

# **BARRANQUILLA COMO UNA CIUDAD DE CRECIMIENTO ECONÓMICO EN EL SIGLO XXI**

## **Autores:**

**Ana Jaraba Salcedo.**

**Nicolle Pacheco Ovalle**

**Joseph Peñaranda Cuello.**

## **Resumen.**

La historia de Barranquilla ha estado estrechamente relacionada con su actividad industrial. Consolidada en 1871 como el primer puerto marítimo y fluvial del país, fue clave para su desarrollo la navegación a vapor por el río Magdalena, luego la construcción del ferrocarril, la cual permitió un aumento más que proporcional en la aduana de Sabanilla, debido indudablemente a la operación del ferrocarril entre el puerto marítimo y el fluvial de Barranquilla, llegando a ser la ciudad con más alta tasa de crecimiento económico y demográfico. Inicialmente impulsada por el comercio, a través del puerto fluvial y marítimo se conectó al interior del país con los principales mercados internacionales. El comienzo del fin de la “edad de oro” de Barranquilla llegó con la inauguración del Canal de Panamá en 1914 y la modernización del puerto de Buenaventura durante los años veinte; los peores años de la crisis tuvieron lugar en las décadas de los cincuenta y los sesenta. Las tasas de crecimiento del empleo industrial cayeron y la informalidad aumentó. Por ello, se ha reflexionado acerca de Barranquilla como ciudad de crecimiento económico en el siglo XXI, para lo cual se revisó literatura de diversos autores e instituciones que a lo largo de la corta historia de esta ciudad, han venido plasmando todo ese proceso de crecimiento, estancamiento y resurrección al desarrollo de esta urbe colombiana., comparándolos con otros países, lo que permitió conocer el avance que ha tenido en el ranking mundial de logística, la importancia de los puertos en la historia colombiana y el desarrollo de los pueblos que tienen puerto. Presentando información muy valiosa y constructiva sobre esta ciudad, su puerto y su economía. Concluyendo que, el desarrollo económico de Barranquilla, se debe en gran parte al crecimiento de exportaciones e importaciones consolidadas durante el siglo XXI, y que la modernización no solo de la zona portuaria de Barranquilla, sino la de la Costa

Caribe (Santa Marta y Cartagena) e inclusive Buenaventura, han permitido al país avanzar en el ranking LPI (Logistics Performance Index) que actualmente ocupa el puesto 58 entre 160 países.

**Palabras Claves:** Puerto, Barranquilla, desarrollo, económico, crecimiento, siglo XXI.

### **Abstract.**

The history of Barranquilla has been closely related to its industrial activity. Consolidated in 1871 as the first maritime and fluvial port of the country, steam navigation on the Magdalena River was key in its development, then the construction of the railway, which allowed a more than proportional increase in the customs of Sabanilla, undoubtedly due to the operation of the railroad between the seaport and the fluvial port of Barranquilla, becoming the city with the highest rate of economic and demographic growth. Initially driven by trade, through the fluvial and maritime port it was connected to the interior of the country with the main international markets. The end of the "golden age" of Barranquilla came with the inauguration of the Panama Canal in 1914 and the modernization of the port of Buenaventura during the 1920s; the worst years of the crisis took place in the fifties and sixties. Industrial employment growth rates fell and informality increased. For this reason, Barranquilla has been reflected in the growth of the 21st century, for which literature from various authors and institutions was reviewed. Throughout the short history of this city, they have been transforming this growth process. , stagnation and resurrection to the development of this Colombian city, comparing them with other countries, which allowed to know the progress that had in the world ranking of logistics. Presenting very valuable and constructive information about this city, its port and its economy and that the modernization not only of the port area of Barranquilla, but also of the Caribbean Coast (Santa Marta and Cartagena) and even Buenaventura, has allowed the country to advance in the LPI (Logistics Performance Index) ranking that currently ranks 58 out of 132 countries.

**Key words:** Puerto, Barranquilla, development, economic, growth, 21st century

**Referencias bibliográficas.**

Abuchaibe, M.E. (2018) Directora de Camacol en el Atlántico. Entrevista para RCN Radio. Septiembre 11.

Amil López, C. (2004) Integración urbana de los espacios portuarios. Instituto Universitario de Estudios Marítimo.

