

Datos Generales

Proyecto	Barranquilla, Punto estratégico para el desarrollo portuario marítimo y fluvial en la región Caribe Colombiana		
Estado	INACTIVO		
Semillero	UNIAUTONOMA		
Área del Proyecto	Ciencias Sociales	Subárea del Proyecto	Administración
Tipo de Proyecto	Proyecto de Investigación	Subtipo de Proyecto	Propuesta de Investigación
Grado	IX SEMESTRE	Programa Académico	ADMINISTRACION DE EMPRESAS
Email	jpalacio@uac.edu.co	Teléfono	3008371354

Información específica**Introducción**

Barranquilla es conocida por ser la puerta de oro de Colombia este título enmarcado al ser el primer puerto de Colombia con el puerto del municipio de Puerto Colombia, hoy ya no existente en ser los primeros en el Caribe Colombiano en ayudar a forjar esta región. El puerto de Barranquilla están interrelacionado con el alto volumen industrial de la ciudad que aprovechando su ubicación estratégica y su desarrollo ferroviario y de navegación fluvial dio un salto hacia el futuro convirtiéndose en un foco importante en el avance del país abriendo nuevos mercados y destinos hacia donde comercializar nuestros productos, pero con el avance de los tiempos y la globalización hemos visto como nuestro puerto de antaño se ha sido relegado poco a poco siendo superado por otros puertos del Caribe como el de Cartagena, dejando en claro que Barranquilla posee unas características especiales para convertirse de nuevo en el primer puerto del país dada su capacidad para explotar el transporte marítimo y fluvial pero que lamentablemente no han sido explotadas de la manera más adecuada para recuperar la competitividad que necesita el puerto para afrontar los nuevos retos del comercio global.

Planteamiento

Es necesidad urgente de la ciudad enfocarse en explotar su ventaja geográfica hacia el comercio marítimo permitiendo el desarrollo de la navegación y la comercialización marítimo y fluvial aprovechando su potencia hídrica dada por el río Magdalena y su trayecto final de desembocadura hacia el mar Caribe en donde actualmente la ciudad cuenta con complejos portuarios y logísticos que comienzan un desarrollo pero que nivel mundial todavía están en un grado de rezago tecnológico y de infraestructura. De allí la necesidad de generar proyectos de expansión portuaria, reactivación de la navegabilidad del río y actualización de tecnologías e infraestructura que permitan a Barranquilla elevar su nivel de competitividad marítima a niveles que tuvo en su antaño cuando era la principal entrada de mercancías por el Caribe Colombiano, moviendo grandes volúmenes y manejando grandes volúmenes de transacciones que permitieron a la ciudad llegar al desarrollo actual pero que exigen mayor inversión y actualizaciones urgentes para enfrentar los retos del comercio internacional.

Objetivo General

Describir las ventajas de la ciudad de Barranquilla como punto estratégico para el desarrollo portuario marítimo y fluvial en la región Caribe Colombiana

Objetivos Específicos

Determinar el impacto del puerto en el desarrollo de la ciudad y su incidencia en el movimiento de mercancías de la industria nacional □
 Establecer la importancia de reactivar la navegación fluvial en Barranquilla. y la necesidad de renovar y crear nuevas alternativas de movimiento de mercancías en el puerto de Barranquilla. □ Indagar acerca de la gestión estatal y los proyectos que se realizan actualmente en pro del desarrollo portuario de la ciudad □ Formular estrategias que permitan alcanzar dicho desarrollo portuario involucrando la participación del estado, la empresa y la sociedad de manera sinérgica con el fin de equilibrar los beneficios que genera la operación logística marítima en el desarrollo de la ciudad

