

ENSAYO

¿ES EL DESARROLLO PORTUARIO UNA ALTERNATIVA PARA EL CRECIMIENTO ECONOMICO DE LAS NACIONES?

ENOE LEANDRA SANCHEZ MEJIA¹

MAURICIO ANDRES TELLO RUIZ²

ROCIO CAROLINA DIAZ PARRA³

Resumen:

Los puertos son un motor de crecimiento económico, con el transporte son importantes sectores de las economías, el movimiento de contenedores y el comercio exterior han crecido en el mundo lo que demanda una mejora de los puertos marítimos. Dentro de los más importantes en Asia están los de Shanghái, Hong Kong y Singapur, China ha tenido crecimiento en el movimiento del comercio exterior por la calidad de sus terminales marítimas, Shanghái es más importante del país por su ubicación geográfica y su infraestructura. En Europa se destaca el puerto de Hamburgo en Alemania, genera buenos ingresos al estado, bastantes empleos y es una herramienta para el crecimiento económico porque Alemania realiza ferias mundiales y deben exportar los productos vendidos para que lleguen a sus clientes, este puerto tiene infraestructura y capacidad para recibir cualquier tipo de barcos, incluso los más grandes del mundo. Latinoamérica, en el Océano Pacífico, tiene grandes ventajas de comunicaciones por vía marítima, esto genera una competencia entre los puertos de Chile, Perú, Colombia y Ecuador. En Colombia, los puertos de Buenaventura y Cartagena son los más importantes,

¹ Profesional en Comercio Internacional de la Universidad Jorge Tadeo Lozano.

² Profesional en Relaciones Económicas Internacionales. Analista de Aduanas, Comercio Exterior y Finanzas internacionales.

³ Contador Público de la Universidad Jorge Tadeo Lozano.

están estratégicamente ubicados en dos océanos dentro del mismo país, puertos competitivos pero con falta de infraestructura y tecnología.

Palabras claves: Comercio Internacional, Crecimiento económico, Terminales portuarias.

Abstract:

The maritime ports are de motor for the economic developed, with the transport are important sectors of the economy, the containers movement and foreign trade have grown around the world and it demands better ports. The most important ports of Asia are Shanghai, Hong Kong and Singapore, China has had a developed in the foreign trade for the maritime terminals quality, and Shanghai is the most important of the country for the geographic ubication and infrastructure. In Europe is distinguished the Hamburg port in Germany, It makes good increases for the state, many employs and It is an instrument to the economic developed because Germany makes expositions and they have to export the sold merchandise to the customers, This port has infrastructure and capacity to get any ships, even the world's largest. Latin-American, in the Pacific Ocean, has big advantages for maritime communications; it makes a competence between Chile, Peru, Colombia and Ecuador. In Colombia, The Buenaventura and Cartagena ports are the most important, those are strategically located in two oceans inside the same country, and those are competitive ports but those need technology and infrastructure.

Key Words: Foreign trade, Economic developed and maritime ports.

INTRODUCCION

La globalizacion ha seguido creciendo y especialmente en los últimos años ha incrementado la integración económica de los países y un significativo aumento del comercio exterior a nivel mundial, la tecnología ha cambiado y mejorado, la

dependencia de los productos de un país a otro es cada día más importantes y las relaciones comerciales para la mayoría de los estados es mas estrecha. Lo anterior genera un aumento en las importaciones y exportaciones de bienes y servicios entre la población. El objetivo de este ensayo es identificar la importancia que tienen los puertos marítimos en el mundo para el crecimiento económico y el desarrollo comercial de los países.

Para lograr esos objetivos, se realizará un estudio general acerca de la importancia que tienen los puertos marítimos; como la mayoría de las importaciones y exportaciones en el ámbito mundial se realizan dentro de los contenedores, se estudiará el crecimiento del movimiento de mercancías por el tránsito por número de contenedores. Para lo anterior cabe resaltar el significado de TEUs; Acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, el tráfico portuario mide el flujo de contenedores del modo de transporte terrestre a marítimo y viceversa, en unidades equivalentes a 20 pies de longitud (TEU), un contenedor de tamaño estándar.

