

ARTÍCULO DE REVISIÓN
CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

Lógica del estructuralismo latinoamericano en Colombia. Análisis del déficit en transporte marítimo

Logic of Latin American structuralism in Colombia. Deficit analysis in maritime transport

Álvarez Díaz, Ingrid Rocío ^I; López Rodríguez, Siris María ^{II}; Romero Lujan, Guillermo Antonio ^{III}

^I. ialvarez@sanmateo.edu.co. Fundación Universitaria San Mateo, Bogotá, Colombia

^{II}. dirección.negocios@sanmateo.edu.co. Fundación Universitaria San Mateo, Bogotá, Colombia

^{III}. antonio.romero@unipolidgo.edu. Universidad Politécnica de Durango, Durango, México

Recibido: 12/11/2018

Aprobado: 04/12/2018

Como citar en normas APA el artículo:

Álvarez Díaz, I. R., López Rodríguez, S. M., Romero Lujan, G. A. (2019). Lógica del estructuralismo latinoamericano en Colombia. Análisis del déficit en transporte marítimo. *Uniandes Episteme*, 6(1), 3-23.

RESUMEN

Este artículo presenta resultados preliminares del proyecto de investigación titulado: Déficit del transporte marítimo en Colombia. Estimación de sus determinantes. Se evidencia la necesidad de entender las razones de uno de los desequilibrios estructurales que Colombia presenta con el sector externo, específicamente en la cuenta corriente, en la balanza de servicios no factoriales. En este sentido, el principal objetivo de la investigación fue analizar el comportamiento deficitario de la cuenta de ingresos y egresos del transporte marítimo en Colombia, a partir del estructuralismo latinoamericano, que se centra en demostrar la lentitud y desigualdad del proceso técnico entre países desarrollados y en vía de desarrollo. El enfoque fue de carácter explicativo, fundamentado en el método inductivo por medio del análisis documental. Los resultados indican que además de la condición geopolítica de Colombia, existen factores micro y macroeconómicos que inciden en el desempeño del transporte marítimo. Se concluyó que, en las instancias de centro y periferia, Colombia presenta un rezago importante en transporte del comercio internacional; en tanto que los

países de Norteamérica ganan competitividad por el progreso técnico en la construcción de flotas navieras, industria desarrollada principalmente en Estados Unidos.

PALABRAS CLAVE: Estructuralismo; Colombia; Centro; Periferia; Transporte.

ABSTRACT

This article presents the partial results of the research project titled: Deficit of maritime transport in Colombia. Estimation of its determinants. There is evidence of the need to understand the reasons for one of the structural imbalances that Colombia presents with the external sector, specifically in the current account, in the balance of non-factorial services. In this sense, the main objective is to analyze the deficit behavior of the trade balance of income and expenses of maritime transport in Colombia, based on Latin American structuralism, which focuses on demonstrating the slowness and inequality of the technical process between developed and developing countries and in the process of development. The approach was of an explanatory nature, based on the inductive method through documentary analysis. The results indicate that in addition to the geopolitical condition of Colombia, there are micro and macroeconomic factors that affect the performance of maritime transport. It was concluded that, in the instances of center and periphery, Colombia presents an important lag in transport of international trade; whereas the countries of North America gain competitiveness by the technical progress in the construction of shipping fleets, an industry developed mostly in the United States.

KEYWORDS: Structuralism; Colombia; Center; Periphery; Transportation.

INTRODUCCIÓN

El proceso de globalización involucra un modelo de modernización en el que sociedades contemporáneas son capaces de participar en un proceso multidimensional mediado por tecnologías, movilidad internacional de factores y una comunicación global que fluye en nuevas formas mixtas de cooperación e híbridos culturales de desarrollo (Preyer, 2016). La importancia del comercio exterior como parte de la globalización se centra en los movimientos de mercancías cuyo soporte es la industria marítima, que evoluciona al mismo ritmo tratando de responder a la demanda de servicios de carga en el menor tiempo posible, y a precios competitivos.

Dentro de los estudios más conocidos de transporte marítimo, se encuentra el análisis de modelos gravitacionales para el comercio exterior, propuesto por Cafiero (2005), el cual usa la ley de Newton para identificar que el comercio entre dos países se relaciona con el tamaño de sus economías, la distancia entre ambos países y los tipos de cambio. En este modelo se formula una ecuación de gravedad, que demuestra que el comercio bilateral presenta una

relación positiva entre el ingreso de los dos países y una relación negativa entre la distancia que hay entre ellos.

En la Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL, se encuentran trabajos sobre perspectivas económicas para América Latina. La CEPAL ha incluido en su agenda estudios sobre logística y competitividad para el desarrollo, en el que se destaca el proceso de desaceleración mundial entre 2000 y 2010. Se argumenta que América Latina ha presentado un crecimiento y desarrollo moderado, sin embargo, en el tema de transporte de bienes es evidente la urgente formulación y ejecución de políticas públicas sectoriales para la modernización de infraestructura portuaria, la gestión aduanera, y la eficiencia de la cadena logística (Cepal, 2014).

Consecuentemente con la recuperada dinámica de producción, América Latina debía responder al consumo público y privado por medio del comercio mundial, resaltando la cadena global de suministro con los puertos siendo principal instrumento de conectividad (Máttar & Cuervo, 2016). Así, de acuerdo con Bitar (2016) es válido vincular el crecimiento económico con la eficiencia de la infraestructura portuaria mediada por inversión mixta, con el doble propósito de reducir la desigualdad y aumentar la calidad en prestación de servicios.

Tal es la importancia del transporte marítimo y el desarrollo portuario, que las mejoras trazadas para los próximos años incluyen el tema de sostenibilidad; en concordancia con la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible formulada por Naciones Unidas y adoptada por la CEPAL, Sánchez, et al. (2015) contrastan desafíos y oportunidades de los grandes proyectos logísticos que demuestran la imperante necesidad de modernización en América Latina y el Caribe. En un contexto más específico, bloques como la Alianza del Pacífico y Mercosur caracterizados por contar con transporte marítimo contenerizado generando iniciativas de cohesión e integración posicionan a México como líder y a Chile, Colombia y Perú en vía de la consolidación para recibir tráfico de las líneas transpacíficas, esto para el caso de Alianza Pacífico; por su parte, Mercosur se mantiene como proveedor del sector primario en el este de Asia (López, Freire & Pais, 2018).

Los factores relacionados con transporte marítimo y puertos han sido investigados desde diversas perspectivas, en cuanto a eficiencia técnica de terminales portuarias sobresalen los trabajos de Wilmsmeier, Tovar & Sánchez (2013), Chang & Tovar (2014), Serebrisky, et al., (2016) que estiman el cambio técnico por inversión y externalidades. En cuanto a estudios por reformas en la legislación, se destacan Cheon, Dowall y Song (2010), Ramos Real & Tovar (2010) quienes abordan temas de cambio de propiedad y concesiones al sector privado.

