

POSIBILIDAD DE INTERNACIONALIZACIÓN DEL DEPARTAMENTO DEL
MAGDALENA A TRAVÉS DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS

PAULA XIMENA ACOSTA CAMPUZANO

UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES
BOGOTÁ D.C, 2010

“Posibilidad de Internacionalización del Departamento del Magdalena a través de la
prestación de servicios portuarios”

Monografía de grado
Presentada como requisito para optar al título de
Internacionalista
En la Facultad de Relaciones Internacionales
Universidad Colegio Mayor de Nuestra señora del Rosario

Presentada por:
Paula Ximena Acosta Campuzano

Dirigida por:
María Helena Botero Ospina

Semestre I, 2010

AGRADECIMIENTOS

Los agradecimientos en este punto, son el reconocimiento para aquellos que me apoyaron durante toda la carrera, pues ellos más que nadie, saben la gratitud que les tengo.

A mi mamá, que me impulsa en la vida. Su apoyo, su amor y su compañía hacen que cada momento, cada etapa, tenga sentido.

A María Helena, mi directora, porque desde el primer momento, creyó en mí y en el tema. Sin ella esta monografía no tendría el mismo sentido.

Es imposible no agradecerle a David no solo por su apoyo en este proceso, sino por su compañía y ayuda incondicional en cada instante.

A mi papá, el sabe más que nadie, la gratitud que tengo hacia él.

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	
1. CONTEXTO ECONÓMICO, COMERCIAL DEL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA COMO BASE PARA SU COMPETITIVIDAD E INTERNACIONALIZACIÓN.	5
1.1 CONTEXTO ECONÓMICO COMERCIAL	5
1.2 TAMAÑO Y ESTRUCTURA DEL PIB	14
1.3 APERTURA MERCADOS INTERNACIONALES	16
1.3.1 Acceso a los mercados	17
1.3.2 Relaciones comerciales	17
1.3.3 Empresas colombianas con participación en el exterior.	17
1.3.4 Inversión extranjera directa	18
1.4 CONTEXTO DE LA COMPETITIVIDAD DEL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA.	19
1.4.1 Competitividad de los puertos del Magdalena	22
1.4.2 Vocación comercial- implicaciones de la posición geográfica de los puertos del departamento del Magdalena	23
2 ACCIÓN INTERNACIONAL DEL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA.	27
2.1 EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DEL DEPARTAMENTO	28
2.2 COOPERACIÓN INTERNACIONAL	31
2.3 ACCIONES ENCAMINADAS POR EL DEPARTAMENTO DEL	

MAGDALENA PARA PROMOVER EL TURISMO	33
2.3.1 Marina Internacional de Santa Marta	34
2.3.2 Turismo de cruceros	35
2.3.3 Logística portuaria	36
 3 POSIBILIDAD DE INTERNACIONALIZACIÓN DEL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA Y FORTALECIMIENTO DE LA COMPETITIVIDAD A PARTIR DE LA PARTICIPACIÓN DE LA PRESTACIÓN DE PORTUARIOS	 42
 4 CONCLUSIONES	 48
 BIBLIOGRAFIA	
 ANEXOS	

LISTA DE GRÁFICOS Y CUADROS

	Pág.
Gráfico 1. Geografía departamental.	9
Gráfico 2. Tipo de relieve y fertilidad de los suelos del Departamento del Magdalena.	10
Gráfico 3. Principales usos del suelo del Departamento del Magdalena.	10
Gráfico 4. Composición del PIB precios constantes expresado en millones de pesos.	14
Gráfico 5. Participación del PIB departamental del Magdalena frente al PIB Nacional 2000- 2007.	15
Gráfico 6. Participación en actividades económicas del Departamento del Magdalena años 2005.	16
Gráfico 7. Escalafón de competitividad departamental 2006.	20
Gráfico 8. Movimiento de carga contenerizada (Teus/ 2000-2009)	24
Gráfico 9. Infraestructura de las Sociedades Portuarias en Colombia Año 2008.	25
Gráfico 10. Importaciones Departamento del Magdalena 2006- 2009.	29
Gráfico 11. Importaciones del Departamento por sector 2009.	30
Gráfico 12. Exportaciones del Departamento del Magdalena 2006-2009	30
Gráfico 13. Exportaciones del Departamento del Magdalena por sector.	31
Cuadro 1. Pib per- cápita departamental Región Caribe entre 2003 – 2007	11

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1. Mapa división política y administrativa del Departamento del Magdalena.

Anexo 2. Entrevista Lisbeth Tobar Rivera encargada de importaciones del Grupo Daabon, realizada en Santa Marta, el día 25 de febrero de 2010

Anexo 3. Las 100 empresas de de la costa Caribe. Cifras en millones de pesos.

