

MARITIMIDAD EN BARRANQUILLA ETAPAS DEL DESARROLLO URBANO Y SU RELACIÓN CON EL PUERTO

Port Urban Interface in Barranquilla: stages of urban
development and its relation to the port

Ricardo Adrián Vergara Durán

Universidad del Norte Barranquilla, Colombia

Eric Foulquier

Universidad de Brest, Britania Occidental, Francia

Este artículo es el resultado de las reflexiones surgidas en el proyecto de investigación OBAMA, Observatorio Barranquillero de la Maritimidad. Proyecto de investigación de convocatoria interna de la Universidad del Norte, 2009/2010.

RICARDO ADRIÁN VERGARA DURÁN

DR. EN GEOGRAFÍA URBANA - UNIVERSIDAD DEL NORTE, KM 5 VÍA A PUERTO
COLOMBIA - ravergara@uninorte.edu.co

CORRESPONDENCIA: UNIVERSIDAD DEL NORTE, KM 5 VÍA A PUERTO COLOMBIA
A.A. 1569, BARRANQUILLA (COLOMBIA).

ERIC FOULQUIER

DR. EN GEOGRAFÍA - eric.foulquier@univ-brest.fr

RESUMEN

Una retrospectiva de las etapas de la maritimidad en Barranquilla (Colombia) permite realizar un marco de análisis de la situación actual en la que la ciudad ha consolidado la aquí llamada “maritimidad fluvial”; sin embargo, a pesar de haber sido este hecho en gran parte el motor del desarrollo de la ciudad, se encuentra muy lejos de ser entendido como un potencial de desarrollo. La pregunta problema se identifica en el hecho de que, efectivamente, el puerto en sí mismo es entendido como un motor de desarrollo económico, mientras que la maritimidad, entendida como la relación enriquecedora y positiva de una ciudad con su puerto, que debe integrarse en todos los niveles del desarrollo de la ciudad, no parece definirse o concretarse realmente en una urbe que se precia de ser Distrito Especial, Industrial y Portuario.

PALABRAS CLAVE: Maritimidad, interface puerto ciudad-Barranquilla, gobernanza.

ABSTRACT

A retrospective sight into the different stages of the Port-Urban Interface in the City of Barranquilla (Colombia) provides a frame of analysis to the current situation in which the city has consolidate bat we in this article as “maritimidad fluvial”; however despite the fact of its former state as an important development engine, currently it is very far from being a potential for development. The question is identified through the fact that the port itself is actually seen as an engine for economical development. While «Maritimidad» is seen as the effective and efficient relation between a city and its port; and the port must get involved in all levels of development in the city. In the case of Barranquilla it does not seem to be clear although this is a special, industrial and port district.

KEYWORDS: “Maritimidad”, Port Urban Interface, Barranquilla, Governance.

INTRODUCCIÓN

Para iniciar este artículo es necesario hacer una explicación acerca del concepto “maritimidad”, traducido libremente del francés *maritimité* que hace relación al término utilizado comúnmente en lengua inglesa conocido como *Port-Urban Interface*. Sin embargo, dado que el anglicanismo interface es utilizado en el idioma español para muy diferentes tipos de relaciones complejas, a veces difíciles de disgregar claramente, preferimos aquí proponer el término *maritimidad*, para denotar específicamente las relaciones de tipo complejo que se dan entre los puertos y sus ciudades. De hecho, estos dos espacios son ya dos denotaciones complejas, con muchas diferentes relaciones internas e interrelaciones. Sin embargo, al hablar de la relación entre estos dos muchas veces se obvia, precisamente, su relación espacial, y sus potenciales en tanto que ejes conexos, no solo desde el punto de vista del desarrollo económico sino también en el sentido territorial propiamente dicho.

En principio, no sobra resaltar la importancia del tema a nivel global que presentan autores como Hayuth (2005):

Seaports and the port-city interrelationships have always been a multidimensional phenomenon. Maritime technologies, port-operations systems, site and location, economic considerations, as well as environmental concerns are some of the agents of change in the process of the evolution of the port-city interface [...]

[...] One of the most distinct changes in the port-urban interface was the spatial and functional segregation of the historical ties between cities and ports.

Y más adelante:

Since the late 1960s, in particular with the introduction of containerisation in maritime transportation, both the spatial and the economic ties between cities and ports have been loosening. Moreover, the common interest that traditionally characterised the relationship between most ports and their cities often turned into a conflictual relationship.

Por su parte, Ducruet (2005), citando a Hoyle (2000) y a Carmona (2003a; 2003b), afirma que:

It is now generally recognised that maritime networks have had an increasing influence on ports and port-city relationships over last three decades, following the container revolution and the new spatial distribution of industrial activities...The responses of port-cities to global economic change reveal important differences between world regions, notably in terms of waterfront redevelopment in Europe and America and port-city planning in the Northern and Southern hemispheres.

En resumen, la maritimidad se puede definir como el grado de participación (y por consecuencia de influencia) del hecho portuario en la construcción y la ordenación de un territorio dado a nivel económico, social, político o cultural. La maritimidad es una noción relativa porque depende del grado de estructuración del puerto y de la ciudad. En fin, la maritimidad expresa y evidencia el nivel de dependencia de un territorio frente al hecho portuario (Vigarié, 1979; Peron & Rieucan, 1996).

A continuación se presenta, de manera sucinta, una retrospectiva de diferentes etapas de la construcción espacial de Barranquilla como ciudad costera y portuaria del Caribe colombiano. El marco de análisis plantea que la ciudad ha consolidado su posicionamiento en la jerarquía portuaria nacional, pero curiosamente las actividades logísticas e industriales vinculadas al sector transporte, aun a pesar de haber sido este en gran parte motor del desarrollo de la ciudad, se encuentra muy lejos de ser entendida como un potencial en todas sus dimensiones.

La pregunta problema se identifica en el hecho de que, efectivamente, el puerto en sí mismo es entendido como un motor de desarrollo económico, mientras que la maritimidad, entendida como la relación enriquecedora y positiva de una ciudad con su puerto, no parece definirse o concretarse realmente en Barranquilla que se precia de ser Distrito Especial, Industrial y Portuario¹.

1 Congreso de Colombia. Acto Legislativo 01 de Agosto 17 de 1993, por medio del cual se erige a la ciudad de Barranquilla capital del departamento del Atlántico, en Distrito

Se puede afirmar que Barranquilla es una ciudad con puerto, pero no se trata de una ciudad portuaria, en el sentido de que no podemos afirmar hoy que la actividad de su puerto corresponde a un intenso proceso de valorización del territorio urbano y, en todo caso, apenas se presenta de manera muy incipiente.

UNA MARITIMIDAD RECIENTE Y PROBLEMÁTICA

Barranquilla, capital del departamento del Atlántico, ubicada en la región Caribe colombiana, es una de las 4 principales ciudades del país, después de Bogotá, Medellín y Cali, y es la única que no fue fundada originalmente durante el tiempo de la Conquista y la Colonia española. Las otras dos ciudades de mayor importancia en la región Caribe, Cartagena de Indias y Santa Marta, son precisamente baluartes de dicha época de Conquista y Colonia y fueron de las primeras ciudades fundadas por el imperio español en América².