Desde esta perspectiva, el artículo está conformado por cuatro secciones, en la primera sección, se presenta una aproximación teórica de las principales teorías del comercio internacional: en la escuela clásica y neoclásica, ligadas a la caracterización del estructuralismo latinoamericano. La segunda, presenta la evolución del transporte marítimo

en Colombia. En la tercera sección, se analiza el flujo de exportaciones e importaciones del sector del transporte marítimo entre 2000 y 2015 en la balanza de pagos; y por último, en concordancia con la realidad del sector, se ilustra un esquema que incluye los determinantes teóricos y mesoeconómicos, representando la revisión realizada.

DESARROLLO

Desde las cruzadas hasta el estructuralismo latinoamericano

Para la comprensión del transporte marítimo como actividad económica vinculada al comercio internacional, se señalan las Cruzadas en el siglo XI, que tenían como fin el control del Mediterráneo por una disputa entre cristianos y musulmanes. Su origen fue religioso y se centró en el colonialismo europeo, no obstante, el comercio adquirió una gran importancia en el mundo medieval (Tapia, 2011). Atenas y Cartago como repúblicas marítimas de la Antigüedad, ejercían poder comercial al contar con los buques necesarios para transportar a los cruzados, en tanto se desarrollaban derechos exclusivos de intercambio y control de los puertos comerciales en las ciudades-estados italianas. Después, en el siglo XIII, con el resultado comercial de las cruzadas y el control de las rutas comerciales del Mediterráneo Oriental, Génova, se ubicó como ciudad próspera, con derechos de comercio libre y sus puertos conectaron el mundo mediterráneo con Rusia. Para finales de 1500, los europeos buscaron una ruta alternativa al este de Asia por el Atlántico, con el fin de rodear África y llegar a India. Esta nueva ruta marítima conduciría a nuevas oportunidades económicas, en tanto que la tecnología marítima, les permitió navegar en aguas abiertas del Atlántico. (Fernández, 2002).

Las principales estirpes europeas de transporte marítimo sobresalieron por sus técnicas financieras y mercantiles de gran calado, y la apertura de puertos al tráfico marítimo internacional, lo que enmarcó un escenario de desarrollo económico, dinamizando la actividad comercial bajo la doctrina política y económica del mercantilismo de los siglos XVI y XVII. El fin primordial era lograr balanzas comerciales superavitarias a costa de metales preciosos, bajo un modelo de restricción a las importaciones. En este periodo de predominante negocio naviero de mercancías, surge el concepto del flete de los bienes, que desde las Indias se transportaban en una ruta trasatlántica a España. Este contrato de naturaleza jurídica y diplomática era una figura de alquiler económico pactada entre los propietarios de las naves y dueños de los bienes (Rodríguez, 2011).

En el contexto de la Revolución Industrial a finales del siglo XVIII, que supuso procesos de transformación económica, social y tecnológica, se crearon los buques de propulsión naval por medio de vapor, allí surge la Escuela Clásica de mano de sus más ilustres representantes

Adam Smith y David Ricardo, quienes formularon teorías de comercio internacional, basados en la ventaja absoluta y comparativa respectivamente, y lograron explicar el funcionamiento del comercio entre naciones. Smith, afirmó que la producción era un medio y el interés del consumidor un fin, por esto, la división del trabajo aumentaría la destreza y promovería la interdependencia (Escartin González, 2006).

La ventaja absoluta sirvió para demostrar que con el libre comercio, cada nación podría especializarse en la producción de aquellos bienes que pudiera hacer de manera más eficaz que otros países e importar aquellos que produjera de manera menos eficiente (Franco, 1994). Al identificar que no todos los países contaban con una ventaja absoluta, surge el concepto de la ventaja comparativa de David Ricardo, el cual indica que, aun cuando un país tuviera una desventaja absoluta en la producción de algún tipo de bien con respecto a otro país por el costo de producirlo, el intercambio podría darse y sería muy beneficioso para ambos países (González, 2011).

Siguiendo el análisis de la escuela económica, luego de la clásica, se explican los argumentos de la teoría neoclásica del comercio internacional con el aporte de ideas de Heckscher y Ohlin, quienes crean el teorema HO, que intentó comprobar si los factores de producción eran la causa entre desigualdades de costos y su incidencia en los ciclos económicos y tendencias de las interacciones comerciales. Esto parte del supuesto que existen dos factores homogéneos fijos, capital K y trabajo L que producen dos bienes que se comercializan en dos países en un entorno de competencia perfecta, sin restricciones gubernamentales, situación lejana a la realidad (Díaz, 2014). Otra postura, señalada por Anguiano (1970) establece que, aunque se basa en supuestos restrictivos, destaca la importancia que tuvo este teorema de equilibrio general que reúne tres factores: tecnología, dotación de factores y condiciones de la demanda. En cuanto a cambios tecnológicos, éstos conducen necesariamente a la especialización internacional que marca las diferencias relativas de productividad por la utilización de factores como determinante de los precios relativos. Y lo referente a la demanda, el criterio de país rico, país pobre que importará aquellos bienes intensivos en capital y exportará los que requieran mayor mano de obra (Fernández, 1969).

En contraposición al teorema Heckscher-Ohlin, señala Perroux, (1971) que el comercio internacional no se presenta en condiciones de un mercado de competencia perfecta, por el contrario, ejercen presiones monopolísticas de acuerdo con el poder de negociación, la movilidad internacional influenciada por el nivel de innovación y el capital humano.

Posteriormente, a mediados del siglo XX, Joseph Schumpeter afirmó que el capitalismo permanentemente es cambiante debido a la introducción de bienes o servicios, nuevas formas de producción, de comercialización o la llamada innovación. Este mecanismo de la economía es el responsable de los periodos de crisis y ajuste mediante la competencia permanente de los empresarios. En este proceso que Schumpeter llama de *destrucción creativa*, los

empresarios son quienes asumen toda la responsabilidad de dinamizar la economía, a través del mejoramiento en sus procesos. Para Schumpeter, la base del desarrollo es la innovación tecnológica. El papel ideal del Estado, es el de crear y aplicar políticas enfocadas al conocimiento, creación, difusión y protección. Las empresas que introduzcan innovaciones en sus procesos, productos o servicios deben ser resguardadas para proteger los inventos. Además, la innovación debe motivarse para tecnificarse y adelantar programas de desarrollo para la investigación. Esto debe ser aplicado tanto en las empresas públicas como en las privadas, para así generar efectos de crecimiento en la economía (Schumpeter, 1935).

Siguiendo el modelo de Schumpeter, en relación con la flota naviera existente hacia mediados del siglo XX, se señala que, como resultado de las operaciones comerciales, los países identificaron la necesidad de satisfacer la demanda de desplazamientos de carga, para enfrentar los compromisos comerciales.

Dentro de este orden de ideas, se analiza el pensamiento estructuralista que surgió en 1948, planteado por Raul Prebisch, por medio de la Comisión Económica para América Latina CEPAL, con un nuevo enfoque para mejorar la estructura económica, a través de su obra *El desarrollo de la América Latina y algunos de sus principales problemas*. En ella, identificó los desequilibrios estructurales y la falta de presencia del Estado para una transformación política de las naciones (García, 2014).