Luego se entrará a un estudio mas detallado tomando el caso de los puertos más importantes e influyentes en el comercio mundial, inicialmente, teniendo en cuenta el crecimiento económico y el aumento de las importaciones y exportaciones de China, se hará una comparación frente otros puertos y la influencia de éstos para el crecimiento económico y el desarrollo para este país, Después una mirada al continente europeo se estudiará en Alemania el puerto de Hamburgo ya que Alemania es uno de los principales exportadores de la Unión Europea y este puerto provee de importantes ingresos al estado porque sirve de conexión de varios países.

Después de unos estudios de algunos puertos del continente europeo como Alemania y el continente Asiático con China, se analizará la importancia de los puertos en Latinoamérica, tomando los de más influencia en el comercio exterior en algunos países. Finalmente se hará una comparación con el caso colombiano,

no se tendrán en cuenta cada uno de los puertos, únicamente los más importantes y significativos como lo son el Puerto de Buenaventura y el de Cartagena, es importante comparar lo que fue estudiado anteriormente para identificar las ventajas y desventajas que se tiene en Colombia en el tema de los terminales marítimos frente algunos ejemplos del mundo.

El desarrollo portuario como alternativa para el crecimiento económico y comercial.

Las terminales portuarias generan el desarrollo de la población y la economía, son parte esencial del comercio internacional y su papel más importante es el de estimular la economía y el comercio, son sitios estratégicos en el sistema de producción, comercialización, logístico y de transporte internacional, puntos de partida y llegada de transporte marítimo y centros concertadores de flujo de carga (Orillac, 2006).

Dos de los sectores más dinámicos a nivel mundial son el transporte marítimo y los puertos, los puertos son parte de la cadena de transporte internacional y del comercio mundial según Díaz (2008), se estima que el 90% del comercio mundial se realiza por vía marítima en términos de volumen, el tráfico de carga crece mas aceleradamente que el PIB en la mayoría de los países, el tráfico de contenedores en promedio crece el 9% anualmente, los mas destacados en este crecimiento son Europa y Asia que reporta niveles de crecimiento del 15% cada año. Con el crecimiento del comercio mundial y el movimiento de contenedores, se genera la necesidad de crear buques con mayor capacidad y asi disminuir los costos, el barco-tipo 2006 que cubre la ruta entre Asia y Europa con una capacidad media para 6,000 TEUs, se proyecta que para el 2015 sea de 12,000 TEUs, por esto los puertos mundiales deben contar con la capacidad de atender a buques de la clase E de Maersk, capaces de cargar hasta 11,000 TEUs.

Díaz (2008), Analiza el crecimiento que ha tenido el movimiento de contenedores en el mundo, para el año 1980, se tuvo un movimiento de 13.5 millones de TEU's, mientras que para el año 1990 ya se movían 28.5 millones TEU's, en esta década se duplicó el movimiento de contenedores, Para el año 2000 se llegó a los 66 millones TEU's. Junto a esto se observa que el crecimiento es mas en valor que en volumen y esto se le puede atribuir al aumento de la tecnología lo que nos permite tener aparatos mas pequeños como es el ejemplo de los televisores y los teléfonos celulares que cada día el tamaño disminuye. Este crecimiento del movimiento de mercancías va al mismo tiempo con el crecimiento económico de los países, aunque para el crecimiento de las economías influyen muchos factores, la parte del comercio exterior y la influencia de los puertos es muy significativa.

Orillac (2006), sustenta que el comercio mundial va en incremento y que por lo tanto las instalaciones portuarias deben ser más eficientes aprovechando disposición de muelles, bodegas, patios, calles, grúas, etc. y de esta manera transferir rápida, segura y económicamente las mercancías entre el transporte marítimo y el terrestre; se estima que para el año 2012 el tráfico mundial de contenedores será de 491 millones de TEU's, además de existir un incremento mayor en el valor que en el volumen, esto quiere decir que si el 90% del comercio internacional se mueve por transporte marítimo en términos de volumen, el 80% corresponde a términos de dinero del comercio internacional por vía marítima.