Muy por el contrario, la historia de Barranquilla se remonta a un poblado o caserío de menor importancia ubicado en las orillas del río Magdalena, que apenas en 1813 fue elevado a la categoría de Villa por la gobernación del departamento de Bolívar, en reconocimiento a su aporte y valor en el enfrentamiento con el departamento del Magdalena, a raíz de posiciones encontradas frente al dominio español. Con la declaración del título de Villa en 1813 se inicia un rápido desarrollo urbano y portuario que lleva a Barranquilla a ser ya para finales del siglo XIX no solo una digna rival, sino la ciudad mejor posicionada para entonces en la región Caribe, por encima de Cartagena y Santa Marta, que poseían importantes puertos marítimos que habían sido los estandartes del

Especial, Industrial y Portuario. A pesar de que en su artículo 1º. se refiere explícitamente a su organización como Distrito Especial, Industrial y Portuario y a su conformación y compresión territorial, además de a su régimen político, fiscal y administrativo, no se hace ninguna mención o especificación en relación a su función y a su actividad portuaria.

2 Santa Marta fue fundada por Rodrigo de Bastidas en 1525 y Cartagena de Indias por Pedro de Heredia en 1533. Bogotá, en 1538, por Gonzalo Jiménez de Quesada; Cali en 1536 por Sebastián de Belarcázar y Medellín por Francisco de Herrera Campuzano en 1616. Tomado de: *Revista Credencial Historia* (2001).

imperio español para el control político, pero sobre todo para el control comercial del transporte de las mercancías y recursos que eran extraídos de sus colonias en América del Sur.

Este hecho se puede explicar con la existencia de la que aquí denominamos “maritimidad con frente fluvial” o también “fase de maritimización”. Lo que ocurre en Barranquilla, sucede en casi la totalidad de las ciudades aledañas a los grandes ríos del continente suramericano. Se trata de un proceso típico en el siglo XIX, durante el cual la revolución de la navegación a vapor (los *steam boat*) permite poco a poco un desarrollo industrial y comercial de las orillas fluviales, debido al carácter débil del transporte terrestre en la época. Frente a esta debilidad, la navegación a vapor y la multiplicación portuaria genera la construcción de una trama de transporte capaz de drenar las materias primas de los “nuevos continentes”, para alimentar un comercio mundial en vía de liberalización bajo la influencia británica.

Dado que en Suramérica se presenta una característica muy especial en la navegabilidad de los ríos, los cuales avanzan profundamente en los “interiores” del continente, se puede decir que la maritimidad con frente fluvial inicia la participación contemporánea del subcontinente al proceso de globalización. En la película “Fitzcarraldo” (1982), del alemán Werner Herzog, se evoca de manera onírica este proceso: a través de la figura utópica de su héroe, Herzog asemeja la llegada de la modernidad (la opera) en un territorio salvaje a la penetración de un *steam boat*. Esta primera fase de la maritimidad fluvial, es decir, una maritimidad o relación ciudad-puerto-(mar), pero aferrada o mediada por el río Magdalena, se entiende entonces como vector de modernidad.

La utopía que lleva a Barranquilla a ser puerto es entonces perfectamente distinta de la que permite la edificación de Cartagena y Santa Marta, tres siglos antes. En Barranquilla se presenta como herramienta de liberalización (participación en el comercio mundial por la vía de un proceso de industrialización en el siglo XIX), mientras que en los casos de Cartagena y Santa Marta se trata de una herramienta monopólica de un dominio colonial. Encontramos aquí la segunda gran ruptura en la historia portuaria

del mundo³: la transición de una globalización inspirada por la defensa del monopolio comercial, contexto en el cual los puertos eran edificaciones fortificadas, llaves para cerrar un territorio, hacia una globalización de inspiración liberal británica, fundada en el principio de liberalización (desmonopolización) de las actividades comerciales, proceso en el cual los puertos pasan a ser interfaces o herramientas de apertura tierra/mar. Se debe anotar, además, que Barranquilla nunca tuvo fortificaciones.

En este contexto, a comienzos del siglo XIX se dan dos hechos de importancia: primero a Santa Fé de Bogotá, la capital de la Nueva Granada, como se denominó el país al momento de su independencia, le interesaba reducir el poder político y económico de las élites que se ubicaban en Cartagena y Santa Marta y, por otra parte, la consolidación del nuevo Estado nacional debía forjarse también hacia “adentro” y esto implicaba encontrar ejes y medios de transporte que integraran a Colombia no solo hacia el exterior europeo sino entre las regiones de la periferia y el centro del país; y, para el caso de la región Caribe, el río Magdalena ofrecía excelentes condiciones de comunicación y transporte (de hecho ya utilizadas por los españoles), por lo que se convirtió, efectivamente, en la principal vía de movilización de mercancías durante todo el siglo XIX. Es decir, el río Magdalena, que había sido ya de gran importancia como eje del virreinato de la Nueva Granada en su salida al mar Caribe (Chaunu, 1949), se convertía ahora en la nueva vena de comunicación de un país que empezaba a querer definirse y a desarrollarse.

Puede afirmarse que estos hechos predeterminaron la conformación de una maritimidad para esa ciudad que apenas estaba desarrollándose, pero que a finales del siglo XIX ya se había consolidado como una de las más importantes en el Caribe colombiano, gracias a que su población creció muy rápidamente (Aprile-Gni-

3 La primera puede ser considerada al final de la Edad Media, con el nacimiento del transporte marítimo y de la navegación transatlántica. La tercera es el surgimiento de la navegación a vapor y el fin del transporte bélico exclusivo. La cuarta, la creación de los contenedores (1958). La quinta (al inicio de los años noventa del siglo XX), con la aparición de una logística global vía informatización de los procesos de seguimiento de la mercancía.

set, 1992, p. 191), acompañando un ingente desarrollo económico, industrial y urbano que la convirtieron a comienzos del siglo XX en una de las ciudades más modernas del país.

Barranquilla, ubicada sobre la ribera de un río (el Magdalena), al igual que muchos importantes puertos en el mundo (por ejemplo, Rotterdam, Anberes, Bilbao, Buenos Aires) y a aproximadamente 18 kilómetros de distancia del mar, ha tenido siempre un importante vínculo con este en todas sus fases de desarrollo. Esto se puede constatar con la historia de sus primeros puertos ubicados hacia el mar durante la época colonial, localizados en Sabanilla y Salgar (Nichols, 1954) y, posteriormente, a finales del siglo XIX, el de Puerto Colombia. Finalmente, a comienzos del siglo XX, en su rápido y desaforado crecimiento, la ciudad decide abandonar el muelle de Puerto Colombia y trasladar su puerto hacia la zona urbana y céntrica, ubicándose de nuevo, desde los años 1940, como en sus inicios, en el frente fluvial, donde se mantiene hasta hoy pero con problemas de infraestructura, de integración y de degradación urbana.

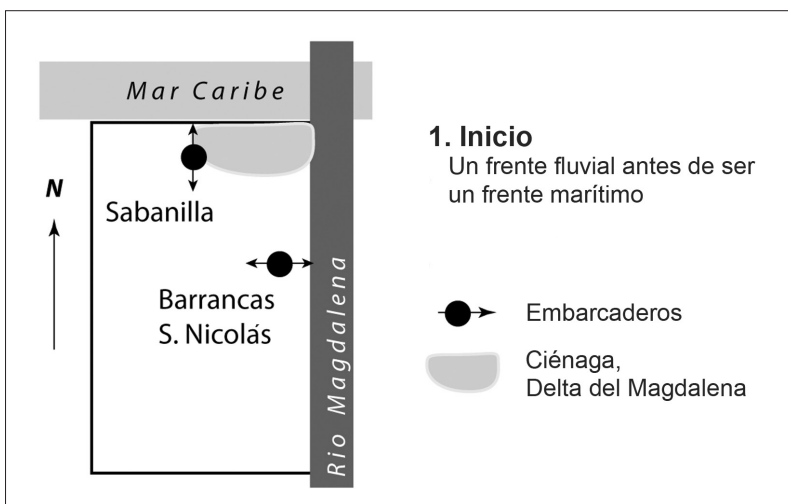
FASES DE LA MARITIMIDAD EN BARRANQUILLA

Como se observa en la serie de croquis sobre las diferentes fases de la maritimidad, se pueden diferenciar en el desarrollo de Barranquilla al menos seis, caracterizadas por una relación específica con el río Magdalena y con el mar, lo cual define, así mismo, diferentes fases del desarrollo de la maritimidad de la ciudad.