Anexo 4. Inversión Extranjera según procedencia III trimestre 2008.

Anexo 5. Inversión extranjera Directa- flujo de residencia por empresa receptora.

Anexo 6. Inversión extranjera en Colombia I semestre 2009.

Anexo 7. Inversión extranjera en Colombia – Flujo Anual según Ciudad, Departamento y Actividad Económica III trimestre 2008.

Anexo 8. Entrevista a Claudio Devani, asesor Secretaria de Planeación Gobernación del Magdalena, realizada en Santa Marta, el día 24 de febrero de 2010.

Anexo 9. Equipamiento de Infraestructura productiva según Agenda Regional de Competitividad.

Anexo 10. Equipamiento Infraestructura productiva del Magdalena

Anexo 11. Entrevista a Nancy Romero, Coordinadora del programa de Cooperación Internacional, Gobernación del Magdalena, realizada en Santa Marta, el día 24 de febrero de 2010.

Anexo 12. Entrevista a Iván Díaz Granados, Jefe de Seguridad Sociedad Portuaria de Santa Marta, realizada en Santa Marta, el día 23 de febrero de 2010

Anexo 13. Entrevista Mauricio Suárez – Gerente Sociedad Portuaria de Santa Marta

Anexo 14. Entrevista Nicola Sandoval Minervini, Gerente General Palermo Sociedad Portuaria, entrevista realizada en Bogotá, el 11 de marzo de 2010

Anexo 15. Rutas Marítimas Sociedad Portuaria de Santa Marta

Anexo 16. Total de carga movilizada por la Sociedad Portuaria de Santa Marta.

Anexo 17. Exportaciones de Productos Básicos por SPSM – Toneladas

Anexo 18. Etapas de desarrollo del plan de inversiones de la Sociedad Portuaria de Santa Marta

Anexo 19. Ubicación estratégica Palermo Sociedad Portuaria

Anexo 20. Plano Palermo Sociedad Portuaria

Anexo 21. Pipeline Palermo Sociedad Portuaria Abril 2010.

Anexo 22. Principales vías de Acceso Palermo Sociedad Portuaria.

Anexo 23. Entrevista Oscar Medina, autor del libro el Puerto, entrevista realizada Bogotá el 12 de marzo de 2010.

INTRODUCCIÓN

El escenario internacional muestra la necesidad de redescubrir el territorio como elemento que agrega competitividad sistémica a los actores económicos que tienen como base el territorio. En éste caso el del Departamento del Magdalena como estructura compleja, interactiva y flexible, categorizado como actor de las Relaciones Internacionales pues intenta dar un aporte e incluir un tema innovador acorde a la realidad coyuntural dentro de este análisis investigativo, en tanto cuenta con el respaldo de presupuestos teóricos de la misma disciplina.

Así entonces, la presente monografía evaluará las potencialidades y capacidades del Departamento para insertarse adecuadamente en los procesos de globalización e internacionalización para llegar a competir globalmente, así mismo pretende analizar las implicaciones de la internacionalización del Departamento del Magdalena, tanto a nivel local como nacional, con lo que se resaltará en esta investigación, la importancia estratégica de lo local como centro de gestión global, en los niveles de competitividad productiva y económica; en donde la actualidad genera alta competencia entre puertos y cadenas logísticas en las que se integran la sostenibilidad y la integración, para generación de valor agregado.

A partir de lo anterior, los propósitos particulares planteados son los siguientes:

Identificar el contexto económico-comercial, en los que se efectúan los procesos tanto a nivel público como privado del Departamento del Magdalena; determinar el contexto de la competitividad del Departamento del Magdalena a través de la prestación de servicios portuarios.

La investigación acompaña los objetivos anteriores, mediante un estudio cualitativo, acorde a la realidad social para dar razón a aspectos específicos del objeto de análisis. El carácter analítico permite describir un fenómeno actual e internacional, en tanto se explica la relación causal de las variables que permiten la posibilidad de internacionalización del Departamento a través de la prestación de servicios portuarios.

El marco teórico que sustenta la hipótesis comprende las siguientes teorías: La primera es el enfoque constructivista, la cual permite evitar la reificación del Estado – Nación como el único sujeto del sistema internacional y abre puertas a una gran variedad de actores que participan y se constituyen en la estructura, por lo tanto, contribuye con herramientas para hacer comprensible la investigación, dado que el Departamento del Magdalena, se convierte como actor del sistema internacional, interesante para comprender y estudiar el comportamiento de las regiones con los fenómenos de la globalización.