Según Rúa (2006), define la función de los puertos marítimos como intercambiado entre los modos de transporte marítimo y terrestre, pero con la globalización y el crecimiento de los flujos comerciales, estos deben ser más que un intercambiador de modos de transporte, ahora es un punto estratégico para la logística por los procesos de transporte multimodal, también está la necesidad de encontrar un buen servicio para el manejo de las mercancías, el almacenamiento y las condiciones exigidas por las autoridades de cada país para su inspección y control.

La eficiencia portuaria varía mucho de un país a otro, especialmente, de una región a otra. Algunos países asiáticos tienen los puertos más eficientes del mundo, mientras que algunos de los más ineficientes están ubicados en África (Etiopía, Nigeria y Malawi) y América del Sur (Colombia, Venezuela y Ecuador). (Global Competitiveness Report, 1999).

El comercio exterior de un país está estrechamente vinculado a su ubicación geográfica, a los servicios de transporte que cubren las distancias hacia los mercados y los puertos por los cuales pasa el comercio como lo señala Hoffmann (2000), de acuerdo con esto, los puertos lograrían ser parte de la herramienta de medición de la gran cantidad de flujo de comercio que maneja y podría manejar un país, dada la importancia del modo marítimo dentro del transporte internacional, mejorar su eficiencia y reducir sus costos deberían formar parte de cualquier política de desarrollo (Hoffmann, 1997).

Influencia de los puertos en Asia

Luego del análisis general acerca de la influencia de los puertos para el desarrollo económico y el crecimiento comercial de las naciones, se analizara esta importancia de los puertos marítimos, por países destacados dentro de sus continentes en esta área, para empezar en el continente asiático, China, como el mejor ejemplo ya que este país ha reflejado un crecimiento en su economía y el mayor crecimiento de las exportaciones e importaciones a nivel mundial.

De acuerdo con el blog Desarrollo Peruano (2006), en donde escalonan los 100 primeros países en tráfico de contenedores del mundo, se toman los primeros y los más importantes relacionados a continuación; en el primer lugar está el Puerto de Shanghai: Durante 2010, tuvo un tránsito de 29,05 millones de TEUs, aumentando en un 16% el tránsito con respecto al año anterior, relegando así al Puerto de Singapur, en el segundo lugar está el Puerto de Singapur el cual bajo al segundo puesto, después de haber movilizó unas 650.000 TEUs menos que el

de Shanghai, con unos 28,4 millones de TEUs y en tercer lugar el Puerto de Hong Kong, Es un puerto de aguas profundas, con capacidad de albergar cualquier tipo de embarcaciones y básicamente cuenta con 9 puertos de contenedores; movilizó durante 2009, 20, 983 millones de TEUs.

Siguiendo con el análisis anterior, Díaz (2008) menciona que Shanghai desplazó a Singapur y a Hong Kong a nivel mundial en movimiento de contenedores. Aquí se puede ver el crecimiento que tiene Shanghai como el principal terminal marítimo de entrada a China. Las posibles razones por las cuales el puerto de Shanghai es superior al de Hong Kong y Singapur, es por su posición geográfica, porque está junto a la desembocadura del río Yangtsé, que es la principal vía fluvial de entrada hacia el corazón de China, le otorga ventajas comparativas, con menores costos de traslado de las mercancías. Por el creciente volumen de intercambios de mercancía en China y que aumenta cada día con el movimiento de contenedores en Shanghai. El gobierno escogió a Shanghai como el principal puerto del país y motor del crecimiento económico del este de China, con el anterior dato se confirma que un puerto es un factor de crecimiento económico y también es una herramienta de los gobiernos para escogerlo como motor de la economía.