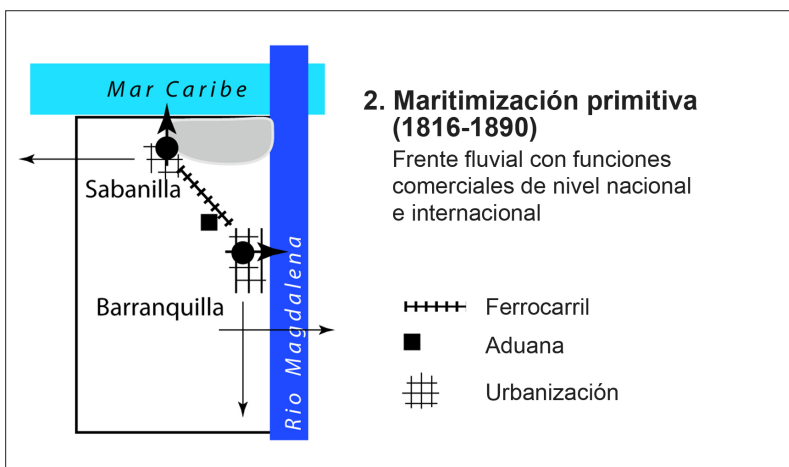
La primera de ellas se refiere a la fase inicial de la ciudad, cuando el sitio de Camacho, denominado también Barrancas de San Nicolás, era apenas un embarcadero preferido por los ganaderos que pastoreaban hacia este lugar para resguardar sus reses de las inundaciones en épocas de creciente del río, lo cual se fue constituyendo poco a poco en un sitio permanentemente habitado y que, para el caso de estudio, representaba apenas un frente fluvial, conectado a través de los caños con el mar, donde se encontraba el puesto de control en la salida de Sabanilla. Otra versión hace énfasis en que el sitio era utilizado por comerciantes como punto

de correspondencia o escala en el viaje entre Santa Marta y Cartagena o hacia el interior del país. Precisamente, esta versión resalta varios hechos importantes relativos a la maritimidad fluvial, pues propone a Barranquilla como un caso aislado y anómalo (Arrieta & Hernández, 2006, pp. 31; 55-102), como red vial, como lugar de intercambio económico y como red de comunicación fundamentado en el modelo de ordenamiento espacial lineal propio de las poblaciones establecidas en la ribera del río Magdalena, gracias a una atractiva área de emplazamiento y una situación de encrucijada por excelencia.

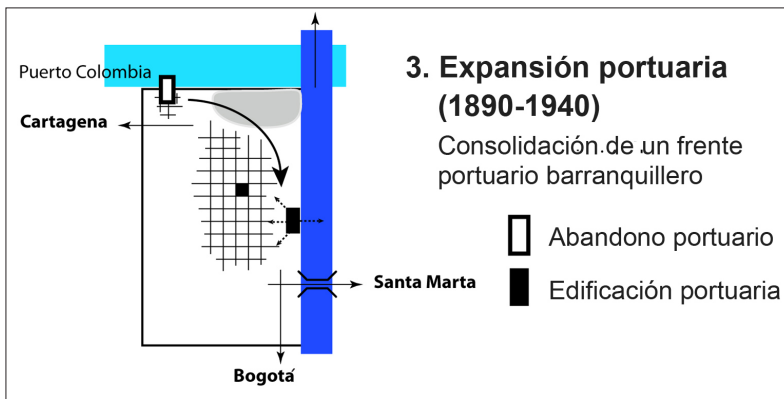
Estos inicios hacen parte de lo que podemos llamar la “matriz portuaria suramericana”. Encontramos los mismos procesos de estructuración territorial por el hecho portuario en las orillas fluviales del subcontinente. Los puertos argentinos en el Paraná o los uruguayos en el río Uruguay conocen casi la misma acta de nacimiento: asumen rápidamente funciones nodales vitales en términos de movilidad en países privados de redes de transportes terrestres eficientes (Foulquier, 2001). De ahí que asistimos a una multiplicación de los muelles privados (pertenecen a empresas privadas) en las orillas de los ríos principales, de los cuales algunos se convertirán en ciudades portuarias gracias a que las funciones administrativas y las oportunidades comerciales les darán una ventaja comparativa.



La segunda fase de intensificación del desarrollo del frente fluvial, y primer enclave marítimo, abarca el primer periodo de gran crecimiento de la ciudad, comprendido a partir de 1813, cuando se intensifica significativamente el comercio a través del río, manteniéndose un frente fluvial, pero integrada con Sabanilla, un puerto satélite en el mar Caribe, y posteriormente con la línea férrea hasta Salgar en 1870 así como con un pequeño puerto instalado allí. A pesar de que en 1824 era considerada apenas como un caserío y pese a las extremas dificultades de comunicación, se produjo una verdadera fase de expansión de la ciudad (Nichols, 1954, pp. 202-210). Es importante señalar que en esta fase se establecen las bases para que Barranquilla logre su desarrollo sobresaliente, por encima de las otras dos ciudades en el Caribe. Según Nichols (1954), Barranquilla se conecta con Sabanilla con el primer ferrocarril de la costa apenas entre 1869 y 1888, pero a pesar de ello ya para entonces sobrepasaba en ingresos a Santa Marta y Cartagena, superándolas no solo económicamente sino también en población. Además, el traslado de la Aduana de Sabanilla a Barranquilla en 1878-1879 consolidó no solo el control del comercio que venía por ferrocarril sino por el río. Se debe señalar que la atribución de funciones administrativas constituyen un paso fundamental en el proceso de maritimización. Tales decisiones políticas participan de la jerarquización del sistema portuario nacional y evidencia, además, otra idea fundamental del desarrollo portuario: el grado de dependencia a factores exógenos frente a factores endógenos.

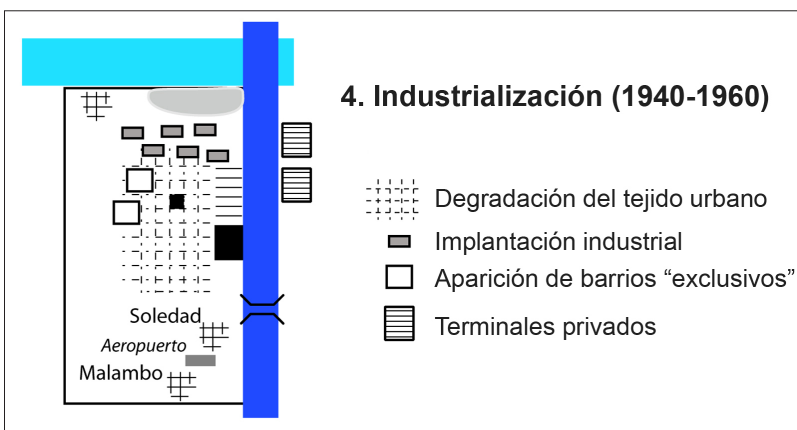


La tercera fase se refiere a la denominada expansión portuaria, en la cual se pone en funcionamiento el muelle de Puerto Colombia, en su época el más largo en toda América (Navarro, 2004), ubicado en una hermosa ensenada en las costas del pueblo de Puerto Colombia, a unos 20 kilómetros de distancia de Barranquilla y que sirvió como eje para la modernización e industrialización del país. De nuevo la ciudad mantiene una maritimidad a través de un frente marítimo (conectado también por vía férrea hasta la ciudad), y hacia finales del siglo XIX se constituyó una de sus fases de mayor ímpetu de crecimiento y desarrollo. Dicho muelle y la línea férrea propiciaron un desarrollo muy importante en materia de infraestructura civil para la ciudad. No obstante el ímpetu mencionado, dicha fase fue relativamente corta, pues abarca desde finales de 1897 hasta los primeros años de la década de 1940. En esta fase se dan importantes oleadas de migrantes nacionales y extranjeros a la ciudad, aportando fuertemente al crecimiento poblacional. Como construcciones importantes de dicho periodo se pueden mencionar especialmente el edificio de la Aduana, en el centro de la ciudad, y el edificio de la Intendencia Fluvial, como signo de conexión con el río que comunicaba directamente la vía férrea desde Puerto Colombia.