Banco de la República (2013) La economía de Barranquilla a comienzos del siglo XXI. Colección de economía regional Banco de la República. Disponible en:  
[http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/lbr\\_90\\_barranquilla\\_si glo\\_21.pdf](http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/lbr_90_barranquilla_si glo_21.pdf)

Banco Mundial (2018) Índice de desempeño logístico. Ranking ILP. Disponible en:  
<https://lpi.worldbank.org/international/global>

Bell-Lemus, Carlos. (2008). Industria, puerto, ciudad (1870-1964): Configuración de Barranquilla. Apuntes: Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural - Journal of Cultural Heritage Studies, 21(1), 62-73. Retrieved September 20, 2018, from [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1657-97632008000100005&lng=en&tlng=es](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-97632008000100005&lng=en&tlng=es).

Berrio Scaff, M. & Berastegui Espinola, C. (2011) Competitividad portuaria en la Costa Caribe colombiana. Tesis de especialización en Gerencia Empresarial. Universidad Tecnológica de Bolívar, Cartagena de Indias, D.T. Disponible en:  
<http://biblioteca.unitecnologica.edu.co/notas/tesis/0062859.pdf>

Bonet, J. (2007) Desindustrialización y terciarización espuria en el departamento del Atlántico, 1990-2005, en A. Meisel, (ed.), Las economías departamentales del Caribe continental colombiano, Bogotá: Banco de la República.

Bottasso, A., Conti, M., de Sa Porto, P. C., Ferrari, C., & Tei, A. (2018). Port infrastructures and trade: Empirical evidence from Brazil. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 107, 126-139. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.11.013>

Bonilla Mejía, L. (2010) El sector industrial de Barranquilla en el siglo XXI ¿Cambian finalmente las tendencias? Documentos de trabajo sobre economía regional No. 136, Banco de la República. Disponible en: [http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura\\_finanzas/pdf/DTSER-136.pdf](http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-136.pdf)

Cámara de Comercio de Barranquilla (2017) Boletín de coyuntura económica del Atlántico. Enero-diciembre. Disponible en: <http://www.camarabaq.org.co/wp-content/uploads/2018/05/boletin-de-coyuntura-economica-del-atlantico-enero-diciembre-2017.pdf>

Colorado, L. & Montoya, M. (2010) Puertos en Colombia ¿puerta o “cerca” al comercio mundial? Ensayo. Disponible en: <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/4017/2/ColoradoLinaMarcela2010.pdf>

Consejo Nacional de Competitividad (2018) Índice de desempeño logístico 2018. Departamento de información estratégica. Disponible en: <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2018/07/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2018-Final.pdf>

Consultorio de comercio exterior (2010) Sistema portuario colombiano. Universidad ICESI, publicado por el Diario La República. Disponible en: <http://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/2010/04/06/sistema-portuario-colombiano/>

Duarte Rueda, E. (2013) La nueva Barranquilla del siglo XXI. Presidente de Undeco, Disponible en: <https://www.elheraldo.co/cartas-de-lectores/la-nueva-barranquilla-del-siglo-xxi-15722>

Gutiérrez García, D. (2012) Estudio de la importancia de la actividad portuaria en el desarrollo de las ciudades portuarias. UPC, Facultad de Náutica de Barcelona. Licenciatura en Náutica y Transporte Marítimo. Disponible en: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/16279/PFC.pdf>

Niño, C. (1991). Arquitectura y Estado. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Otero, A. (2013) El puerto de Barranquilla: retos y recomendaciones. En: Colección de economía regional Banco de la República. Disponible en: [http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/lbr\\_90\\_barranquilla\\_si glo\\_21.pdf](http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/lbr_90_barranquilla_si glo_21.pdf)

Patiño Robayo, K. (2018) El puerto de Barranquilla y su infraestructura fluvial como eje de la competitividad de Colombia. Trabajo de grado para título de Especialista en Gerencia de Comercio Exterior, Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá. Disponible en: [https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/17604/1/Pati%C3%B1oRobayoKorina Mercedes2018.pdf](https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/17604/1/Pati%C3%B1oRobayoKorinaMercedes2018.pdf)

Pérez V, G. (2007) Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura. Documentos de trabajo sobre economía regional. Banco de la República. <http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-91.pdf>

Ramos M. & Barrios, R. (2011) Estudio de Competitividad de los Principales Puertos del Caribe Colombiano. Barranquilla.

Silva Guerra, H. (2017) Ambiente de comercio en Barranquilla: un bosquejo histórico de su desarrollo. Revista pensamiento & gestión, 42. Universidad del Norte, 102-139. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/646/64652584006.pdf>

Tarazona, J. (2018) La nueva Barranquilla: de Puerta de oro a la ‘ventana del mundo’. Tomado de RCN Radio. Disponible en: <https://rimixradio.com/la-nueva-barranquilla-de-puerta-de-oro-a-la-ventana-del-mundo/>