

Datos Generales

Proyecto	Análisis del potencial turístico de Barranquilla en el contexto de Ciudad Puerto		
Estado	ACTIVO		
Semillero	UNIAUTONOMA		
Área del Proyecto	Ciencias Sociales	Subárea del Proyecto	Administración
Tipo de Proyecto	Proyecto de Investigación	Subtipo de Proyecto	Propuesta de Investigación
Grado	pregrado	Programa Académico	Admon Fluvial
Email	semilleros@uac.edu.co	Teléfono	3620666

Información específica

Introducción

Barranquilla, ciudad industrial y comercial ubicada en el Norte de Suramérica, fue convertida en el primer puerto del país a finales del siglo XIX con la construcción de un extenso muelle en la vecina población de Puerto Colombia. La ciudad, como puerto principal del país, en su momento, permitió el desarrollo comercial y la entrada de numerosas corrientes migratorias extranjeras que se vincularon estrechamente a su actividad industrial y comercial. En 1936 se inaugura el terminal marítimo y fluvial de Barranquilla a 22 km de la desembocadura del río Magdalena, con el fin de promover la actividad comercial con el interior del país y el exterior. El florecimiento de la ciudad en el contexto del país dura hasta los años 60s, época en la que también el río y el puerto comienzan a perder su importancia. El río no es reconocido en la cotidianidad ciudadana como parte fundamental de la idiosincrasia del habitante barranquillero. El puerto, como sí ocurrió en otras ciudades del mundo, no impulsó el desarrollo urbanístico, socio económico y turístico de la ciudad. El desarrollo de Barranquilla es muy diferente al de otras ciudades puertos, como los casos de Barcelona, Hamburgo, Bremen, Rotterdam entre otras, en donde la posibilidad que ofrece el puerto potencia el desarrollo social económico y por ende el de sector de turismo de la ciudad. Son ciudades que han organizado su desarrollo entorno al concepto portuario. Barranquilla ha tenido un enfoque distinto, dejando de aprovechar el concepto de ciudad puerto como mecanismo de impulso económico, social y cultural. Los puertos han participado de forma decisiva en la constitución y desarrollo de las ciudades, a las que han conferido su carácter marítimo y/o fluvial. Pero también es cierto que los puertos se han consolidado como entidades exteriores a la propia ciudad y tradicionalmente no se ha creído conveniente articular las relaciones entre ambas. La especialización del transporte y la logística son esenciales para el crecimiento económico de una ciudad y un país, por lo tanto deben ser tenidos en cuenta a la hora de considerar las necesidades de operación y de promover el diálogo entre la ciudad y el puerto. (Camarero, 2014)

Planteamiento

Barranquilla aunque cuenta con un potencial para determinarla como ciudad puerto, desconoce los mecanismos y las ventajas para ser vista y gestionada como tal. Carece de una estructura integral de desarrollo que incluya planes urbanísticos prospectivos con el fin de recuperar espacios portuarios olvidados u obsoletos, para crear nuevos espacios públicos e introducir servicios y equipamientos acordes al desarrollo urbanístico de las ciudades puerto. La imposibilidad actual de integrar elementos del puerto como catalizador turístico en el río y en tierra, a partir de los proyectos patrimoniales-sociales de interés comunal, aunado a la baja identidad de los ciudadanos en la relación puerto-ciudad, son temas que ameritan un estudio especial. Se requiere del estudio diagnóstico y de generación de estrategias que potencien el desarrollo integral de la ciudad y del sector turístico en general dentro del contexto nacional e internacional como ciudad portuaria. Es así como se plantea como pregunta problema ¿Cuenta Barranquilla con los atractivos turísticos para convertirse en Ciudad-Puerto?

Objetivo General

General: Realizar un diagnóstico del potencial turístico de Barranquilla en el contexto de Ciudad-Puerto y proponer estrategias para su consecución.

Objetivos Específicos

Específicos: • Analizar del estado actual de la ciudad, basado en los indicadores del concepto Ciudad- Puerto • Identificar los problemas que limitan el desarrollo de Barranquilla como Ciudad-Puerto • Identificar las potencialidades con las que cuenta la ciudad para ser determinada como Ciudad-Puerto • Realizar una propuesta de potencialización turística de Barranquilla a partir de la relación ciudad- Puerto