Por su parte, América Latina, al igual que Europa y Estados Unidos, reaccionó a los impactos negativos de la Segunda Guerra Mundial; aunque la disminución del comercio exterior generó efectos indirectos, era apremiante planificar la intervención del Estado, aun en medio de la inestabilidad política. Por tanto, era necesario corregir fallas de mercado e impulsar la actividad económica y como consecuencia, surgió la base teórica del modelo de sustitución de importaciones para estimular la producción agrícola (Cibotti & Bardeci, 1972).

El propósito de Prebisch fue demostrar la lentitud y desigualdad del proceso técnico entre países desarrollados y subdesarrollados, indicando que a partir del movimiento desigual de la tecnología surgen dos instancias: *centro y periferia*. Los países ubicados en el centro se caracterizaban por bienes industrializados debido a su abundante capital, y los países de la periferia en la producción de materias primas, gracias a sus abundantes recursos naturales. En relación con el transporte marítimo, los países periféricos estaban rezagados en tecnología, en tanto que los países del centro ganaban competitividad por el progreso técnico en la construcción de una flota naviera, industria desarrollada principalmente en Estados Unidos.

Para Prebisch pertenecían al centro los países potentes en su economía, dedicados a la creación de bienes que requieren de tecnologías más avanzadas con estructuras económicas especializadas, pensamientos dominantes y altos niveles de vida. Así, la estructura económica del centro se puede nombrar como renovada por la gran cantidad de sectores para

la producción y su alto grado de división de trabajo para lograr la eficiencia esperada. Al mismo tiempo, se puede indicar que es homogénea por el desarrollo de fuerzas productivas, aumento del empleo y expansión tecnológica. (Briceño, Quintero, & Ruiz, 2013)

Los países del centro incrementan la dependencia de los países de la periferia en cuanto a la industria. Esto se llama: la restricción externa y trae varias desventajas al sistema económico. En la medida que el ingreso de sus exportaciones no es proporcional al gasto de sus importaciones, a largo plazo tendrán un saldo negativo en su cuenta corriente. Por su lado, los países de la periferia suelen especializarse en productos del sector primario por la dependencia generada en los países del centro, ya que estos disponen de capital para tecnologías modernas. Los problemas que existen entre estas dos instancias no se resuelven inmediatamente.

Los aspectos políticos y económicos en economías latinoamericanas se delinearon por el desarrollo tecnológico y el consumismo ideológico basado en un modelo de emulación de las economías del centro, tal como lo menciona Delgado (2002). Prebish proponía lo contrario, una toma de distancia con las potencias en un intento de construcción de identidad propia, entendiendo la dinámica propia de cada país con intereses de autonomía intelectual.

Como solución a la dependencia y a la restricción externa generada en Latinoamérica, se plantea la industrialización para promover el desarrollo y crecimiento de la economía interna, logrando que importaciones de bienes de capital, consumo y bienes finales, disminuyan con el paso del tiempo, haciendo que se multipliquen las empresas productivas. Esto, a su vez, aumenta la demanda laboral y la población rural se incorpora al sistema. Para lograrlo, es necesario el papel del Estado.

En el intento de cambiar las relaciones con la economía internacional y lograr un desarrollo estable y sostenible, la política económica de enfoque liberal – keynesiana reconoce al mercado como principal regulador del capitalismo, pero con participación del Estado, capaz de orientar el desarrollo nacional e impulsar el sector privado, orientándose hacia la industrialización del aparato productivo como mecanismo para superar el atraso tecnológico. De esta manera, el sector industrial jalonaría al sector primario y elevaría la tasa de ocupación (Lazzarini & Melnik, 2013). Culturalmente, Prebish como acérrimo defensor del liberalismo democrático tuvo en cuenta las limitaciones geopolíticas de la región y redefinió el concepto de atraso y la relación de dependencia como capitalismo periférico, concepto producto de la desigualdad entre los dueños de factores productivos quienes se apropian del excedente económico.

El capitalismo periférico según Prebish (1981) cumple con las leyes de mercado internacional de desequilibrio comercial entre países dominantes y periféricos, situación que aún se sigue presentando por la concentración de su industrialización que no se extiende hacia afuera, caracterizando a la periferia solo como proveedor de bienes primarios a precios bajos. El

desenvolvimiento industrial es tardío y su dinámica rezagada no le permite mayor y mejor participación en el vasto mercado. Otra característica es la exclusión deliberada que hace que los países periféricos convergan hacia los avanzados, pronunciando la dependencia. Para ilustrar los efectos macroeconómicos de esta *dependencia*, se explica que el nivel de ingresos y las tasas de desempleo de la periferia se determinan por la estructura productiva del sector primario, el cual solo absorbe parte de la fuerza de trabajo y de baja calificación, fallo que sería corregido al ampliar el segundo sector de la economía, el industrial, en un proceso intenso de acumulación de capital. Por otra parte, las ideologías capitalistas del centro ejercen presión de emulación en el centro, confirmando una actitud pasiva y subordinada.

Convencido de que la política económica en la periferia podía ser igual a la formulada en el centro, Prebisch destacó un reconocimiento diferencial entre países, al tecnificarse en bienes que puedan especializarse en un mercado de libre competencia con información simétrica y perfecta; sin embargo, era obvio que los países con abundancia en capital se especializarían en bienes intensivos de capital a menor precio, en relación con otros que presentaran escasez del mismo, y de forma idéntica, los países con abundante mano de obra producirían bienes intensivos en talento humano a precios más bajos que los producidos en países con abundante capital. Así, la relación centro-periferia es un círculo vicioso sobre la base de los ciclos económicos. En el centro, en la fase de ascenso, la demanda efectiva se desplaza hacia la derecha más rápido que la producción, la cual trae consigo diversificación de bienes y servicios, y los ingresos aumentan más rápido que la productividad gracias el avance tecnológico; en la fase descendente, la producción disminuye, pero los precios se mantienen porque la producción está permeada por tecnología. En la periferia, se explica que los precios de bienes primarios aumentan más rápidamente en la fase de ascenso, pero también disminuyen en el descenso, de forma que los precios finales se alejan progresivamente en detrimento de los términos de intercambio.

Este modelo de desarrollo se refleja en el atraso de tecnificación y modernización, que para el caso del transporte marítimo en Colombia, desde sus inicios ha sido dependiente de la industria naviera del exterior.

En todo caso, la política económica que prevaleció en la segunda mitad del siglo XX se fue transformando en un nuevo liberalismo que reivindica la función del mercado y cuestiona la participación del Estado en la esfera económica, dejando atrás el binomio desarrollo – igualdad, base sobre la cual se fundamentó el estructuralismo de raíz prebischana, que planteó la relación de Latinoamérica bajo objetivos de desarrollo y no mercado por condiciones geopolíticas conocidas como centro periferia o norte sur. Los problemas de América Latina históricamente se han distinguido por la baja educación, el incipiente nivel de ahorro, deterioro de las instituciones, distribución del ingreso marcado por alta desigualdad, sistemas políticos inestables y autoritarios, de carácter heterogéneo en sus estructuras productivas, situación

contraria a la homogeneidad del norte con actividades diversificadas y articuladas más o menos uniformes con un nivel de competitividad acorde a los mercados internacionales que amplía la brecha con el sur (Rodríguez, 2006).

A partir de Krugman (1991) se ha desarrollado una vasta literatura teórica que se divide en dos planos, regional e internacional. Ambos combinan los mismos supuestos sobre las preferencias, la tecnología y los costos de comercio de éste.