Influencia de los puertos en Europa

Luego de lograr identificar la importancia e influencia de los puertos en China, es el momento de dar una mirada acerca de lo que ha sucedido en el continente Europeo. En esta parte del mundo se puede identificar la importancia de los puertos debido a los ingresos que los puertos generan a los estados y la demanda de empleo, Según Rúa (2006) para el caso europeo trabajan de forma directa más de 350.000 personas. Algunos países han crecido por la oportunidad de contar con un puerto, como es el caso de Londres por el río Támesis y de Montreal por el río Sr. Lawrence.

El mejor ejemplo, por el gran crecimiento que ha reflejado en los últimos años, son los puertos de Alemania, Orth (2006), dice que por ser uno de los ejes de la economía mundial, gracias a su privilegiada posición geográfica y también el líder mundial en ferias internacionales al ser Hannover, Fráncfort, Colonia, Dusseldorf cuatro de los cinco recintos feriales más grandes del mundo, y dos terceras partes de las muestras globales más importantes se realizan en Alemania.

Lo anterior exige que los puertos y la logística de este país sean desatacados con el fin de no detener esta oportunidad, el crecimiento y el desarrollo, los productos vendidos deben ser transportados al cliente y es donde exige que los puertos tengan una excelente infraestructura, vías de acceso y los demás servicios de la logística.

Continuando con lo anterior, ¿tiene el puerto de Hamburgo (Alemania) suficiente infraestructura para sustentar esta demanda de servicios para el transporte de mercancías? la respuesta esta en que este puerto es un gran punto de enlace, porque une los mercados de Asia con los europeos y se beneficia de esa relación, el puerto de Hamburgo ocupa en Europa el segundo puesto detrás de Rotterdam, entre los mayores del mundo, acaba de desplazar del octavo lugar a Los Ángeles. Registra tasas de crecimiento de dos dígitos cada año. Tiene la capacidad de recibir barcos de tipo Postpanamá - X, que por su gran tamaño no pueden cruzar el canal de Panamá y que transportan hasta 15 contenedores en una sola línea y un total de 6450 contenedores Orth (2006).

El desarrollo que han generado los puertos de Alemania, según Orth (2006), se refleja en las siguientes cifras; los ingresos por concepto de la logística del transporte internacional en Alemania en el año 2006 fue alrededor de 165.000 millones de euros de ventas totales y 2,5 millones de empleados, la logística es hoy el sector que más empleo da en Alemania y es el cuarto en ventas.

Orth (2006), afirma que la inversión en infraestructura de transporte vale la pena, teniendo en cuenta el ingreso que generan los camiones que van desde los puertos alemanes a los demás centros de distribución, el Estado alemán, recauda casi tres millones de euros cada año por cerca de 23000 millones de kilómetros de autopistas que son utilizadas en el comercio exterior, de los cuales una tercera parte son camiones extranjeros que utilizan las autopistas alemanas como vías de tránsito, lo anterior no sería posible y muy lejos de esta realidad si la inversión en cada uno de ellos no fuera de esta manera porque los camiones no tendrían que pasar por allí para transportar mercancías.

Influencia de los puertos en Latinoamérica

La United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD (1999, p. 93), señala que en Sudamérica hay puertos que están en fila para convertirse en puertos pivotes y que en la costa oeste varios puertos chilenos competirán con Callao (Perú) o Guayaquil (Ecuador). Según El Mercurio (1998), "Chile y Perú están compitiendo por establecer en sus costas mega puertos que interconectados a corredores bioceánicos, se transformen en la puerta de la región para el Asia. Hoffmann (2000), define puerto pivotes como los puertos marítimos que concentran carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, para su posterior redistribución.

Existen expectativas de puertos pivotes en todos los países sudamericanos de la costa del Pacífico. Estas se basan en el crecimiento del comercio, la integración económica regional y mundial, las privatizaciones portuarias y la percepción de las ventajas de una ubicación geográfica privilegiada.