La cuarta fase se presenta muy rápidamente debido a la decisión, a comienzos de los años treinta, de abandonar el muelle de Puerto Colombia para construir un nuevo puerto en cercanías

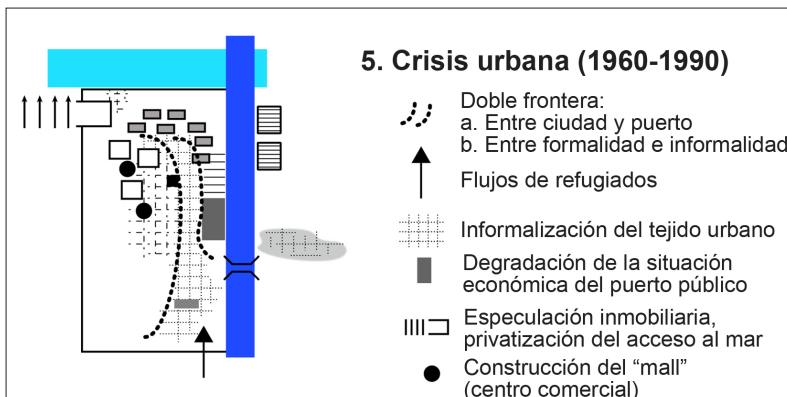
del centro de la ciudad. Se podría decir que Barranquilla regresó de nuevo al frente fluvial, pero esta vez ya no con un simple embarcadero, sino con un puerto de mayor dimensión, que incluyó de nuevo grandes obras de infraestructura, como el tajar de Bocas de Ceniza que alargó la desembocadura del río Magdalena en varios kilómetros, lo que hizo su navegación de entrada y salida mucho más segura y regular. Una vez más, este proceso corresponde a un movimiento global que se puede calificar como la “edad de oro” de los ingenieros, durante la cual se modernizaron las orillas portuarias mundiales, a través de la construcción de obras hidráulicas y portuarias con financiamiento público (Marnot, 2011; Guigueno, 2002). La exportación del saber hacer europeo en la materia (construcción de infraestructuras de transportes), a través del mundo, participa en la edificación de la armadura de nodalidades portuarias hoy todavía en vigencia. Esta fase puede caracterizarse igualmente como la de industrialización de la ciudad, ya que se presenta el asentamiento de numerosas empresas industriales. En dicha fase se consolidan las funciones portuarias, pues el puerto fluvial está orientado básicamente a la exportación de materias primas y productos agrícolas, como el café, y a la importación de mercancías. Casualmente desde entonces prima la imagen de una ciudad cerrada al río, pues la ocupación industrial en toda la ribera no dejó ningún resquicio de salida hacia él. Es como si al tener puerto, Barranquilla se hubiera negado a ser ciudad portuaria. Este proceso paradójico puede explicarse en el desequilibrio que se observa entre factores exógenos y endógenos del desarrollo portuario.



La quinta fase se refiere a la crisis urbana que se presenta en Barranquilla desde 1960 y con diferentes intensidades en las décadas siguientes. En los sesenta la ciudad ha perdido ya su posicionamiento como principal puerto de exportación de café y presenta un fuerte crecimiento de los asentamientos informales, perdiendo además poco a poco mercados con la competencia ya muy firme del puerto de Buenaventura, ubicado en la región del pacífico colombiano. Sin embargo, es importante mencionar que dicha crisis es más un fenómeno nacional que exclusivamente de la ciudad. El país se encuentra en los años sesenta y setenta en una profunda crisis política y económica que afecta considerablemente a todas las ciudades del país. Sin embargo, las otras ciudades principales logran desde comienzos de los años noventa un nuevo impulso que las lleva a recuperar o fortalecer su posicionamiento y a promover nuevos ejes de desarrollo urbano, para adaptarse paulatinamente a los nuevos contextos de la globalización.

Barranquilla, por el contrario, se encuentra incluso a comienzos de los años 2000 aún en una profunda crisis. Buena parte de su potencial industrial se ha perdido o trasladado a otras ciudades; el puerto tocó fondo luego de la crisis que llevó al país a la liquidación de la Empresa Nacional de Puertos, Colpuertos⁴, y el desarrollo urbano se caracteriza cada vez más por registrar grandes deficiencias de infraestructura vial y técnica (carencia de alcantarillado fluvial, vías insuficientes y en muy mal estado), con enorme crecimiento de asentamientos informales, y problemas sociales debido al crecimiento urbano descontrolado (tráfico caótico, recolección insuficiente de basuras y surgimiento de botaderos ilegales en diferentes puntos de la ciudad, aumento de la inseguridad por delincuencia común, incremento significativo de población en estado de extrema pobreza).

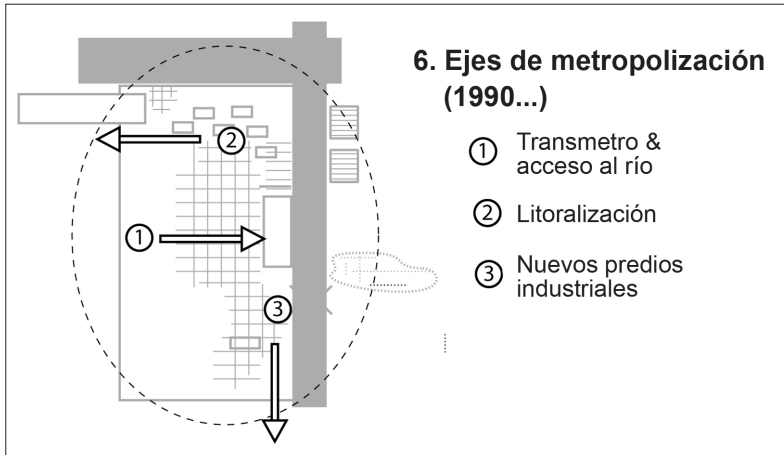
⁴ La Ley Primera de 1991 modificó el régimen portuario colombiano y privatizó los puertos. Desde 1993, la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. recibió en concesión por 20 años el terminal público marítimo y fluvial de la ciudad.



La sexta fase se refiere a los comienzos de los años 2000. Desde entonces se presenta de manera incipiente pero constante un repunte de la ciudad por recuperar su posicionamiento a nivel nacional, fortaleciendo los frentes para lo que aquí llamamos “metropolización”, lo cual se puede definir como el surgimiento de una reflexión integrada, por no decir global, en la manera de plantear y gestionar la problemática territorial, de planificar y ordenar el desarrollo no solo de Barranquilla sino de la totalidad de su entorno urbano y peri-urbano. Se dan aquí tres ejes importantes pero estos son apenas tres de los muchos desarrollos que se producen en la ciudad y que buscan posicionarla de nuevo para la inversión extranjera, el asentamiento de nuevas empresas industriales y comerciales, para el aumento significativo del sector turístico y de servicios especializados, y el afianzamiento de una imagen de ciudad moderna, que quiere abrirse al río y al mar.