A nivel regional los artículos más sobresalientes son, Fujita (1988) y Fujita, Krugman y Venable (1999). El proceso de aglomeración se concibe como el resultado de dos fuerzas opuestas: centrípetas y centrífugas. La primera son las ventajas de la aglomeración. En tanto que, para las empresas son la cercanía con los consumidores/trabajadores y los proveedores, mientras que para los trabajadores son salarios nominales más altos. La segunda son las desventajas de la concentración de las actividades económicas como los costos de congestión para los consumidores, mientras que para las empresas son consumidores que no pueden migrar entre regiones y que se encuentran fijos en otros lugares remotos.

El plano internacional se ha desarrollado en dos vertientes. Destacan en la primera, Krugman y Venables (1995), Venables (1996), Puga y Venables (1988) y Picard y Zeng (2005). Dichos trabajos predicen que, para bajos niveles de apertura internacional, la industria se distribuye uniformemente a través de los países y los salarios reales son iguales. Sin embargo, si la apertura comercial es mayor, entonces se presenta una divergencia entre países con salarios reales altos que producen manufacturas, y países con salarios bajos que producen bienes agrícolas. Aunque cuando los costos de comercio internacional tienden a cero, la divergencia anterior desaparece.

La segunda vertiente investiga los efectos del comercio internacional sobre el tamaño de las ciudades en el mundo. Venables (1998) analiza el efecto de los costos del comercio exterior sobre la participación del empleo en la industria manufacturera. En este sentido, una sola ciudad concentra el empleo cuando un país está cerrado al comercio exterior. Sin embargo, cuando la economía tiene acceso a las importaciones debido a la disminución de los costos de comercio, el empleo industrial cae. Krugman y Livas (1996) consideran que el trabajo no es completamente efectivo debido a que los agentes incurren en costos de tráfico. En este sentido, Ramírez Grajeda y Sheldon (2009) mencionan que la reducción en los costos de transporte es un incentivo para aumentar el comercio internacional, de esta manera el gasto en infraestructura provoca el crecimiento económico.

El transporte marítimo en Colombia

La historiografía colombiana permite develar que, desde los inicios de la actividad exportadora a final del siglo XIX, la infraestructura marítima y de terminales en el país han respondido con un nivel moderado de satisfacción a la demanda del servicio de carga.

El uso de medios de transporte eficientes va ligado a una infraestructura desarrollada y ajustada a los cambios de un mundo cada vez más globalizado. Como lo menciona Alvear (2007), la relación de transporte eficiente y desarrollo económico es obvia, dado que estos generan un impacto en los diferentes bienes producidos y comercializados, que marcan el camino para que los empresarios colombianos sean incluidos de forma competitiva en mercados internacionales.

Al reseñar los medios de transporte marítimo y fluvial en Colombia, se conoce el champán, una embarcación descrita por (Holton, 1857) como una barca grande, plana, con longitud de 15 a 20 metros, que posibilitó la conquista y afianzó la colonización española. Con la llegada del buque a vapor a inicios del siglo XIX, el uso del champán empezó a disminuir. En efecto, el vapor al Magdalena data en 1823, y se instauró por medio de un monopolio de navegación a vapor por 20 años, con beneficios tributarios y permiso del uso de terrenos nacionales para la construcción de infraestructura necesaria. Bajo esta concesión, se transportó el correo y se abrió un canal desde Cartagena, poniéndose en servicio los buques en tiempos de guerra (Zambrano, 1979).

Con la garantía del control obtenido mediante el monopolio de la navegación a vapor, en 1825, se contrató la construcción de dos vapores El Gran Bolívar y El Santander a la industria naviera de Estados Unidos. Estas embarcaciones construidas principalmente en madera navegaron el río Magdalena con éxito por un periodo aproximado de cuatro años. Ya a finales del siglo XIX, el desarrollo del transporte marítimo en Colombia se presentó simultáneamente con la actividad comercial a través de la navegación a vapor. Colombia no era ajena a la articulación en una economía capitalista mundial con la tendencia a acumular la mayor cantidad de metales preciosos; la actividad exportadora era considerada por la burguesía de la época como la única fuente de ingresos viable y cercana a los propósitos inmediatos de generar riqueza en las familias colombianas.

De entrada al contexto mundial, la condición de la economía colombiana se concibió en un marco de desigualdades económicas internacionales. Aunque el desarrollo de la economía global estaba en proceso de consolidación, el grado de integración de Colombia al mercado mundial era débil, las relaciones comerciales con el exterior eran evidentes para ciertos grupos económicos, y el único destino era España. Otro factor de desigualdad era la baja producción; si bien la productividad interna era expansiva, se caracterizó por la falta de un trabajo especializado, el desarrollo industrial se vio limitado por el atraso mercantil (Meisel & Ramírez, 2016).

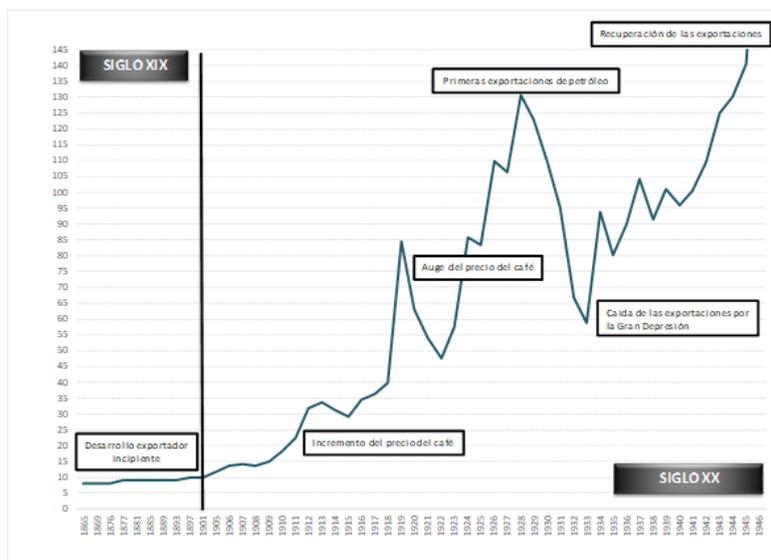


Figura 1. Exportaciones en millones de dólares en el siglo XIX e inicios del siglo XX.

Fuente: Adaptado de Meisel y Ramírez, 2016.

Terminado el siglo XIX, la actividad exportadora se encontraba alrededor de los \$5 millones; la canasta exportable estaba conformada por productos del sector primario como quina, algodón, sombreros de paja, café y metales preciosos, y las instalaciones portuarias eran escasas con una dotación elemental para el transporte de carga (Holton, 1857). La producción de la industria tabaquera del Valle del Magdalena y Carmen de Bolívar proveía los mercados europeos; el tabaco que ocupaba el segundo lugar en exportaciones se enviaba desde el puerto de Cartagena. El auge de las ventas al exterior duró hasta 1880 debido al aumento de la competencia y a la falta de una industria marítima moderna que se reflejaba en los altos costos de transporte (Posada, 1998).