La segunda teoría es el Desarrollo endógeno de Antonio Vázquez Barquero con el complemento de las definiciones de Desarrollo territorial de Sergio Boiser, puesto que ayuda a entender la internacionalización del Departamento, en tanto, esta considera estructuras económicas, valores culturales, instituciones y experiencias internacionales que contribuyen a mejorar la competitividad del Departamento, como aquel aspecto que ya no es solamente función de la Nación como tal, sino de la decisión de las regiones, de tomar estas medidas, gracias a procesos como la descentralización en Colombia, en el sentido que, ellos sean autónomos y capaces de generar un entorno propicio para mejorar la competitividad. Según Sergio Boiser, en toda región debe hacerse un reconocimiento de su ubicación en este nuevo entorno, por lo que se hace evidente un estudio dinámico de la capacidad de la región para ofrecer modernos factores de infraestructura para potenciales inversionistas, así como de la capacidad de la región para ocupar posiciones competitivas y modernas en el comercio internacional.¹

Para el Departamento del Magdalena promocionarse internacionalmente es significativo en muchos ámbitos, puesto que dentro de sus agenda de competitividad global, estos procesos terminan siendo coherentes, que tienen a un horizonte, en el que se piense en un Departamento con proyección local, sino que se piense globalmente.

De ésta forma, la elección de las categorías analíticas utilizadas en la realización de la presente monografía son: el desarrollo territorial, los procesos de

¹ Comparar Boiser, Sergio. *Teorías y Metáforas sobre desarrollo territorial*. 1999. pp 94-95.

competitividad en el Departamento del Magdalena a través de la prestación de servicios portuarios, el reconocimiento del entorno y la posibilidad de internacionalización del Departamento.

Todas las categorías analíticas conducen a la necesidad de determinar de manera descriptiva, explorativa y analítica las implicaciones del porque la posibilidad de internacionalización del Departamento, resaltando la importancia estratégica de lo local como centro de gestión global, en los niveles de competitividad productiva, económica e integracionista.

La investigación se respalda por un mapa bibliográfico acorde y concreto basado en fuentes primarias y secundarias directas e indirectas relacionadas con el tema general. En relación con las fuentes secundarias, estas fueron suministradas por diversas instituciones públicas así como empresas privadas nacionales e internacionales, igualmente se recurrió a artículos académicos, tales como libros, recursos electrónicos, gráficas, tablas y mapas que permiten analizar datos comparativamente. Se dio paso a la categorización, estructuración y contratación de los resultados con la incidencia en las variables de investigación.

La pertinencia de la investigación tiene una estrecha relación con la disciplina de las Relaciones Internacionales, en tanto intenta dar un aporte en la inclusión de varios temas innovadores y acordes a la realidad coyuntural dentro de los análisis investigativos, dando cuenta del respaldo de los presupuestos teóricos de la misma disciplina.

Adicional a lo anterior, no sobra decir que dentro de las Relaciones Internacionales es importante estudiar el papel que cumplen los departamentos, en el sistema internacional. Con lo que resulta mencionar que la investigación se considera útil en el ámbito social y político, no sólo local sino también nacional, dado el reconocimiento internacional que pueda adquirir el Departamento del Magdalena de internacionalizarse a través de la prestación de servicios portuarios, en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

Se espera que la investigación permita ver la importancia de la logística dentro de la cadena de valor para las empresas y la productividad nacional, teniendo

presente que el sistema internacional está definido por el cambio, un contexto global discontinuo y de incertidumbre otorgando múltiples oportunidades.

1. CONTEXTO ECONÓMICO- COMERCIAL, DEL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA COMO BASE PARA SU COMPETITIVIDAD E INTERNACIONALIZACIÓN.

1.1 CONTEXTO ECONÓMICO – COMERCIAL

La globalización tanto económica como, política y cultural son tendencias que están redefiniendo el contexto mundial en este comienzo de siglo. “Esas nuevas dinámicas globales tienen una creciente incidencia en los territorios y sociedades concretas que amplían las posibilidades de diversificar los procesos de desarrollo de los territorios”².

Los procesos de integración económica derivados de los procesos de globalización han hecho aumentar la competencia en los mercados, estimulando los ajustes en los sistemas productivos de las regiones.³ Por esta razón, se formulan políticas de desarrollo económico territorial que buscan la creación de empresas, la generación de empleo y la competitividad de un territorio determinado, cuando los actores locales empiezan a ejecutar acciones encaminadas a procesos de crecimiento económico de las economías locales y regionales.