Referente

Los puertos están conformados por un conglomerado de obras, infraestructura y servicios que prestan un área en espacios de aguas de poco movimiento que permiten la permanencia estable y segura de los barcos, para que posteriormente se realicen las respectivas operaciones de cargue, descargue y almacenado de mercancías y la circulación de viajeros. Existen puertos de aguas profundas que son aquellos que tienen profundidades mayores a 45 pies, (aproximadamente 13 metros) y de menor profundidad considerados menor a la escala de los 45 pies. Las principales áreas de incidencia de un puerto están en el sector comercial, el cambio variado de modalidad del transporte marítimo y terrestre, base para el atracamiento de barcos y reparación y fuente de desarrollo regional. Éstos son competitivos y cumplen su función siempre y cuando sean capaces de ofrecer al comercio internacional y a las líneas navieras, servicios rápidos, flexibles y seguros. El dominio de la situación logística en los puertos sobre la competitividad del comercio exterior de un país es muy alto. El transporte marítimo está notablemente influido por dos nodos operativos cada vez más importantes: los puertos y las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL). Lejos de operar de manera independiente entre sí, ambos espacios apuntan, en la actualidad, a conectarse de manera más fluida, con el objetivo de agilizar las operaciones y aportar un mayor valor agregado al movimiento general de las cargas. En función de esto, los puertos modernos deben formar parte de las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución, y no desarrollar sus actividades como un eslabón independiente. El nivel de integración es fundamental y esto se logra ofreciendo una variada gama de servicios, lo que potencia la captación y fidelización del principal cliente del puerto: "la carga". La consideración de un puerto desde una perspectiva logística significa que no sólo se deben tener en cuenta las actividades que se desarrollan en el entorno del ámbito portuario, sino también la influencia que estas actividades tienen sobre el transporte anterior y posterior a dicho puerto. La cadena logística no comienza en los puertos. En realidad, comienza en el lugar de producción de la materia prima y va hasta los centros de consumos en los países de destino. Según Fundesarrollo en su libro "el impacto socioeconómico del complejo portuario de Barranquilla" "El objetivo de la investigación era evaluar el impacto socioeconómico del complejo portuario y de los muelles privados de la zona industrial de la Vía 40 en la región." En lo presentado en su informe, la actividad portuaria reporta ingresos anuales por 80.000 millones de pesos en impuestos y contribuye con la generación de 43.624 empleos. Encontramos como influye en desarrollo portuario en la economía de la ciudad por lo tanto se hace absolutamente necesario no abandonar esta fuente de desarrollo como lo es el puerto y buscar alternativas de mejoramiento que permitan expandir su capacidad productiva y de movimientos comerciales haciéndolo el más competitivo de la costa Caribe.

Metodología

El proyecto de investigación a realizar, aplica una metodología de tipo descriptivo, ya que esta posibilita la certeza de las características de los elementos de estudio, combinada con un proceso deductivo, ya que la aplicación de los instrumentos requiere de una precisión en la información que será la que avale y apoye la toma de decisiones futuras al respecto de la temática. La investigación toma elementos de los paradigmas investigativos cualitativo y cuantitativo. En la investigación se triangulan ideas, fuentes y paradigmas. Precisamente la triangulación es una de las vías de validación de esta investigación. Los métodos están signados por la relevancia del paradigma cualitativo.

Resultados Esperados

Documento parcial: En el que se muestran las consideraciones más relevantes del proceso de investigación y a su vez una descripción general de cuál es el estado de Barranquilla como punto estratégico para el desarrollo portuario en el Caribe colombiano. Artículo: "La tecnología, aliada de los procesos competitivos en las organizaciones". (Artículo para postular como editable para publicación, en la revista Dimensión Empresarial de la facultad de Ciencias administrativas, económicas y contables. ISSN. 16928563) Ensayo: Creación, reestructuración y renovación de los puertos del Caribe colombiano, necesidad urgente para mejorar su competitividad.

Conclusiones

Como conclusión parcial, encontramos a diagnóstico en los datos consultados el estado intermedio de las diversas infraestructuras emplazadas a margen del río que funcionan como puertos aleatorios para la salida de mercancía en la ciudad de Barranquilla, pero surge la necesidad de profundizar los niveles del canal de acceso dada la alta sedimentación del canal de acceso y la necesidad de mayores profundidades para la entrada de naves de mayor eslora y calado. Surge la inquietud si se hace necesaria de buscar otras zonas con cercanía al mar la creación de otro puerto profundo y desarrollar una estructura multimodal de transporte para mover mayores volúmenes de mercancía.

Bibliografía

Duque-Escobar Gonzalo. Notas sobre puertos profundos en Colombia. Estudio Publicado en WWW. Consultado el día 15 de septiembre de: http://www.geocities.com/economia_y_transportes/puertos-colombia.htm. □ Altamar Javier. Artículo. El puerto motor de desarrollo de Barranquilla. Consultado el día 12 de marzo de 2011. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-967992> □ Astrada Lloquet Jose Luis. La Función del Puerto en las Cadenas de Transporte y Logísticas. Consultado de la WWW. El día 10 de abril de 2011. www.puertos.es □ Vieira Posada, Edgar. La infraestructura de Colombia para una adecuada articulación internacional: el desarrollo de infraestructura: una alternativa a los efectos de la crisis mundial. Bogotá. Javeriana 2010 □ Abelló Roca, Antonio. Conde Antonio. En el principio fue el río. Barranquilla: Patricia Plana, 2006 □ Noguera Elsa, Vargas Vera César, González Barrios Karla. Impacto socioeconómico del complejo portuario de Barranquilla. Barranquilla: Asociación Portuaria de Barranquilla; Fundesarrollo, 2003 □ Román Bazurto Enrique. Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano. Bogotá: Giro Editores Ltda, 2005.

Integrantes

¡Actualmente no existen integrantes para este proyecto!

Instituciones

NIT	Institución
8901025729	UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL CARIBE