Para inicios del siglo XX, las ventas del grano del café representaron el 70% del total de las exportaciones. De acuerdo con Urrutia, Posada, Pontón, y Martínez (1999), la producción y exportación de café transformaron la economía colombiana. Pese a la competencia con el grano de Brasil, las ventas al exterior se mantuvieron constantes, pero en 1941, el uso de la flota naviera con fines bélicos restringió el uso comercial de los buques, generando una disminución en las exportaciones. Terminada la Segunda Guerra Mundial, se volvió a posicionar como monoexportador del grano.

El mayor movimiento portuario se concentraba en Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, ciudades de influyente jurisdicción marítima en el litoral Atlántico; con todo, no se recibían buques de alto calado por su topografía, por sus aguas poco profundas y su incipiente sistematización.

En el caso de Barranquilla, en retrospectiva, gracias a su conexión longitudinal en sentido sur al interior del país y en sentido norte hacia el exterior, ciudad costera y cercana al río Magdalena, en el siglo XIX hizo parte de la revolución de la navegación a vapor, obligándola

al desarrollo industrial de obras hidráulicas de expansión portuaria para atender los mercados internacionales, y ya hacia 1930, se consolidó como el puerto más importante del país con el café. No obstante, los nuevos retos de la globalización dejaron en evidencia la débil infraestructura, por lo que participó en la liquidación de la Empresa Colombiana de Puertos Colpuertos en 1991 (Vergara & Foulquier, 2012).

Transporte Marítimo en cifras

En las mediciones que organismos internacionales realizan anualmente, en términos de comercio exterior, se destaca el perfil de los países en materia de infraestructura y logística del Banco Mundial y el Foro Económico Mundial. En la tabla 1 se presentan los principales indicadores para Colombia.

Tabla 1. Perfil de Colombia en infraestructura y logística a 2016

| Tema | Indicador | Valor | Puesto en el mundo | Puesto en América Latina |
|-----------------|---|--------------|---------------------------|---------------------------------|
| Infraestructura | Infraestructura portuaria/1 | 3,6 | 85(140) | 11(19) |
| | Índice de desempeño logístico/2 | 2,6 | 97(160) | 16(20) |
| | Tiempo requerido para exportar (Número de días) | 14 | 60(98) | 9(19) |
| Logística | Costo de exportar (USD por contenedor) | 2 335 | 163(189) | 18(19) |
| | Tiempo requerido para importar (Número de días) | 13,2 | 47(189) | 6(19) |
| | Costo de importar | 2 470 | | |
| | Procedimientos aduaneros | 3,5 | 95(140) | 10(19) |

Fuente: Consejo Privado de Competitividad, 2017.

La situación de Colombia es producto de la baja calificación y la posición obtenida del país en materia de calidad en la infraestructura. El índice de infraestructura portuaria (1) de 1 a 7, presenta 3,6, el índice de desempeño logístico (2) de 1 a 5, registra un 2,6 (Tabla 2).

Los países que participan de la industria naviera en América Latina, tan solo le aporta el 2,1 % con 983 buques al total de la flota mundial.

Los mayores países constructores navales son China y Japón que aportan el 28,8 % a la flota marítima a nivel mundial, en tercer y cuarto lugar se encuentran Grecia y Alemania como economías armadoras de buques, al aportar el 22 % (UNCTAD, 2016). Estos países operan bajo dos enfoques, el primero consiste en aumentar el tamaño de los buques; y el segundo, en establecer alianzas y fusiones, todo con el fin de aumentar su oferta.

Tabla 2. Flota marítima mundial a 2015

| | Número de buques | Participación relativa |
|--------------------|-------------------------|-------------------------------|
| Principales países | 32 732 | 68,8 % |
| América Latina | 983 | 2,1 % |
| Otros | 13 886 | 29,2 % |
| Total | 47 601 | 100,0 % |

Fuente: UNCTAD, 2016.

En el caso de Colombia, se ubica en el octavo puesto dentro de los once países de América Latina. Cuenta con 31 buques que han sido adquiridos en Estados Unidos (UNCTAD, 2016). El transporte marítimo es el modo de transporte más usado para la movilización de bienes en el comercio internacional, que para Colombia representa más del 80 % del volumen de carga transportado a nivel mundial. En el año 2015, se movilizaron más de 16 000 millones de toneladas, con un crecimiento anual de cerca del 5,0 %. El tráfico portuario ascendió a 198,7 millones de toneladas en 2015, con un incremento del de 5,5% con relación a 2014. Principalmente se moviliza carbón a granel, con 74,8 millones de toneladas que lo ubica como el primer producto que más se mueve en los puertos; y en segundo lugar, se encuentra el petróleo con 59, 2 millones de toneladas (Procolombia, 2015).

Análisis de la balanza de pagos, sector transporte marítimo

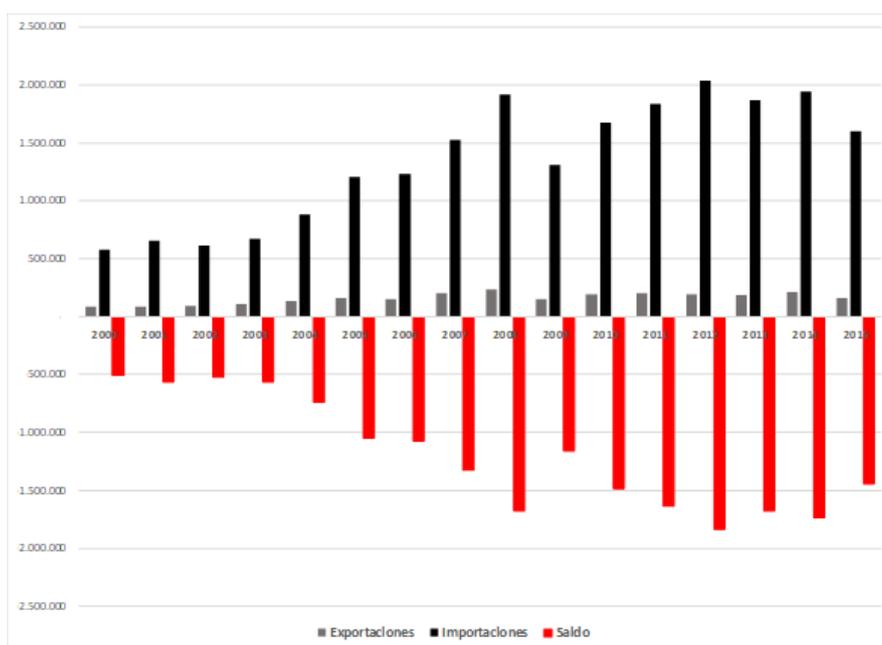


Figura 2. Balanza comercial del transporte marítimo en Colombia en millones de dólares, 2000 – 2015.

Fuente: Banco de la República 2000-2015, (2015)

En el año 2000, la balanza comercial del transporte marítimo registró un déficit de USD 501 millones, situación que se ha mantenido hasta el 2015; el saldo negativo obedece a la contratación del servicio de transporte de carga vía marítima con empresas del exterior para cubrir la demanda nacional.