Como señala Sergio Boiser el mecanismo económico que se encuentra en el corazón del crecimiento endógeno requiere de interacciones sociales y externalidades que, precisamente, son mayormente locales en su naturaleza. Igualmente señala que, en efecto se concluye que el desarrollo en el territorio, entendido contemporáneamente, no es posible eludir la irreductible lógica territorial del desarrollo. En efecto se concluye de tal análisis que el desarrollo siempre ha sido un proceso de menor escala, asentado en espacios sociales y territoriales proxémicos, endógeno, en el sentido de iniciar, desde allí, un proceso de expansión hacia arriba y hacia los lados sobre el territorio que puede conducir a resultar de variada naturaleza.⁴

Esto, puede llevar al desarrollo endógeno cuando “las iniciativas en las que los proyectos económicos y sociales se coordinan y gestionan a través de nuevas formas de gobernación en las que participan los actores públicos y privados, las

²Ver Vásquez Barquero, Antonio. *Las nuevas fuerzas del desarrollo*, 2005. P. 10.

³Comparar Vásquez Barquero. *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. p. 11.

⁴Ver Boiser, Sergio. “Crónica de una muerte frustrada: el territorio en la globalización. La recuperación de las políticas territoriales”. *Revista Politika* N° 1, 2005 (diciembre de 2005) p.18.

organizaciones internacionales y las organizaciones no gubernamentales”⁵. Igualmente “estás políticas que tienen en cuenta las iniciativas de los habitantes y recursos disponibles en el entorno de un territorio. Esto se entiende como un proceso endógeno, estas políticas tienen en cuenta las iniciativas de los habitantes y recursos disponibles en el entorno de un territorio”⁶.

Como señala Francisco Albuquerque, “en la base de esta restructuración organizativa hay que destacar la introducción de innovaciones importantes, que abren nuevos horizontes en los óptimos de producción y funcionamiento competitivo, que alienten la emergencia de nuevos sectores y actividades económicas”⁷

Esta situación revela la necesidad de ubicar al país como líder competitivo frente a las dinámicas internacionales, preparándose para los retos coyunturales, “Colombia necesita hacer importantes transformaciones, una de las más importantes, es el fortalecimiento de la capacidad regional y de su competitividad, como la gran posibilidad para sostener el destacado desarrollo económico colombiano de los últimos años”⁸.

La globalización y los procesos de descentralización, desempeñan un rol muy importante en lo que concierne a los procesos de desarrollo regional, en tanto, “lo local pareciera interponerse a la globalización de actividades y sectores económicos en el sistema internacional. Pese a esto, la producción sigue desenvolviéndose en los ámbitos locales, regionales y nacionales”⁹. De esta manera, el desarrollo local, está íntimamente relacionado con los procesos de globalización, en tanto, no existen actores locales o regionales que puedan organizar resistencia al dominio de esta. Es así como Francisco Albuquerque explica: “Es importante destacar que el territorio también cuenta, en el territorio se produce la coordinación

⁵Ver Vásquez Barquero, Antonio. “Desarrollo local, una estrategia para tiempos de crisis” *Universitas Forum*, Vol 1, N° 2, (mayo de 2009) p 5.

⁶Ver Caicedo Cuervo, Carlos Jorge. “Políticas e instituciones para el desarrollo económico territorial en América Latina y el Caribe. El caso de Colombia”, 2008. p.18. Documento Electrónico.

⁷Ver Albuquerque, Francisco. “Servicios empresariales y desarrollo económico local: una reseña temática”. 1999. p. 13. Documento Electrónico.

⁸Ver Fuentes, Giovanna. “Michael Porter y la Competitividad”. Septiembre de 2007. Documento electrónico.

⁹ Ver Albuquerque “Servicios empresariales y desarrollo económico local: una reseña temática”. p. 7. Documento Electrónico.

de las acciones de todos los agentes económicos y por lo tanto, la visión estratégica también desde lo local es relevante para el desarrollo económico”¹⁰.

La globalización será una oportunidad para los territorios, en niveles de desarrollo dotados con capacidades estratégicas para la inclusión internacional. Otro factor clave para el desarrollo regional viene a ser los procesos de descentralización, en donde el fortalecimiento institucional a nivel regional facilita en algunos casos la colaboración con distintos actores sociales, y de cooperación, tratando de difundir información. De este modo, la relación existente entre la globalización y los procesos de fortalecimiento institucional están ligados el uno con el otro, para un efectivo desarrollo local.

Desde hace más de treinta años, a la par que se intensificaba el proceso de integración económica a nivel global, han surgido y se han desarrollado múltiples experiencias de desarrollo local en los países pobres y de desarrollo tardío.