Se trata aquí de un proceso hoy en día clásico del desarrollo urbano-portuario. La remodelación de los *waterfront* hace parte de la caja de herramientas del *marketing* territorial (Marshall, 2001; Baudoin & Collin, 2006; Proulx Tremblay, 2006). Atraer inversionistas impone un proceso en el cual, al lado de las ventajas físicas o diversas facilidades en términos de servicios ofrecidos por el territorio (transporte, educación, cultura, seguridad), el paisaje urbano-costero y urbano-portuario puede ser considerado como un capital de tipo cultural o espacial. El *waterfront* hace parte de

un nuevo esteticismo de la modernidad fundado en la valorización del patrimonio industrial, de la memoria portuaria y del acceso al mar como una ventana abierta al mundo. Para ser breves: una moda.



Este desarrollo/renovación-reestructuración de *waterfronts* se realizó en numerosas ciudades portuarias en el mundo, con éxito muy discutible. Si la renovación de los muelles de Londres figura como una obra fundadora (Chaline, 1994), la reproducción de este modelo encontró resultados muy discutibles en otros lugares. Podemos afirmar que, en múltiples casos, el espíritu inicial se transformó en una operación básica (para no decir vulgar) de promoción inmobiliaria, en vez de ser una verdadera operación urbanística de remodelación del territorio a largo plazo, a través de un nuevo imaginario urbano-portuario, tomando en cuenta las nuevas exigencias del transporte marítimo y las nuevas prácticas urbanas. Es así que la mayoría de los proyectos suramericanos en la materia, debido a la escasez de los medios financieros públicos para llevarlos a cabo, se ven casi en la obligación de acudir a fuentes privadas con exigencias de rentabilidad a corto plazo. En tal contexto, la “disneylandización” (McDonald’s, Hard Rock Café) de los frentes urbano-portuarios aparece como una traición a la maritimidad; una desconsideración de los procesos complejos que

habían edificado una relación enriquecedora entre la ciudad y su puerto; una falta de ambición o de imaginación de lo que podría ser la maritimidad en el siglo XXI. Igualmente, la “museificación” (el hecho de pensar el desarrollo económico bajo el ángulo del museo) puede ser interpretada como un acto de dimisión. Valorizar el patrimonio histórico y movilizar la memoria colectiva puede ser positivo para el reconocimiento del hecho portuario como elemento estructurante de un territorio dado, pero la maritimidad no puede limitarse solo a este tipo de iniciativa de ordenamiento territorial.

Como se mencionó en el preámbulo, esta fase aun no está consolidada, es decir, no existe una toma de posición frente a la definición de la maritimidad como eje importante en el desarrollo de Barranquilla, pero al menos se encuentra implícita y cada vez más aparece explícita en el discurso y en los proyectos urbanos. Prueba de esto son dos ejemplos que fungen como bastión de arranque para abrir la ciudad hacia al río: la nueva Avenida del Río que conecta al centro desde la antigua Intendencia Fluvial (símbolo de las primeras fases del desarrollo de la ciudad) con un nuevo frente de crecimiento en el sector de La Loma, donde la ciudad espera crecer con nuevos desarrollos urbanísticos, o el nuevo centro de convenciones ubicado en una de las antiguas instalaciones industriales.

El desarrollo urbano-portuario resulta entonces de un compromiso entre coacciones distintas: habitacionales, económicas e industriales. La razón portuaria, que obedece a criterios de rentabilidad logística, de valorización del interface, no corresponde obviamente a la razón urbana y, podríamos decir, ciudadana. La ecuación compleja de la maritimidad se puede resumir como el resultado de esta confrontación: la naturaleza del equilibrio construido entre estas fuerzas antagónicas. En el caso de Barranquilla se puede ilustrar de la siguiente manera: el interés del puerto es la optimización de sus conexiones longitudinales en dirección del sur (interior del país) o del norte (hacia el exterior); el interés de la ciudad es la re-invenición de las conexiones perpendiculares (latitudinales) para enchufarse al río. La maritimidad reside en la construcción de este compromiso, en el diálogo entre autoridad portuaria y administración local; en la aceptación de la ciudad del

hecho portuario, no solo como un asunto económico importante con perjuicios colaterales, sino más bien como una fuente de oportunidades. Se trata de un sistema de interrelación en la medida en que el destino portuario depende estrechamente del desarrollo económico de la ciudad, guiado por la capacidad del territorio barranquillero para generar un capitalismo metropolitano del cual el puerto hace parte. Esto implica una ecuación compleja que, a su vez, supone herramientas transversales de ordenación territorial: es un espacio de diálogo entre ciudad, región y puerto para construir una maritimidad beneficiosa para todos.

LA MARITIMIDAD EN BARRANQUILLA: UNA PERSPECTIVA DESDE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN LA CIUDAD

Para representar mejor la situación ambivalente planteada en esta última fase se presentan a continuación datos del proyecto de investigación OBAMA respecto a los actores, sus intereses y sus conflictos. Con esto se evidencia de manera preliminar que, muy a pesar de la preocupación por un posicionamiento de una política portuaria como parte importante de la política de crecimiento y desarrollo económico y urbano, la comprensión y concientización de la maritimidad, es decir, la relación entre el puerto y la ciudad aún es muy incipiente⁵.

A pesar de que el puerto de Barranquilla no ocupa un lugar relevante a nivel internacional en el comercio de mercancías y productos, sigue siendo importante a nivel nacional; después del puerto más importante del país en Buenaventura, los tres ubicados en el Caribe están en franca rivalidad, lo que hace necesario en cada caso posicionar la ciudad y su puerto ante condiciones cada vez más difíciles de competencia.

5 En Colombia existe ya una preocupación al respecto de este tema, como lo muestra el estudio realizado por el Ministerio del Transporte (2008). Sin embargo, como se señala al final del mismo, solo una de las recomendaciones hechas se refiere explícitamente a la relación ciudad-puerto y se presenta de manera muy general: “es fundamental que en la formulación de los planes maestros o planes de expansión portuaria que se proponen en este estudio tengan activa participación las autoridades locales de planeación”.

Para el logro de dicho posicionamiento es imprescindible la comprensión de la debilidad en la cual se encuentra actualmente la relación puerto-ciudad, pues una concepción tal permitirá avanzar en marcos de análisis y en procesos de planeación que generen efectivamente una planeación estratégica conjunta para las dos áreas definitivamente inseparables.

Como parte del proyecto OBAMA se diseñó una encuesta estructurada de elección múltiple⁶, así como una entrevista semi-estructurada ordenada⁷, que fueron aplicadas a diferentes empresas o agentes activos en el sector portuario⁸. Estas herramientas permiten entrever que se presentan una serie de conflictos y de intereses en parte contrapuestos entre los actores y agentes de la relación puerto-ciudad, sean estos privados o públicos, lo cual hace aun más compleja la toma de decisiones.

En este contexto es importante mencionar los diferentes actores, sus intereses y formas de presión, así como los tipos de conflictos y consensos que se pueden presentar entre ellos, relacionados por De Langen (2007, p. 461). Este autor presenta ocho actores a saber: empresas de transporte (incluidos los operadores de los terminales), mano de obra en los puertos, industrias manufactureras relacionadas con el ámbito portuario local, usuarios finales de los puertos, grupos ambientalistas locales, residentes locales, gobierno local y regional, y gobierno nacional. Cada uno de ellos tiene sus propios intereses, sus fuentes y sus indicadores o medios de influencia. Entre los intereses y medios de influencia señalados por De Langen (2007), hay varios que no se presentan evidentes

6 Realizada con 11 diferentes empresas o agentes del sector portuario.

7 Realizada con 15 gerentes, administradores, directores y asistentes de dirección de comercio exterior de las diferentes empresas que participaron en el estudio.