A mediados del 2014, se inició el deterioro de los términos de intercambio, que se define como el cociente entre el índice de precios de las exportaciones y el índice de precios de las importaciones, primordialmente como resultado de la tendencia decreciente de las cotizaciones de petróleo y otros bienes de la canasta exportable como carbón, el ferróníquel y el café; también han registrado una prolongada caída en sus precios. Esto confirma que la

especialización productiva de bienes primarios de la periferia conduce a una concentración de las ganancias a países del centro, y obstaculiza el crecimiento de la periferia a través del deterioro de los términos de intercambio, que de acuerdo con el postulado de Prebisch, esta tendencia de los términos de intercambio está relacionada con la baja elasticidad-ingreso de la demanda de estos productos básicos en países desarrollados; es decir, que el aumento de su consumo no dependerá esencialmente de la variación de su ingreso (Villa & Esguerra, 2005). Al calcular la elasticidad-ingreso de la demanda para bienes importados o exportados, es posible que se presenten resultados ambiguos debido a que la participación en el mercado mundial no es fija ni constante.

Como complemento a la corriente cepalina, se señala la ley de Thirlwall, que sostiene que el crecimiento restringido por la balanza de pagos crece en el largo plazo a una tasa impuesta por el equilibrio de sus cuentas externas, lo que significa que al diferenciar países desarrollados de los emergentes, el crecimiento se explica únicamente por el esquema de especialización, valorando las condiciones de oferta y demanda reflejadas en la elasticidad ingreso de la demanda (Thirlwall, 1979). Sin embargo, el modelo de Thirlwall en términos de crecimiento económico ligado al comercio exterior, no incluye los fundamentales, como las condiciones de oferta que determinan la acumulación de capital y el crecimiento estaría sujeto a que las relaciones solo se dan en sentido centro – periferia; es decir, economías grandes y economías pequeñas (Clavijo Cortes & Ros Bosh, 2015). La situación real de comercio internacional incluye intercambio entre países de todos los tamaños.

Siguiendo con el análisis de la balanza comercial, para 2015 se evidencia una disminución del déficit al pasar de USD 1 855 millones en 2014 a USD 1 197 en 2015, esta situación es el resultado de un mayor desequilibrio externo por la débil demanda de los principales socios comerciales.

Aún sigue vigente el modelo geopolítico, Colombia continúa exportando materias primas e importando bienes de capital. Por mencionar el mercado con Asia, hasta los años noventa el comercio era incipiente; a partir de 2010, se exportan productos del sector minero, principalmente carbón, petróleo crudo y ferróníquel, ubicando a China como el segundo socio comercial después de Estados Unidos. (Torres, 2013). Pese a los intentos de industrialización del país, la estructura productiva se ha mantenido debido a la concentración de la propiedad agraria, industrial y financiera, aumentando la acumulación de rentas y de valorización que va en contravía a las expectativas de crecimiento económico por el uso del suelo (Kalmanovitz, 2010)

Ante el supuesto ajuste ideológico que América Latina vivió en los años 50, período marcado por la intervención del Estado con el fracasado intento por disminuir la dependencia con la hegemonía mundial, fue lo que originó teorías estructuralistas que dieron luz a la interpretación de los sucesos de la época. En efecto, el período posterior al fallido modelo de

sustitución de importaciones, aumentó las tendencias neoliberales que abrieron camino a la globalización en un entorno aún asimétrico, consolidando las tendencias capitalistas de grandes economías protagonistas del poder político y económico, aumentando la vulnerabilidad de América Latina; para este caso de estudio, la explicación del estructuralismo significa dependencia (Kay, 1998). Cardozo y Faletto (1979) establecen el estructuralismo de desarrollo dependiente asociado a la naturaleza social y política de los problemas de desarrollo de América Latina, en el cual se reconoce el contexto histórico y se impone sobre el expuesto por Frank (1967) que se fundamentó en el incremento del subdesarrollo; centro periferia es cambiado por metrópoli – satélite y destaca la necesidad de reformar la estructura monopolística del capitalismo para disminuir la tensión de relaciones económicas, políticas sociales y culturales de América Latina con las potencias.

De este modo, la pertinencia actual de este concepto reconfirma el bajo nivel productivo reflejado en la desigualdad de ingresos y en la diferencia entre el nivel de exportaciones frente al de importaciones, situación cada día más lejana a la ideal condición de equilibrio.

En la figura 3 se plantea que, desde el enfoque netamente económico, por una parte, el análisis macro comprende desde luego, el déficit que la balanza de pagos presenta en la cuenta corriente desde la década de los 70, lo cual refleja el desenvolvimiento de la economía colombiana con respecto al resto del mundo. En este contexto, se confirma lo planteado en el esquema, según Holland, Vieira, y Canuto (2004) quienes indican que la relación entre el Producto Interno Bruto PIB y el desempeño de la balanza comercial está determinada por la restricción de la balanza de pagos y la velocidad del crecimiento, que en suma, ratifica la ley Thirlwall.

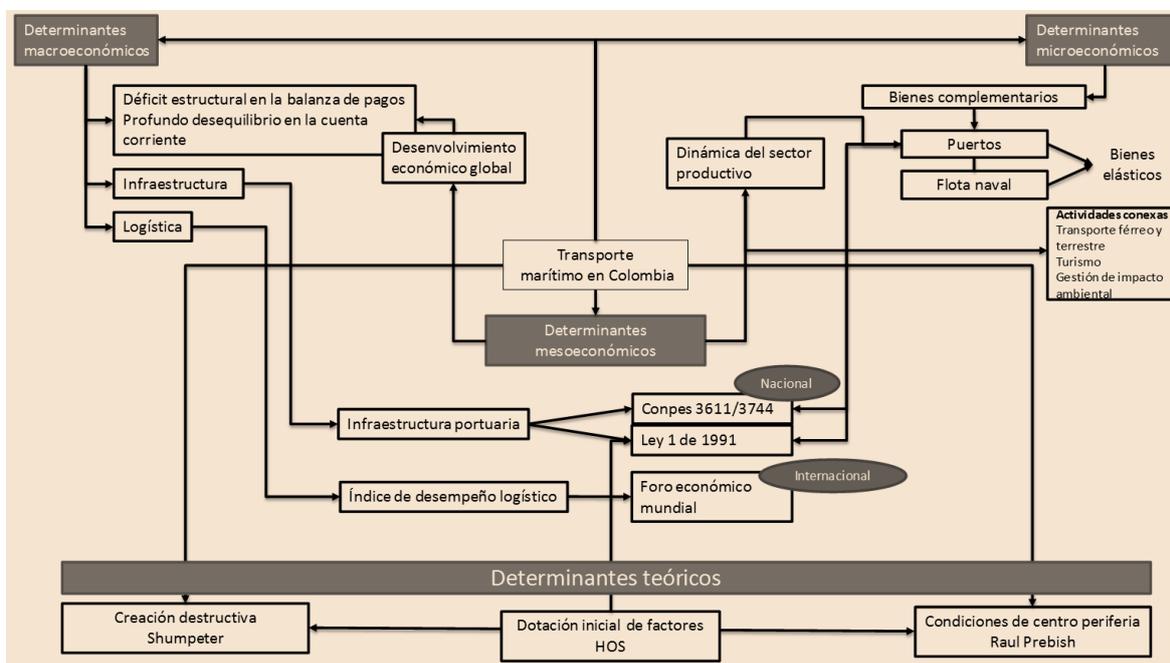


Figura 3. Determinantes de la problemática del transporte marítimo en Colombia.