Es así, como los estudios realizados sobre iniciativa de desarrollo en América Latina, (Albuquerque, 2001), muestran que la respuesta local al aumento de la competencia pasa por la formulación y ejecución de estrategias de desarrollo territorial, instrumentados a través de acciones que persigan el aumento de la eficiencia del sistema productivo, la mejora en la distribución de la renta y el mantenimiento de los recursos naturales.

Las ciudades y regiones responden a los retos de la globalización,¹¹ mediante acciones que inciden sobre los factores que determinan los procesos de acumulación de capital, buscando un sendero de desarrollo duradero. Entonces lo global se podría entender como lo menciona Vásquez Barquero:

La globalización es un proceso vinculado al territorio, no sólo porque afecta a las naciones y países, sino, sobre todo, porque la dinámica económica y el ajuste productivo dependen de las decisiones de inversión y de localización de los actores económicos y de los factores de atracción de cada territorio. El proceso de globalización, por lo tanto, es una cuestión que

¹⁰Ver Albuquerque, “Servicios empresariales y desarrollo económico local: una reseña temática”. p. 8. Documento Electrónico.

¹¹ El rasgo que caracteriza la forma que toma actualmente la globalización es el hecho de que la internacionalización de los mercados y de la producción está ligada a la información y a la utilización de las nuevas tecnologías, diferenciándose de experiencias anteriores vinculadas a la búsqueda de materias primas o de nuevos mercados.

condiciona la dinámica económica de las ciudades y regiones y que, a su vez, se ve afectada por el comportamiento de los actores locales.¹²

El Departamento del Magdalena, dentro de este marco global, competitivo y con rasgos de descentralización, cuenta con gran potencial de producción agrícola y valiosos recursos aprovechables como atractivos turísticos, esto es explicado por una localización geográfica propicia para engranarse con estas dinámicas internacionales.

De acuerdo con los postulados de Krugman y Fujita (2004), a la luz de la nueva geografía económica, pero con bases en los viejos modelos de localización, de la ubicación inicial de un asentamiento urbano con sus relaciones sociales, culturales y económicas, o en una mayor escala, una región con estas mismas relaciones, se pueden desprender ventajas iniciales que determinan su devenir económico. Esto hace referencia a como el rol de la geografía natural es determinante en la geografía económica.¹³

El departamento del Magdalena no es ajeno a este tipo postulados: es un departamento agrícola y ganadero ubicado en el Caribe colombiano sobre la cuenca del río Magdalena y la transversal marginal del Caribe, con facilidades, como ya se ha comentado, para alcanzar un importante desarrollo turístico y portuario sobre la costa.

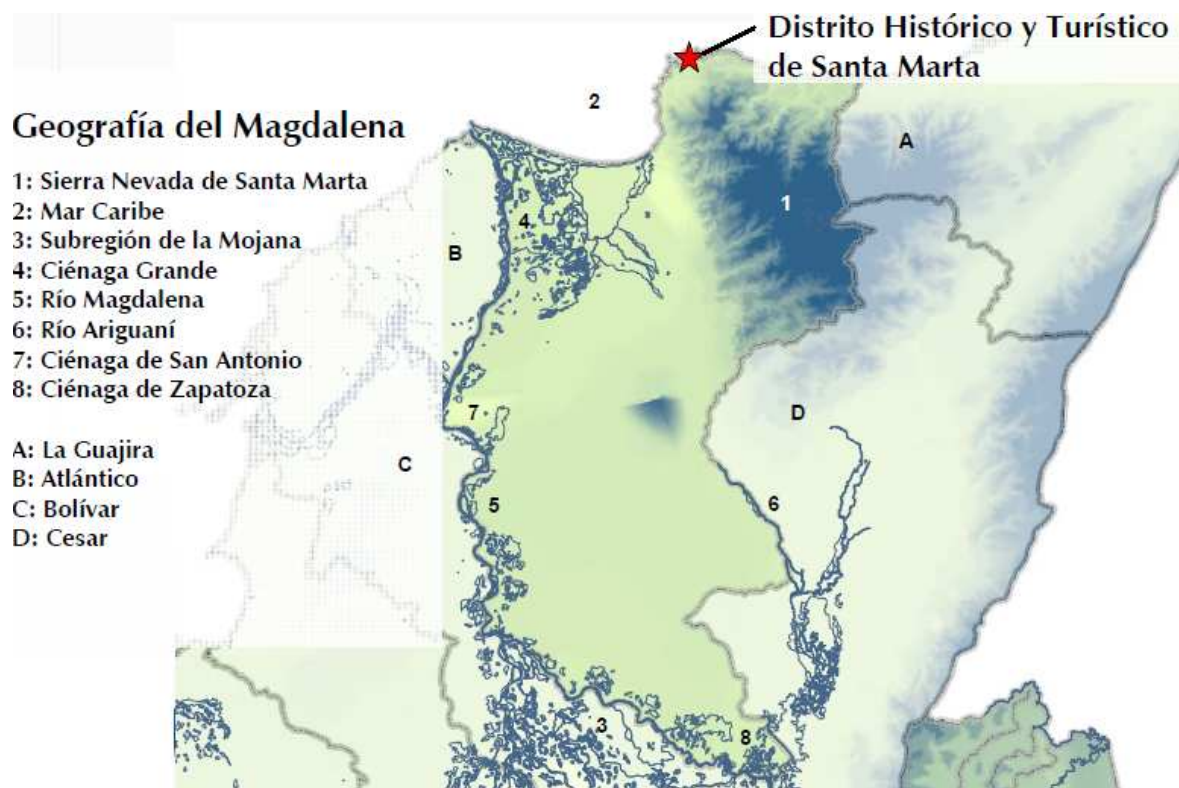
El Departamento, como región que es, debe pensar global y actuar regional localmente, debe actuar acorde a dicho entorno, para así lograr su mayor inclusión a escala mundial. En línea con esto, es necesario el proceso de internacionalización del Departamento del Magdalena pues las condiciones actuales de la economía departamental lo exigen. Aún cuando la región del Caribe es una región privilegiada, con abundancia de recursos naturales como tierras aptas para la actividad agrícola y ganadera, bosques, agua, fauna y flora, posee una posición geográfica excelente, con variedad de climas, una región montañosa donde se presentan todos los pisos térmicos¹⁴.