8 Estas herramientas fueron aplicadas, sin embargo, solo a un número reducido de actores (empresas o agentes activos en el sector portuario), que accedieron a formar parte del proyecto, luego de una fase de promoción del mismo. Además, las condiciones de financiación del proyecto no permitían realizar una fase más amplia de acopio de información. No obstante, los datos recopilados preliminarmente sirven ya para hacerse una idea de la situación general en las relaciones ciudad-puerto en Barranquilla. Se presentarán aquí solamente algunos de los resultados de las dos herramientas, para no rebasar las limitaciones de espacio de este artículo.

en el puerto de Barranquilla, como, por ejemplo, las regulaciones que previenen excesivas y negativas externalidades locales, tales como el ruido y la contaminación en detrimento de la calidad espacial gracias a la existencia y acción de grupos ambientalistas locales que utilizan el poder derivado de las amenazas de acciones de demandas legales o, en general, la existencia de grupos de residentes que ejercen algún tipo de presión política; en cambio sí se presenta la asociación de la industria portuaria específica, de las empresas de transporte (incluidos los operadores de los terminales), y de las industrias manufactureras relacionadas al ámbito portuario local, las cuales protegen fuertemente sus intereses.

Por otra parte, vale la pena resaltar aquí los intereses de dos actores: los gobiernos regional y local, que propenden por la contribución a la economía regional, al ingreso regional de impuestos y a la transformación efectiva de la zona de interacción entre el puerto y la ciudad, mientras que la preocupación del gobierno nacional es mantener bajos costos de transporte para residentes y firmas y recuperar los costos de infraestructura. Estos dos actores inciden fuertemente en las relaciones de consenso del puerto, tanto por ser propietarios de terrenos públicos como por determinar la legitimidad y estructura de gobierno para la autoridad en el puerto y, sobre todo, a nivel nacional por determinar la planeación de infraestructura.

Los conflictos que se presentan son, según De Langen (2007), propios de la actividad portuaria frente a la protección ambiental, al desarrollo urbano, a las condiciones de trabajo para la mano de obra, los intereses de residentes y el desarrollo económico general. A pesar de que De Langen se refiere a puertos de gran importancia mundial, estos dos actores, sus intereses y sus medios de influencia son similares en la región Caribe y en Colombia, aun cuando no tienen una visión y percepción clara de maritimidad y de la importancia de definir una política portuaria como parte de la política urbana y de desarrollo de la ciudad, así como de los potenciales que puede aprovechar en este sentido.

En relación con el análisis de De Langen (2007) se puede, por un lado, argumentar que los enfoques portuarios “economicis-

tas” utilizados para evaluar los puertos de gran influencia mundial no son válidos en el caso de los puertos de apenas importancia regional o nacional. Por otra parte, simultáneamente se puede afirmar que Barranquilla sufre de “conflicto de modernidad”, de cómo enfrentarse eficaz y eficientemente a un mundo en el que las ciudades portuarias deben definir de manera clara sus potenciales para lograr posicionarse en él.

La visión de conflicto de De Langen puede ser completada por la del geógrafo francés J. Guillaume (2008), quien señala que los puertos están confrontados a tres posturas (o tomas de posición): postura de proyección, postura social y postura espacial. Estos tres ejes (focos) de arbitraje permanente pueden desembocar sobre seis tipos de conflictos: de valorización, de representación (carga simbólica), de destinación (modo de uso del espacio), de cohabitación, de planificación y de organización. Más allá de estas tipologías, se puede adelantar la idea según la cual la medición de esta “intensidad conflictiva” puede revelarse como un indicador interesante de gobernanza (Foulquier, 2009).

En el caso de Barranquilla y el proyecto OBAMA, es importante mencionar los criterios de evaluación de la encuesta realizada:

- a) *Uso del espacio.* En este apartado se valora el espacio empleado para las diversas labores organizacionales: administrativas, producción (si le corresponde), movilización de mercancía, bodegaje, entre otros.
- b) *Destinos y medio de transporte para la distribución.* Se refiere al destino que alcanza la mercancía que ingresa al puerto (local, regional, nacional) y contempla la redirección de la mercancía nuevamente al exterior y los medios de transportes empleados.
- c) *Flujo de capital* (tanto para exportadores como importadores). Toma en consideración la posición geográfica de donde provienen y/o hacia donde se direccionan los productos, así como la frecuencia del flujo.
- d) *Impacto social.* Se refiere a todos los impactos directos en la condición socioeconómica de la ciudad.

Respecto al criterio *Uso del espacio*, en un primer ítem se evalúa la cantidad de metros cuadrados aproximada que ocupa los usuarios para el desarrollo de su actividad comercial, lo que permite visualizar que la tendencia de espacios empleados supera el rango de más de 200m², y que dentro de los tipos de espacios más utilizados para la actividad comercial de las empresas se hallan en primer lugar las oficinas y, en segundo lugar, el puerto.

Igualmente, en el ítem de *Proyectos de expansión*, en el que se evalúa la cantidad de metros cuadrados aproximada que planean los usuarios adquirir o que ya han adquirido para expandir y/o mejorar la actividad comercial de la empresa con respecto al tipo de espacio de su interés, pre estableciéndose la cantidad porcentual de los proyectos de expansión de las empresas en relación al tipo de espacio y la cantidad de metros cuadrados. Para el caso, la mayoría de las empresas no tiene en estos momentos proyectos de expansión planificados; solo una de ellas está interesada en ampliar sus instalaciones de oficina. La importancia de este proyecto de expansión es que a pesar de ser rango menor de 20 a 50 m² se trata de una Pyme que lo tiene presupuestado.

En cuanto al criterio *Destinos y medio de transporte para la distribución*, se concluye aquí que los destinos de la mercancía que ingresan cubren igualmente la geografía colombiana (local, regional y nacional) y en menor escala un destino internacional (re-exportación). El medio de transporte más empleado para destinos internos (locales, regionales y nacionales) es el terrestre y para el internacional es el marítimo. Para 7 de las empresas encuestadas, este tipo de pregunta no aplicaba a su situación comercial porque en su cadena logística no se incluye la distribución de las mercancías que ingresan al país.

Respecto al ítem *Frecuencia de distribución, destino y tipo de transporte empleado*, se contrasta el destino de la mercancía que ingresa al puerto con el tipo de transporte empleado para su distribución y la frecuencia de la misma, lo cual aplica solamente para 4 de las empresas encuestadas; de acuerdo con el número de veces por “diario”, “regular”, “semanal”, “quincenal”, “mensual” y “anual”, se establece la frecuencia más recurrente de envío con

respecto a los medios empleados para la distribución y el destino de la mercancía. Tanto para los destinos locales, regionales y nacionales el medio más empleado es el terrestre y la frecuencia más alta se halla dentro del rango “regular” que corresponde a distribuciones de más de una vez por semana pero no diarias, y la siguiente frecuencia común es “diario” (varios días a la semana).