En la revista de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL No 71), Hoffmann (2000), establece un análisis sustancial sobre el potencial de los puertos del pacífico sudamericano, por esto se dará inicio al comparativo infraestructural

de las industrias portuarias latinoamericanas como vínculo directo al comercio óptimo de las regiones.

Los puertos están compitiendo por la carga y buscan atraer a inversionistas privados, y la ubicación geográfica en la cuenca del Pacífico crea expectativas de potenciales negocios que, en la prensa, se resumen en titulares llamativos como “Mega puertos en Sudamérica: A la conquista del Pacífico” (El Mercurio, 1998, p. D1).

No puede haber expansión del comercio exterior sin reforma portuaria, el ejemplo de lo anterior es Chile. No se puede ir a un mercado de mayor integración y globalización, ni ir a buscar un puesto en la economía y el comercio del siglo XXI, con sistemas portuarios que permanecen inmóviles y burocratizados, que funcionan con métodos, procedimientos, reglamentos, administraciones y formas operativas del siglo XIX Cámara Marítima del Ecuador (CAMA E 1999).

En Chile, Según El Diario (1999), un representante del gobierno chileno expresó que “Mejillones está ganando la competencia por convertirse en mega puerto del Pacífico Sur”, mientras en Colombia, la competencia interportuaria es menos fuerte en el lado del Pacífico, donde domina Buenaventura, que en el lado caribeño, donde Cartagena, Barranquilla y varios puertos menores están compitiendo fuertemente por carga local y por carga de transbordo (Hoffmann, 2000).

La ubicación estratégica del Perú en Sudamérica hace que sus puertos marítimos sean altamente atractivos como potencial salida del comercio por vía marítima entre América Latina y Asia (Comisión de Promoción de Concesiones Privadas, 1998).

En Ecuador se menciona Manta como “puerto de transferencia internacional”. Por ejemplo, en la revista CAMAE (1999) se describen sus “ventajas geográficas” y

“ventajas técnicas”, se subraya que “las megaempresas internacionales tienen la necesidad de establecer un puerto de esta categoría en la costa sudamericana”, y se destaca su potencial para “servir como puerto de desembarque de los contenedores que vienen en barcos de gran tonelaje de países extranjeros y luego distribuirlos a puertos foráneos mediante barcos de menor tonelaje.

Otro ejemplo para continuar con el estudio del desarrollo económico que pueden generar los puertos marítimos es en el caso mexicano, porque se encuentra ubicado geográficamente junto a su principal socio comercial y la principal potencia mundial, Estados Unidos, Díaz (2008) afirma que también cuenta con 11000 kilómetros de costa en los litorales del Pacífico y Atlántico, tienen conexiones con Norteamérica y a nivel de toda la Cuenca de Asia y el Pacífico, las cifras de la inversión pública y privada en puertos mexicanos durante 2007 la cual fue de 642 millones de dólares muestran la importancia que tienen los puertos para este país. El puerto mexicano con el mayor movimiento de contenedores es el puerto de Manzanillo.

En términos más generales, en los últimos años han aparecido muchos estudios que analizan la relación entre la geografía y el desarrollo de los países, incorporando aspectos como distancia y transporte como lo señalan Radelet y Sachs (1998), en ambas tendencias los avances en la industria del transporte marítimo y la apertura económica de los países han contribuido a que nazcan expectativas de que los puertos puedan vender sus servicios a países vecinos. Tradicionalmente, los puertos servían casi únicamente al comercio exterior nacional, pero ahora existen posibilidades de prestar servicios además de carga cuya procedencia y destino sean extranjeros. Tales expectativas han surgido en puertos de los cuatro países sudamericanos que dan al Pacífico: Chile, Colombia, Ecuador y Perú. (Hoffman, 2000).