Referente

En algunos casos las ciudades dan origen a los puertos, pero existen casos que datan de tiempos del descubrimiento y colonización de América en el que el puerto como zona de atraque de los colonizadores dio origen, casi que de manera espontánea a la ciudad. Indistintamente del caso, el puerto fluvial o marítimo se puede definir inicialmente y de manera básica como el punto de atraque y zarpe de naves en donde se cargan y/o descargan mercancías. Un concepto más amplio y moderno relaciona el puerto con la zona que posibilita el comercio internacional de mercancías, promueve la economía, el puerto y el transporte marítimo como facilitadores del comercio (Song y Photis, 2015) Existe entonces una relación simbiótica entre la ciudad y su puerto es una relación espontánea, creada desde la misma naturaleza de sus orígenes entre el puerto y la ciudad. La palabra maritimidad es un neologismo francés que se utiliza para describir esa relación entre ciudad puerto. Al respecto se comenta: "...al hablar de maritimidad es necesario hacer una invitación a reflexionar sobre las construcciones sociales y culturales que fueron construidas por los grupos humanos para organizar su relación con el mar, para protegerse, para socializar, para marcar, para el amor. Estos son por supuesto construcciones ancladas en la profundidad histórica, pero al mismo tiempo, evolutivas". (Rieucan, 1999). La maritimidad no logra concretarse en una ciudad como Barranquilla declarada por el congreso en 1993 como Distrito Especial, industrial y portuario (Congreso de la República, 1993). No en vano los autores han dicho que Barranquilla, en otras palabras es una ciudad con puerto pero no una ciudad portuaria. (Vergara y Foulquier, 2012). Durante el 2014 se movilizaron 2.160.766 pasajeros por el Aeropuerto Ernesto Cortissoz, generando un incremento del 8,3% en el flujo de pasajeros, este comportamiento positivo del flujo aéreo de pasajeros en Barranquilla puede ser explicado en gran parte por el creciente turismo de negocios que se realiza en la ciudad, así como el ingreso de extranjeros en el periodo de carnavales (Fundesarrollo, 2015). El concepto de Ciudad-Puerto responde a una necesidad urbanística contemporánea de carácter integral y dinámico, dirigido a contextualizar la fuerte interacción que existe en una ciudad que posee un puerto. Responde al concepto urbanístico de integrar calidad urbana, conservando su patrimonio construido y recuperando el acceso al borde costero para usos urbanos (Díaz, 2013).

Metodología

• TIPO DE INVESTIGACIÓN: Descriptiva • DISEÑO DE INVESTIGACIÓN: Para la identificación de los problemas que limitan el desarrollo de Barranquilla se realizarán encuestas con actores involucrados en la actividad turística incluyendo el sector gubernamental. Para la identificación de potencialidades y realización de la propuesta se implementará la técnica de diseño idealizado (Ackoff, Magidson y Addison, 2006).

Resultados Esperados

Como resultados hasta ahora obtenidos son el desarrollo de un estado del arte y un marco teórico de la investigación, así como un protocolo de investigación del proyecto. Como resultados esperados se proyectan el diagnóstico del potencial turístico y la generación de las estrategias de consecución.

Bibliografía

Ackoff, R.; Magidson, J. y Addison, H. (2006). Como resolver las crisis del future hoy. Diseño Idealizado. Editorial Wharton School Publishing. Estados Unidos. Colombia, Congreso de la República de. (17 de Agosto de 1993). Acto legislativo 01 de 1993. Recuperado el 28 de Febrero de 2016, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4126> Diaz R.M. (Diciembre de 2013). La Timonera. Recuperado el 31 de marzo de 2016, de La Timonera: <http://www.limcol.org/TimoneraMagazinePdf/20/timonera%20Relacion%20Puerto%20ciudad.pdf> Fundesarrollo (2015). Boletín de coyuntura económica de Barranquilla. Colombia. Orive, A. C. (23 de Octubre de 2014). Urbanismo y Transporte. Recuperado el 30 de Marzo de 2016, de Urbanismo y Transporte: <http://urbanismoytransporte.com/relacion-puerto-ciudad/> Rieucan, J. (1996). La maritimite aujourd`hui. Paris: L`Harmattan. Song, D.W. y Photis, M. P. (2015). Maritime logistics. A guide to contemporary shipping and port managemen (2 ed.). Croydon. UK: CPI Group. Velandia C. (2013). repository.urosario.edu.co. Recuperado el 3 de Abril de 2016, de repository.urosario.edu.co: <http://repository.urosario.edu.co/> Vergara Duràn, R. A., & Foulquier, E. (2012). Maritimidad en Barranquilla etapas del desarrollo urbano y su relación con el puerto. Invetigación y Desarrollo, 20(1), 10.

Integrantes

Documento	Tipo	Nombre	Email
1524579254	PONENTE	JAIME YI RODRIGUEZ	semilleros@uac.edu.co

Instituciones

NIT	Institución
8901025729	UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL CARIBE