Por otra parte, en cuanto a la aplicación del instrumento de investigación, se trató de una entrevista semiestructurada con cinco ejes temáticos, pero tanto el entrevistador como los entrevistados tuvieron libertad del desarrollo de estos a fin de minimizar la posibilidad de dejar por fuera aspectos no contemplados para este primer estudio. Las temáticas guía de las entrevistas se orientaron a los siguientes aspectos:

- a) Historia y evolución de la empresa, empleo y proyectos de desarrollo e inversión.
- b) Problemáticas y dificultades de la empresa en los últimos años; dificultades con el puerto.
- c) Problemas en el desarrollo de sus labores comerciales en Barranquilla y/o la región.
- d) Participación en asociaciones y/o gremios (¿Cuál? ¿desde cuándo?) eventos foros, ¿cómo promocionan la empresa?
- d) Definición de palabras claves: ciudad portuaria, visión de la ciudad portuaria, comunidad de actores.

El perfil de los entrevistados fue particularmente de gerentes, administradores, directores y asistentes de dirección de comercio exterior (llámese importaciones, exportaciones o ambos) de las diferentes empresas que participaron en el estudio, las cuales a su vez se pueden agrupar de la siguiente manera: 3 agentes de aduana, 3 agentes marítimos, 4 empresas comerciales, 2 cuerpos públicos, 1 gremio y 1 naviera.

La evaluación de las entrevistas se realizó a través de criterios establecidos a partir de las temáticas guías empleadas en el desarrollo de las mismas y los objetivos del estudio, de forma que

los diferentes criterios, se integraron en una matriz de análisis como se muestra en la tabla 1 (ver pág. 25).

Cada uno de los criterios, es decir, infraestructura y recursos internos, condiciones externas del puerto, gestión y logística portuaria, cuerpos públicos y/o gremiales, posición estratégica del puerto y proyección, se subdividieron en ítems para desglosar y analizar la información.

Así, por ejemplo, frente al criterio infraestructura y recursos internos (IRI) se analizan los aspectos relevantes a la infraestructura interna del puerto, para las cuales su desarrollo y sostenimiento depende directamente de los entes que soportan y representan este espacio. Se analizan dentro de él 3 aspectos a saber:

- Adecuación de espacios.
- Condiciones de uso del medio.
- Modernización.

En cuanto al primero de ellos, es decir, la adecuación de espacios (ae) se tiene en cuenta la cantidad y calidad de los espacios tanto del muelle, como de bodegas y cualquier área correspondiente y necesaria para la estancia de la mercancía dentro del puerto mientras se realizan los diferentes procesos aduaneros y demás trámites reglamentarios de ingreso o egreso de esta. Se tiene en cuenta amplitud, pertinencia y calidad. Solo cinco de los quince entrevistados dieron apreciaciones sobre las condiciones del espacio portuario. Se resaltan valoraciones positivas, como la considerable cantidad y disponibilidad de espacio del puerto de Barranquilla en comparación con otros puertos de la región, y reconocen los esfuerzos de los entes administrativos por adecuarlo a las necesidades de los usuarios y brindar mayor capacidad en bodegaje, así como también la implementación de un nuevo sistema de asignación de muelles que facilitará la estipulación de itinerarios.

Tabla 1. Matriz de análisis de entrevistas

	TÓPICO		ÍTEM
IRI	INFRAESTRUCTURA Y RECURSOS INTERNOS	ae	Adecuación de espacios: (Cantidad y calidad)
		cm	Condiciones de uso del medio: (Agua: calado, dragado, sedimentación, fluencia)
		mod	Modernización: maquinaria y de recursos informáticos
CEP	CONDICIONES EXTERNAS DEL PUERTO	sv	Sistema Vial: de la ciudad y de ingreso al puerto
		cei	Calidad del entorno inmediato: seguridad, iluminación, comunidades aledañas, puentes
GLP	GESTIÓN Y LOGÍSTICA PORTUARIA	ac	Atención al cliente
		pi	Procesos internos: trámites para la movilización de las mercancías.
PG	CUERPOS PÚBLICOS Y/O GREMIALES	g	Gremios
		Cp	Cuerpos públicos
		ag	Apoyo gubernamental
PEP	POSICIÓN ESTRATÉGICA DEL PUERTO	fg/dg	Facilidades/ dificultades geográficas
		fe/de	Facilidades/ dificultades económicas
PY	PROYECCIÓN	py	Visión de ciudad portuaria

Dentro de las valoraciones negativas (que tienden a ser de baja reiteración, es decir que pocas empresas documentan y comparten criterios al respecto), se hallan comentarios sobre las re-

percusiones que implican para las empresas de mayor tamaño no ser tenidas en cuenta en las actuales remodelaciones del espacio portuario, ya que precisan de áreas mucho más amplias que las actualmente dispuestas para la movilización de la mercancía. Es importante señalar que dentro de este ítem ninguno de los cuerpos públicos y gremios entrevistados realizó comentarios al respecto, lo cual deja entrever que la actividad gremial está orientada a la gestión de inversión y al asesoramiento en trámites y olvidan en parte la gestión del espacio y uso portuario.

De otra parte, en cuanto a condiciones de uso del medio (cm) se analiza el medio de la actividad marítima (Agua: calado, dragado, sedimentación, fluencia), es decir, en general tanto los contextos costa y río, como las condiciones que favorecen y obstaculizan la actividad marítima y fluvial para el comercio exterior. Respecto a este ítem es singular la valoración negativa de seis de los entrevistados, quienes señalaron dificultades en la navegabilidad y alta sedimentación, debido a lo cual se han perdido rutas navieras por la falta de confiabilidad y capacidad del calado; sólo uno de los entrevistados sugiere que la situación ha mejorado, lo cual se explica por el hecho de que esta entidad no es afectada directamente por las condiciones actuales del puerto. Como valoración positiva, algunos entrevistados reconocen el esfuerzo del puerto por mantener un buen calado gracias a obras de mantenimiento y distinguen al puerto de Palermo como el más capacitado para recibir grandes embarcaciones.

Por último, en relación con la modernización (mod) se tienen en cuenta la maquinaria y los recursos informáticos, así como actividades tendientes a la modernización de equipos, instalaciones y sistemas informáticos del puerto a fin de agilizar los procesos de comercio exterior. En este ítem se puede observar una preponderancia de la valoración positiva en el esfuerzo del puerto por modernizar su maquinaria y recursos informáticos, ya que se reconocen el acceso a nuevas tecnologías, programas y procesos para mejorar el tráfico portuario, los trámites aduaneros y la movilización de mercancía. La valoración negativa en cambio se

refiere, básicamente, a las dificultades durante dicho proceso de modernización, a las falencias presentadas para algunos productos especializados y a la conectividad con otros puertos fluviales, lo cual se identifica como una de las razones por las que el transporte fluvial de mercancía no es ni eficiente ni rentable, lo que corrobora los resultados obtenidos en la encuesta en el ítem sobre “Destinos y medios de transporte” (para la distribución de la mercancía que ingresa al puerto).

Por último, se tuvo en cuenta el criterio de proyección (visión de ciudad portuaria), en el que se recoge la definición, visión, proyecciones y perspectivas que los entrevistados tienen sobre las características de la ciudad y el puerto, la integración de las mismas que facilitan u obstaculizan el comercio exterior a término futuro. Pese a que hay una marcada tendencia al señalamiento de problemas y dificultades para la actividad de comercio exterior, los entrevistados tienden a resaltar mayores valoraciones positivas que negativas en cuanto a la visión como “ciudad portuaria”; perciben un creciente optimismo y mejoría en la estabilidad comercial de Barranquilla, debido especialmente a las cifras económicas que reflejan un buen momento para el comercio exterior; también consideran que es la ciudad de más empuje comercial del Caribe colombiano y con un nivel de vida bueno y económico. Dentro de las valoraciones negativas, se señalan los problemas estructurales por no tratarse de un puerto comercial; algunos de los entrevistados consideran que haber trasladado el puerto del municipio de Puerto Colombia a la ciudad lo perjudicó, pues por no ser el de Barranquilla un puerto natural su sostenimiento es costoso y causa los inconvenientes actuales. Por último, señalan la importancia de involucrar a la comunidad, a través de un plan cultural en el que se concientice a la población sobre la existencia del puerto y se promueva el sentido de pertenencia, a fin de mejorarlo.