Otros aspectos próximos a la explicación de la situación del transporte de carga vía marítima son la logística y la infraestructura en puertos. Como determinantes de competitividad demandan cambios estructurales ya que inciden directamente en el flujo de bienes en el proceso de distribución que requieren de nuevas inversiones para enlazar integralmente oferta y demanda. (Cano, Orue, & Martínez, 2015)

En contraste con lo expuesto, un modelo de crecimiento hacia afuera, en términos macroeconómicos, Landa y Arriaga (2017) plantean que es necesario incluir el comportamiento del déficit fiscal, la inflación y la deuda externa, que profundiza el análisis de un modelo de industrialización promovido en América Latina en los años 90. Por otra parte, al contemplar un tránsito en el proceso de globalización, que incluya el antropocentrismo como eje de desarrollo acorde a lo señalado por Stiglitz (2002), los países deben asumir la responsabilidad de su crecimiento y bienestar, al igual que reconocer que la participación en los mercados internacionales incide en la dinámica social y económica.

En el estudio microeconómico se consideran la dinámica del sector por medio de bienes complementarios, puertos y flota naval, y la inclusión de actividades conexas como la conectividad vía terrestre y férrea, así como la prestación de servicios turísticos en locaciones cercanas a los puertos, el impacto que se genera en el medio ambiente, producto de las obras civiles y la navegación de las embarcaciones del comercio internacional.

Los determinantes teóricos se centran en tres conceptos, la creación destructiva, que de acuerdo con el postulado schumpeteriano, los procesos innovadores, aunque desplazan mano de obra, son necesarios; la dotación inicial de factores del modelo HO que ratifica que las condiciones geológicas de Colombia no favorecen el cargue y descargue de bienes vía marítima; y por último, el rezago tecnológico obedece principalmente a la condición de la teoría de centro periferia de Prebish que presenta Colombia.

CONCLUSIONES

En función a la revisión realizada, se concluye que en la escuela clásica económica se establecieron las bases de la teoría del comercio internacional relacionados con la producción interna, el intercambio, la asignación de precios, la oferta, la demanda, la exportación e importación, además de la especialización del trabajo y producción, que en condiciones ideales y estables permiten un comercio equitativo.

En el contenido de economía política internacional, Raúl Prebish, planteó que la falta de industrialización en los países de América Latina refleja el deterioro de los términos de intercambio y se aumenta la dependencia de mercados foráneos. Trazó la existencia de dos ordenaciones ubicando a los países según su sistema, a esto le llamó centro-periferia, en donde en el primero se ubican los países industrializados, con igualdad y desarrollados, y en

la segunda están los países desiguales en su economía sin maquinaria para elaborar bienes finales. La condición de centro periferia del profesor Prebisch, en donde Colombia se ubica por su geografía, en la periferia, confirma el postulado de que las economías del sur continúan siendo dependientes de las hegemonías de Norte América y Europa.

El transporte marítimo ha sido de gran relevancia para la economía del país, logra dinamizar el ciclo económico de ciudades como Cartagena, Buenaventura y Santa Marta, al ofrecer servicios logísticos de valor a toda la cadena de operadores de la logística internacional. Sin embargo, se contempla otro factor, el geológico, el bajo calado no se presta para el arribo de buques y no se cumplen los requisitos para denominarse puertos hub o pivotes, que son puertos de gran alcance y cobertura, incurriendo en sobrecostos. Se evidencia que el concepto de creación destructiva, como postulado de Schumpeter, está presente en la actividad portuaria para mejorar procesos productivos mediante la automatización.

REFERENCIAS

- Alvear, J. (2007). *Desarrollo del transporte en Colombia 1492-2007*. Bogotá, Colombia: Ministerio de Transporte.
- Anguiano, E. (1970). Teoría del comercio internacional y países en desarrollo. *Comercio Exterior - La política económica del nuevo gobierno*, 1004-1008.
- Banco de la República. (2015). *Evolución de la balanza de pagos y posición de inversión internacional*. Subgerencia de estudios económicos, sector externo. Bogotá: Banco de la República.
- Bitar, S, (2016) *Las tendencias mundiales y el futuro de América Latina*. Santiago de Chile, Chile: CEPAL.
- Briceño, J., Quintero, M., & Ruiz, D. (2013). El pensamiento estructuralista de la cepal sobre el desarrollo y la integración latinoamericana, reflexiones sobre su vigencia actual. *Revista Aportes para la Integración Lationamericana*, XIX(28), 1-34.
- Cafiero, J. A. (2005). Modelos gravitacionales para el análisis del comercio exterior. *Revista del CEI Comercio Exterior e Integración* (4), 77-89.
- Cano, P., Orue, F., & Martínez, J. (2015). Modelo de gestión logística para pequeñas y medianas empresas en México. *Contaduría y Administración*, 60(1), 181-203.
- Cardozo, F., & Faletto, E. (1979). *Dependencia y Desarrollo en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI ediciones.
- Cepal. (2014). *Perspectivas económicas de América Latina*. Logística y competitividad para el desarrollo, Comisión económica para America Latina y el caribe de las Nacional Unidas CEPAL.

- Cibotti, R., & Bardeci, O. J. (1972). Un enfoque crítico de la planificación en América Latina. En *Transformación y desarrollo la gran tarea de América Latina*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Chang, V., & Tovar, B. (2014). Drivers explaining the inefficiency of Peruvian and Chilean ports terminals. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 67, 190-203.
- Cheon, S., Dowall, D. E., & Song, D. W. (2010). Evaluating impacts of institutional reforms on port efficiency changes: Ownership, corporate structure, and total factor productivity changes of world container ports. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 46(4) 546-561.
- Consejo Privado de Competitividad. (2017). *Informe Nacional de Competitividad 2015-2016*. Bogotá, Colombia: Consejo Privado de Competitividad.
- Delgado, J. G. (2002). Mutaciones en la periferia sin regularidad en el centro. El pensamiento del Dr. Prebish. *Repertorio Americano*, 13(14), 208-219.
- Díaz, V. A. (2014). ¿Se cumple la teoría neoclásica del comercio internacional? el caso de la economía colombiana entre 1980 y 2007. *Sociedad y economía*, (27), 177-206.
- Escartin González, E. (2006). *Historia del pensamiento económico*. Sevilla, España: Universidad de Sevilla.
- Fernández, A. (1969). Las implicaciones del teorema Heckscher Ohlin Samuelson en la teoría de la planificación. En *Introducción a la teoría de la planificación* (págs. 39-63). Madrid, España: Ed. Euramérica.
- Fernández, E. (2002). The lie opposite to the truth in the medieval controversies between catholics and heretics. *Ilustración. Revista de Ciencias de las Religiones*, 16, 173 - 202.
- Franco, G. (1994). *Estudio preliminar a la investigación sobre la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones*. Ciudad de México: Versión en español del fondo de cultura económica.
- Frank, A. G. (1967). *Capitalism and Underdevelopment in Latin America: Historical Studies of Chile and Brazil*. New York: Monthly Review.
- Fujita, M. (1988). A monopolistic competition model of spatial agglomeration: a differentiated product approach. *Regional Science and Urban Economics*, 18: 87-124.
- Fujita, M., Krugman, P. and Venables, A. J. (1999). *The Spatial Economics: Cities, Regions and International Trade*. Cambridge, MA: MIT Press
- García, M. (2014). Vuelta a la economía del desarrollo. *Cuaderno de economía*, 33(62), 1-6.
- González, R. (2011). Diferentes teorías del comercio internacional. *Tendencias y Nuevos Desarrollos de la Teoría Económica. ICE*, (858), 103-117.
- Holland, M., Vieira, V., & Canuto, O. (2004). Economic growth and the balance of payments constraint in Latin America. *Investigación Económica*, 63(247), 45-74.

