicion-impresa/infraestructura/articulo/barranquilla-invierte-10-billones-en-infraestructura/239877>

Roldán, P. N. (2019). *Infraestructura*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/infraestructura.html>

Schweitzer, M., Petrocelli, S. P., & Scardino, M. (2019). La producción del territorio en ciudades portuarias de la economía globalizada: tensiones e injusticias espaciales en el Área Metropolitana de Rosario, Argentina. *Cuadernos de Geografía: Revista colombiana de geografía*, 29(1), 102-117.

Sevilla, A. (2012). *Producto interior bruto (PIB)*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/producto-interior-bruto-pib.html>

Silva Guerra, H. (2017). Ambiente de comercio en Barranquilla: un bosquejo histórico de su desarrollo. *Pensamiento y Gestión*, 42, 102-139.

Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. (2019). *Glosario*. Obtenido de Puerto de Cartagena: <https://www.puertocartagena.com/es/glosario>

Super usuario. (2015). *Los puertos más importantes de Colombia*. Obtenido de Media & News: <http://www.portsandlogistics.com/index.php/media-news/93-los-puertos-mas-importantes-de-colombia>

Tiba México. (2015). *Glosario de términos marítimos portuarios*. Obtenido de Tiba México:
<https://www.tibagroup.com/mx/glosario-de-terminos-maritimos-portuarios>

Vazquez Burguillo, R. (2018). *Tasa de desempleo*. Obtenido de Economipedia:
<https://economipedia.com/definiciones/tasa-de-desempleo-paro.html>

Vergara, R. (2016). *Carga a granel*. Obtenido de Logística y Transporte:
<https://instructorlogisticabarranquilla.blogspot.com/2016/04/carga-granel.html>