¿Se puede promover el comercio si una región específica hace inversiones en infraestructura portuaria? En principio sí, pero probablemente no en el caso

concreto de Sudamérica. Todos los puertos atienden el comercio con todos los continentes. No se ven razones para esperar cambios de dirección en los principales flujos de comercio por vía marítima hacia los diversos continentes. Una situación diferente se podría dar quizás si se modificara la infraestructura terrestre Hoffman (2000), por esto que a mediados de 1998, la Trade Development Agency TDA de los Estados Unidos aprobó el financiamiento de un estudio de prefactibilidad por 362.000 dólares al respecto. Según La Cámara Marítima del Ecuador CAMAE (1999), “el proyecto fue considerado viable, razón por la cual la TDA lo incluye en los 125 proyectos sujetos a inversión para Sudamérica, registrándose el proyecto del Puerto de Transferencia con el código (TRAN-39).

Influencia de los puertos en Colombia

Luego de realizar un estudio de los puertos en el mundo dentro de un contexto general y también realizar un análisis de los puertos en Latinoamérica, a continuación se hace una profundización sobre los puertos en el caso colombiano.

Aunque Colombia tiene nueve zonas portuarias, para este estudio, solo se toman dos de las más importantes, Colombia tiene el Puerto de Buenaventura el cual está ubicado en la costa Pacífica y el Puerto de Cartagena en la costa Atlántica, estos puertos frente a los demás en Latinoamérica, Cartagena Ocupa el puesto 14 y Buenaventura el 9 en movilización de carga en Latinoamérica y El Caribe según los datos de legiscomex en los estudios acerca de los puertos, estas posiciones frente a Latinoamérica no son significativos ya que Colombia debería tener mejores resultados por estar en un punto estratégico al tener zonas costeras en el océano Atlántico y el Pacífico, por su ubicación permite una conexión directa con la costa occidental de EE UU, también con Ecuador, Perú y Chile por Buenaventura y por Cartagena permite una conexión directa con la costa oriental de EE UU, Centroamérica, Sudamérica, facilita el acceso al mercado europeo y está cerca de las rutas que cruzan el Canal de Panamá.

Para el desarrollo del tema, acerca del crecimiento comercial de los puertos y la influencia de estos para el desarrollo económico de Las naciones y de acuerdo con los datos de Pérez (2007), el puerto de Buenaventura ubicado del Valle del Cauca, uno de los departamentos más prósperos de Colombia junto con Antioquia y Cundinamarca. Los departamentos que mas carga mueven a este puerto son Valle del Cauca con 41%, Cundinamarca con 38% y Antioquia el 13%, en estas tres zonas concentran tres cuartas partes del PIB del país, con esto se ve la importancia del puerto para el crecimiento y desarrollo de la economía.

Para ver lo que le hace falta a este puerto, se puede observar los obstáculos, en Buenaventura el mal estado de las carreteras desde los centros de producción, también la capacidad de atender a la demanda de barcos que se aumenta con el incremento del comercio mundial y la imposibilidad de recibir barcos de gran tamaño por la poca profundidad del canal de acceso ya que tiene apenas 9,5 metros en marea baja y 11,3 metros en marea alta, para solucionar el problema se debe invertir para aumentar el calado a 12.5 metros como mínimo para poder dar recepción a barcos de última generación; otro gran problema del puerto es la falta de lugares de almacenamiento de contenedores (Pérez, 2007).

En cuanto a la importancia en el caso colombiano, según la Revista Logística (2007), los puertos marítimos tienen un papel fundamental en el desarrollo de las operaciones comerciales de Colombia. En esta revista se afirma que más del 90% de las exportaciones e importaciones del país se realizan por esta vía, pero como fue analizado anteriormente, este dato no es únicamente para el caso colombiano ya que por transporte marítimo es posible transportar grandes cantidades de carga y los costos son inferiores que otros modos de transporte.