¹²Ver Vásquez Barquero, Antonio. “Desarrollo endógeno”. 2009. p 1. Documento electrónico.

¹³Ver Fujita, Masahisa y Krugman, Paul. “The new economic geography: Past, present and future”. 2004, p 147. Documento Electrónico.

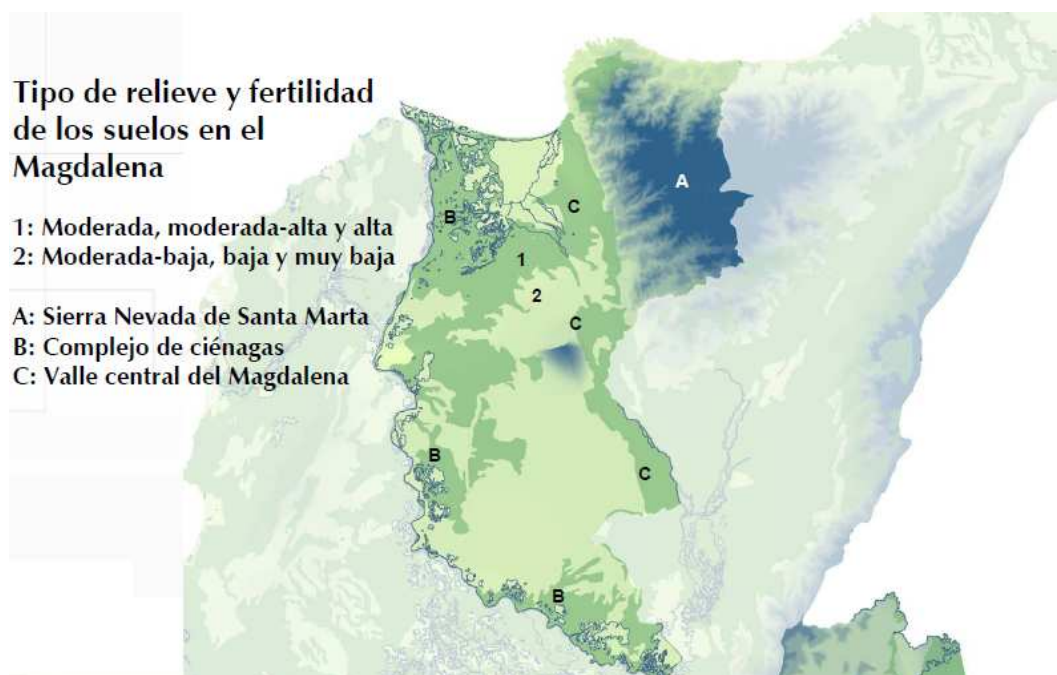
¹⁴. La extensión total se distribuye en pisos térmicos cálido, 20.082 km², templado, 1.601 km², frío, 710 km² y piso bioclimático páramo, 795 km². Ver “*Toda Colombia*” documento electrónico.