Como se puede inferir del análisis de los tópicos infraestructura y recursos internos y proyección, y retomando el análisis de Guillaume (2008) sobre las “posturas” de proyección, social y espacial y los seis tipos de conflictos resultantes, puede afirmarse

que en Barranquilla se presentan, evidentemente, fuertes problemas en la valorización y representación, pues la ciudad ha tenido que hacer grandes esfuerzos en la última década para promover la valorización del suelo e inversiones y para reducir una carga simbólica negativa. Por otra parte, hay una fuerte presión en relación a los modos del uso del espacio, que se refleja en decisiones apresuradas sobre zonas aún sin urbanizar, como La Loma, o los espacios que esperan liberarse en el área otrora de asentamiento industrial. Para analizar estos diferentes conflictos es de mucha utilidad la noción de “intensidad conflictual” (Foulquier, 2011) que permite generar un gradiente, pasando desde la polémica, la tensión, el estado de conflicto y la judicialización. La validez de este gradiente revela a través del grado de vigencia al nivel del territorio lo que algunos autores llaman la “democracia ecológica” (Bourg & Whiteside, 2010) en la cual el ciudadano, el científico, el político constituirían los tres pilares del proceso de decisión pública. A propósito de los sistemas urbano-portuarios, André Vigarié hablaba de una “ecología de los frentes portuarios” (1979), para describir la complejidad de las interrelaciones entre los distintos actores de estos espacios. Treinta años después, el surgimiento en el debate societal de la democracia participativa y de la vigilancia ambiental aparecen como un factor de cambio importante en la manera de plantear el desarrollo portuario. En el caso de Barranquilla, en el cual el problema de la maritimidad parece ser el de la “aceptabilidad”, se trata sin lugar a dudas de re-inventar un verdadero diálogo entre ciudad y puerto, lo que podríamos definir como la invención de una forma de “democracia portuaria”.

Una percepción clara sobre los conflictos entre la ciudad y el puerto son imprescindibles para superar la situación actual en la que se identifican dos entes que como máximo se cruzan, pero no como una unidad en una ciudad portuaria. No hay una planificación conjunta y mucho menos es posible la organización en una estructura con una política integrada y coordinada. Tal como lo menciona Foulquier (2009), esto redundaría en una débil

gobernanza que termina siendo el principal talón de Aquiles para el desarrollo de Barranquilla como ciudad portuaria.

BIBLIOGRAFÍA

- Aprile-Gnisset, J. (1992). *La ciudad colombiana. Siglo XIX y XX*. Bogotá: Biblioteca Banco Popular.
- Arrieta, A. & Hernández, R. (2006). *Los inicios de Barranquilla. Poblamiento en el Bajo Magdalena: siglos XVI al XVIII*. Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- Baudoin, T. & Collin, M. (2006). Mobilisations des acteurs des villes productives en Europe. L'exemple des villes portuaires. *Annales de la recherche urbaine*, 101, PUCA, 15-21.
- Bourg, D. & Whiteside, K. (2010). *Vers une démocratie écologique. Le citoyen, le savant et le politique*. Paris: La République des Idées.
- Carmona, M. (Ed.) (2003a). *Globalization and city ports*, 9. *The response of city ports in the Northern Hemisphere*. Delf: Delf University Press.
- Carmona, M. (Ed.) (2003b). *Globalization and city ports*, 10. *The response of city ports in the Northern Hemisphere*. Delf: Delf University Press.
- Chaunu, P. (1949). *Histoire de l'Amérique Latine. Que sais-je?*, Paris: PUF.
- Chaline, C. (1994). *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris: L'Harmattan.
- De Langen, P. (2007). Stakeholders, conflicting interests and governance in port clusters. En: *Research in Transportation Economics*, 17. *Devolution, port governance and port performance*. M. Brooks y K. Cullinane (Eds). Amsterdam, Boston, Heidelberg, London, New York, Oxford, Paris, San Diego, San Francisco, Singapore, Sidney, Tokyo: Elsevier, 457- 477.
- Ducruet, C. (2005). A metageography of port-city relationships. En: J. Wang, D. Oliver, T. Notteboom y B. Slack (Eds). *Ports, cities, and global supply chains* (pp.157-172). Hampshire, Burlington, Hong Kong: Ashgate.
- Foulquier, E. (2001). *L'Uruguay et son insertion régionale. Le rôle des ports dans la structuration des territoires*, thèse de doctorat, Nantes.
- Foulquier, E. (2009). Tensions, conflits et gouvernance dans les ports de commerce français (2004-2007) En: *Les ports européens et la mondialisation. La Réforme française*, (pp. 97-118). Paris: L'Harmattan.

- Foulquier, E. (2011). L'intensité conflictuelle. En: *Communautés portuaires-GECOPE*. <http://gecope.hypotheses.org/41>. Visita en febrero 2012t es espaces potenellement conflictuels.
- Guigueno, V. (2002). Le rivage des ingénieurs. *Le mouvement social*, 200, Les Editions de l'Atelier/Editions Ouvrières 147-152.
- Guillaume, J. (2008). Les conflits portuaires, *Actes du séminaire Orecolm*, LETG UMR 6554, Geolittomer - Nantes.
- Hayuth, Y. (2005). Globalisation and the Port-Urban Interface: Conflicts and Opportunities. En: J. Wang, D. Oliver, T. Notteboom y B. Slack (Eds.), *Ports, cities, and global supply chains* (pp.141-156). Hampshire, Burlington, Hong Kong: Ashgate.
- Hoyle, B.S. (2000). Global and local chance on the port-city Waterfront. *Geographical Review* 90 (3), 395-417.
- Nichols, T. (1988). El surgimiento de Barranquilla. En: G. Bell (Ed.), *El Caribe colombiano. Selección de textos históricos* (pp. 199-215). Barranquilla: Ediciones Uninorte. [Publicación original de 1954].
- Navarro, R. (2004). Muelle de Puerto Colombia, 111 años de historia tras el progreso. En: <http://www.palacio.org/DeLavalles/1erCondeDePremioReal/000001f1.htm>. Visita en febrero de 2012.
- Marshall, R. (2001). Contemporary urban space-making at the water's edge. En: R. Marshall, (Ed.), *Waterfronts in Post-industrial Cities*. (pp.3-14). London, New York: Spon Press, Taylor and Francis Group.
- Marnot, B. (2011). *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle*. Paris: PUPS.
- Ministerio de Transporte, República de Colombia. (2008). Actualización de los estudios de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos. En: <http://www.arquimed.es.com.co/webjom/ANEXO%209-4%20Concepto%20Ciudad-Puerto.pdf>. Visita en febrero de 2012.
- Péron, F. & Rieucan, J. (1996). *La maritimité aujourd'hui*. París: L'Harmattan, Géographie et cultures.
- Proulx, M.U. & Tremblay, D. (2006). Marketing territorial et positionnement mondial. *Géographie, économie, société* 8, 239-256.

- Revista Credencial Historia. (2001) Fundaciones de ciudades y poblaciones. Edición en la biblioteca virtual: 2005-06-11. Biblioteca Virtual del Banco de la República. En: Edición 141 de septiembre de 2001. <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/sept2001/ciudades.htm>. Visita en febrero de 2012.
- Vigarie, A. (1979). *Ports de commerce et vie littorale*. Paris: Hachette Université.