CONCLUSIONES

La política de los gobiernos debe estar encaminada a mejorar la logística en los puertos, la gran importancia de modernizarlos porque debido a esto hemos

comprobado que generan desarrollo y crecimiento económico, es una oportunidad para que las exportaciones lleguen a tiempo a sus destinatarios. De esta manera se recuperaría la inversión porque disminuirían los costos de transporte y los tiempos de demoras que también se traducen en gastos, aumentando así la competitividad, prestando calidad en los servicios. Los puertos deben ser una parte fundamental en la política de los países porque fomentan el crecimiento del comercio con otros países.

Debido a la falta de infraestructura en los puertos colombianos, genera que el país no sea competitivo comparado con otros puertos mundiales y por lo tanto su participación sea mínima en el comercio internacional; los beneficios de una adecuada infraestructura portuaria es la de promover la eficiencia en el transporte, fomentar el crecimiento del comercio de un país, acelerar el tránsito de buques en el puerto.

Los puertos son un factor estratégico e indispensable para el desarrollo del comercio internacional, son instrumento para el desarrollo económico

Para que un puerto sea competitivo se requiere más que una sólida y eficiente infraestructura y equipamiento, en nuestro mundo de desarrollo tecnológico y conocimiento son importantes las comunicaciones y la capacidad del personal idóneo y capacitado para enfrentarnos a un mundo en crecimiento en el comercio internacional, la importancia para la integración con toda la cadena logística y así evitar contratiempos, definitivamente el gobierno colombiano debe tener como prioridad mejorar la infraestructura portuaria para ser más competitivos en cuanto a la rotación de carga y la seguridad, dicho (Orillac, 2006).

BIBLIOGRAFIA.

CAMAE (Cámara Marítima de Ecuador) (1999): El transporte marítimo del Ecuador. Guayaquil, Ecuador, octubre.

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (1999): *Perfil Marítimo*, Santiago de Chile, diciembre. (2000): *Perfil marítimo*, Santiago de Chile, enero En línea] disponible en: www.eclac.cl/espanol/investigacion/transporte/perfil/index.htm.

Comisión de Promoción de Concesiones Privadas (1998): Promcepri: oncessions of The Peruvian Sea Cargo Terminals, Lima

El Diario (1999): Santiago de Chile, 2 de noviembre.

El Mercurio (1998): Antecedentes sobre Megaproyecto, Santiago de Chile, 30 de mayo.

El Terminal de Hoy (2011), de albatros.puertocartagena.com/opadmco.nsf

Gallup, J. y J. Sachs (1999): *Geography and Economic Development*, CAER II Discussion paper, N° 39, Cambridge, Massachusetts, Harvard Institute for International Development.

Global Competitiveness Report (1999): World Economic Forum.

Hoffmann, J. (1997): An overview of Latin American ports, en Ministerio de Obras Públicas, *Seminario. Avances en la tecnología portuaria y marítima mundial y su Relevancia en Chile*, Santiago de Chile.

___ (2000): El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano.

Legiscomex (Diciembre 15 del 2010), *Perfil logístico de Colombia/Inteligencia de Mercados - Puertos sobre la costa Pacífica*.

___ (Diciembre 15 del 2010) *Artículo Perfil logístico de Colombia/Inteligencia de mercados - Puertos sobre la costa Atlántica*.

Orillac R (2006): conferencia en el foro global de logística y comercio internacional Infraestructura portuaria [En línea] disponible en: <http://www.webpicking.com/notas/orillac.htm>

Perez G (2007), *Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación Social de Buenaventura*. (Vol. 91) [En línea] disponible en: www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/documentos.

Radelet, S. y J. Sachs (1998): Shipping costs, manufactured exports, and Economic growth (trabajo presentado a la Annual Meeting of the American Economic Association), Nashville, Tennessee, American Economic Association.

Rua, C (2006), *los puertos en el transporte marítimo* [En línea] disponible en: <http://upocommons.upc.edu>

UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) (1999): *Review of Maritime Transport 1999*, Ginebra. World Sea Trade Service (1998): *WSTS Review*, vol.1, Lexington, Massachusetts, The McGraw-Hill Companies.