Gráfico 1. Geografía departamental



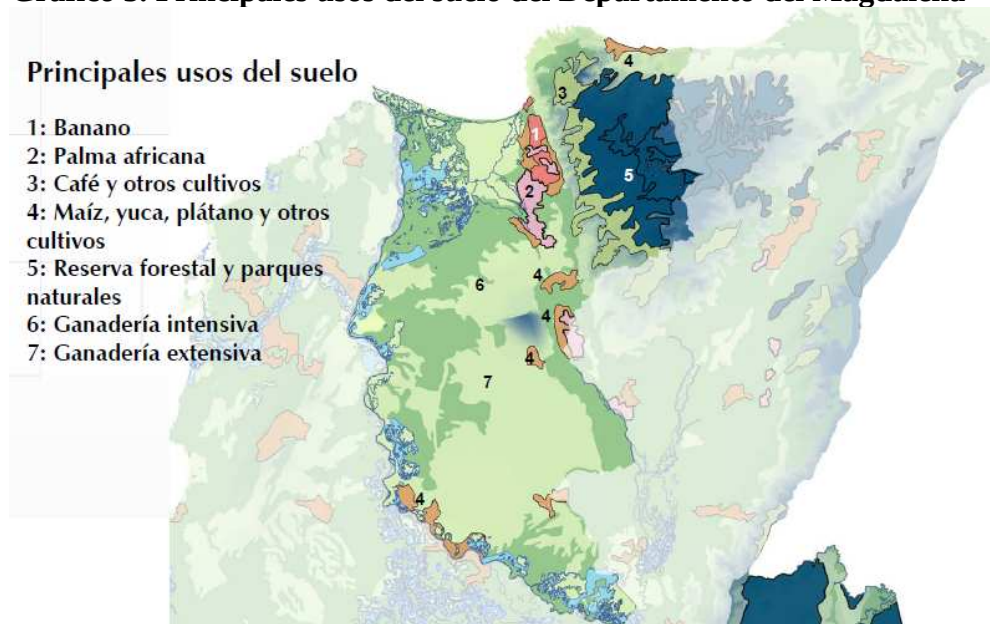
Fuente: Romero, Julio “El Departamento del Magdalena: situación social y económica” Banco de la República. Documento Electrónico.

Gráfico 2. Tipo de relieve y fertilidad de los suelos del Departamento del Magdalena.



Fuente: Romero, Julio “El Departamento del Magdalena: situación social y económica” Banco de la República. Documento Electrónico

Gráfico 3. Principales usos del suelo del Departamento del Magdalena



Fuente: Romero, Julio “El Departamento del Magdalena: situación social y económica” Banco de la República. Documento Electrónico

Pero estos recursos naturales, no han favorecido a la región pese al modelo proteccionista del país; pues es una de las regiones más pobres del país. Para efectos analíticos se puede observar el siguiente cuadro:

Cuadro 1. Pib per- cápita departamental Región Caribe entre 2003 – 2007

DEPARTAMENTOS	PIB PER CAPITA 2003	%	PIB PER CAPITA 2004	%	PIB PER CAPITA 2005	%	PIB PER CAPITA 2006	%	PIB PER CAPITA 2007	%
Magdalena	3.146.897	10,7%	3.461.930	10,2%	3.972.368	10%	4.475.258	11%	5.097.941	11%
Atlántico	5.209.967	17,7%	5.843.658	17,2%	6.408.253	17%	7.104.481	17%	8.005.222	17%
Bolívar	5.621.152	19,1%	6.183.693	18,2%	6.712.372	18%	7.435.095	17%	8.702.608	19%
Córdoba	3.961.109	13,5%	4.599.840	13,5%	4.864.980	13%	5.740.854	13%	6.830.421	15%
Sucre	2.546.950	8,7%	2.942.857	8,6%	3.220.883	8%	3.664.424	9%	4.141.647	9%
Cesar	4.820.448	16,4%	5.983.803	17,6%	6.766.548	18%	7.624.015	18%	7.902.029	17%
La Guajira	4.137.105	14,1%	5.006.362	14,7%	6.023.011	16%	6.486.490	15%	6.279.374	13%

Fuente: Cuadro realizado por el autor de la presente monografía. Comparar DANE “Informe de Producto interno bruto departamental por habitante a precios corrientes 2000- 2007p”. Documento electrónico.

A nivel regional, la participación de la región Caribe, ha venido disminuyendo en términos del Producto Interno Bruto ; a nivel departamental el Magdalena, junto con Atlántico y Bolívar son los departamentos que concentran más del 50% de la producción regional.

Los resultados proyectados anteriormente, denotan un bajo ingreso per cápita de la región Caribe, en promedio la región reporta un ingreso per cápita de \$4.206.232 para 2003, que para 2007 alcanza \$6.708.463 de ingreso per cápita promedio, denotan el atraso en reducción de la brecha con otras regiones, de la que ya hemos hecho referencia indirectamente.