- Holton, I. (1857). *New Granada: Twwnty month in the Andes*. New York: Harper & Brothers.
- Kalmanovitz, S. (2010). *Nuevas historia económica de Colombia*. Bogotá: Editorial Aguilar.
- Kay, C. (1998). Estructuralismo y teoría de la dependencia en el período neoliberal. Una perspectiva latinoamericana. *Nueva Sociedad*, (158), 100-119.
- Krugman, P. (1991). Increasing returns and economic geography. *Journal of Political Economy*, 99(3), 137-150.
- Krugman, P. & Livas, R. (1996). Trade policy and the third world metropolis. *Journal of Development Economics*, 49(1), 137-150.
- Krugman, P. & Venables, A. (1995). Globalization and the inequality of nations. *The Quaterly Jorunal of Economics*, 110(4), 857-880.
- Landa, H., & Arriaga, R. (2017). Crecimiento, competitividad y restricción externa en América larina. *Investigación Económica*, LXXVI(300), 53-80.
- Lazzarini, A., & Melnik, D. (2013). El atraso de las naciones: los retos al desarrollo en las teorías de Eugeny Preobrazhensky y Raul Prebish. *Investigación Económica*, LXXII(283), 5-30.
- López, B., Freire, M. J., & Pais, C. (2018). Crecimiento económico y transporte marítimo en América Latina, 2000-2015: los efectos de políticas comerciales y modelización con datos panel. *Regional and Sectorial Economics Studies*, 18(1), 47-70.
- Máttar, J., & Cuervo, M. (2016). *Planificación y prospectiva para la construcción de futuro en América Laina y el Caribe*. Santiago de Chile, Chile: CEPAL.
- Meisel, A., & Ramírez, M. (2016). *Memorias de hacienda y del tesoro y de la Nueva Granada y Colombia, siglo XIX*. Bogotá, D.C, Colombia: Banco de la República.
- Perroux, F. (1971). El teorema de Heckscher- Ohlin- Samuelson. La teoría del comercio internacional y el intercambio desigual. *Separata de Cuaderno franco-españoles de Economía*, (1), 1-23.
- Picard, P., & Zeng D. (2005). Agricultural sector and industrial agglomeration. *Journal of Development Economics*, 77(1), 75-106.
- Posada, E. (1998). *El caribe colombiano: una historia regional. 1870-1950*. Banco de la República, Bogota, Colombia: El Ancora Editores.
- Prebish, R. (1981). *Capitalismo periférico* (1ra ed.). México D. F., México: Fondo de Cultura Económica- Sección de Obras de economía.
- Preyer, G. (2016). Una interpretación de la globalización: un giro en la teoría sociológica. *Revisa Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, LXI(226), 61-68.
- Procolombia. (2015). *Infraestructura logística y transporte de carga en Colombia*. Bogotá, Colombia: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.
- Puga, D., & Venables, A. (1988) Agglomeration and Economic Development: Import Substitution Vs. Trade Liberalization CEPR. *The Economic Journal*, 109(445), 292-311.

- Ramírez Grajeda M., & Sheldon, I. (2009). *Trade openness and city interaction*. Working Paper. Disponible en: <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/id/eprint/18029>.
- Ramos Real, F. J., y Tovar, B. (2010). Productivity change and economies of scale in container port terminals A cost function approach. *Journal of Transport Economics and Policy*, 44(2), 231-246.
- Rodríguez, O. (2006). *El estructuralismo latinoamericano*. México D.F., México: Editorial Siglo XXI.
- Rodríguez, S. (2011). El fletamento de mercancías en la carrera de indias 1560 1622 introducción a su estudio. *Procesos de mercader*, 8(1), 161-207.
- Clavijo Cortes, P., & Ros Bosh, P. H. (2015). La Ley de Thirlwall: una lectura crítica. *Investigación Económica*, 74(292), 11-40.
- Sánchez, R., Jaimurzina, A., Wilmsmeier, G., Pérez Salas, G., Doerr, O. & Pinto, F. (2015). *Transporte marítimo y puertos: desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile, Chile: CEPAL.
- Serebrisky, T., Sarriera, J. M., Suárez Alemán, A., Araya, G., Briceño Garmendía, C., & Schwartz, J. (2016). Exploring the drivers of port efficiency in Latin America and the Caribbean. *Transport Policy*, 45, 31-45.
- Shumpeter, J. (1935). Análisis del cambio económico. *The Review of Economics Statistics*, XVII(4), 2-10.
- Stiglitz, J. (2002). *El malestar de la globalización*. Buenos Aires, Argentina: Alfaguara.
- Tapia, P. (2011). Thomas Madden y la historia de las cruzadas. *El Mercurio*.
- Thirlwall, A.P., 1979. The Balance of Payments Constraint as an Explanation of International Growth Rate Differences. *Banca Nazionale del Lavoro Quarterly Review*, 32(128), 45-53.
- Torres, J. (2013). Colombia: Inserción y desequilibrios comerciales en la cuenca del pacífico. *Revista Problemas de Desarrollo*, 174(44), 139-165.
- UNCTAD. (2016). *Review of maritime transport*. United Nations Conference on Trade and Development. New York, USA: United Nations.
- Urrutia, M., Posada, C., Pontón, A., & Martínez, O. (1999). Comercio exterior y actividad económica de Colombia en el siglo XX: exportaciones totales y tradicionales. En G. d. GRECO, *El crecimiento económico colombiano en el siglo XX* (págs. 1-105). Bogotá, Colombia.
- Venables, A. J. (1996). Equilibrium locations of vertically linked industries. *International Economic Review*, 37(2), 341-359.
- Venables, A. (1998). The assessment: trade and location. *Oxford Review of Economic Policy*, 14(2), 1-6.

- Vergara, R., & Foulquier, E. (2012). Martimidad en Barranquilla etapas del desarrollo urbano y su relación con el puerto. *Investigación y Desarrollo*, 20(1), 1-31.
- Villa, L., & Esguerra, P. (2005). El comercio exterior colombiano en el siglo XX. *Unidad de investigaciones del Banco de la República*, 1-53.
- Wilmsmeier, G., Tovar, B. N., & Sánchez R. (2013) The evolution of container terminal productivity and efficiency under changing economics environments. *Research in Transportation Business and Managements*, 8, 50-66
- Zambrano, F. (1979). La navegación a vapor por el río Magdalena. *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, (9), 63-75.