Incluso, como lo menciona Meisel Roca, los resultados económicos mostrados por la región y por el departamento del Magdalena, se pueden comparar con los resultados de países como Zimbabwe o Ghana, esto para mediados de la década de los 90. Aún mas, Meisel ha sido riguroso en el abordaje del tema económico de la región, dando cuenta de su estado actual de a partir de la observación histórica.

Al partir de un vistazo al comercio exterior de la región se encuentra que, la decadencia de las exportaciones de banano, contribuyeron al retroceso exportador de la región del Caribe. Para 1950 su participación estaba representada con 2.4% del total, lo cual llevó a una “redefinición de las ventajas comparativas regionales, lo que llevo a especializarse en la producción de ganado vacuno para el mercado interno,”¹⁵ pero éste, como limitación que la región creciera menos que el resto del país puesto que su producción se baso en la producción del mercado doméstico, y solo una pequeña parte tenía como destino la exportación. Para el caso del Departamento del Magdalena, “la existencia de ganado vacuno se veía representado en un 8.67% de la participación del la región Caribe”.¹⁶

No solo se puede decir que la expansión del café, el rezago del banano y la producción de ganado para el uso doméstico fueran los resultados de la decadencia de la región Caribe, por el contrario, según los estudios de Adolfo Meisel Roca, existió otra hipótesis, para demostrar por qué sucedió esto.

Por un lado se tiene la redefinición de las redes de transporte, donde se hizo un estudio durante el periodo de 1920 y 1930 .Para este periodo paradójicamente el sistema de transporte tan malo que tenía el país, la costa Caribe estaba en posición superior a la del resto del país y, dadas las condiciones, por su conexión con las sub-regiones, con el interior y con el resto del mundo. Pero la clave de su ventaja comparativa, frente al resto del mundo fue el agua, por su acceso hacia el exterior, sus principales ciudades Barranquilla, Cartagena y Santa Marta eran los principales puertos marítimos del país igual que Lórica, Montería que eran puertos fluviales, como lo era Barranquilla¹⁷.

Pero el Caribe, empezó a perder preponderancia, en el sentido que durante el año de 1920 se hicieron altos préstamos en donde la inversión se hizo principalmente en la construcción de carreteras en la zona andina, excluyendo la región. Al igual que lo anterior, hubo factores, como la importancia que empezó a adquirir el Puerto Buenaventura, dejando a un lado al Puerto de Barranquilla, esta pérdida de liderazgo portuario por parte de Barranquilla afecto tanto a la economía de la Ciudad como la de la región.

¹⁵ Ver Meisel Roca, Adolfo. “¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?” 1999. p. 22. Documento Electrónico.

¹⁶ Ver Meisel. “¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?”p.29. Documento Electrónico.

¹⁷ Ver Meisel. “¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?”p.29. Documento Electrónico.

Por esta razón, desde 1990 los planes de desarrollo de la región Caribe se han visto orientados hacia estrategias que permitan convertir a la región en un territorio exportador, como también optimizar los recursos naturales, agropecuarios, mineros, marítimos y las ventajas de su localización¹⁸.

Por otra parte, se puede ver que el acceso a la educación es uno de los aspectos más preocupantes en la región, puesto que presenta problemas de cobertura y calidad del servicio, esto se ve reflejado en la tasa de 21% de analfabetismo en la región. Para el Departamento del Magdalena, la proporción de analfabetas mayores de 15 años asciende casi a 14%, mientras que el promedio nacional es de 10,6%. En segundo lugar, “la tasa bruta de cobertura escolar muestra avances muy leves, que tan sólo alcanzan el 77,3%. Entre tanto, la media departamental es mayor a 82%”.¹⁹

La región costa Caribe colombiana ha sido una de las costas más dinámicas en cuanto a sus crecimiento demográfico y goza de una posición geográfica privilegiada con las demás regiones del país, sin embargo en las últimas décadas el incremento de su población ha llevado consigo un incremento en los índices de pobreza que se reflejan en altos porcentajes de población con Necesidades Básicas Insatisfechas. El Magdalena cuenta con un 41.6% de miseria relativa, llevándolo a ser una de las regiones más pobre del país. Para 1993 según cifras del DANE la región del Caribe contaba con un 39% de NBI y el Departamento del Magdalena alcanzó a una proporción cercana del 55%, entre tanto el total nacional fue de 37.2%, lo mismo que para el Índice de Desarrollo humano, que llegó a 0,735, mientras que el promedio del país fue de 0,78%.

¹⁸ Los planes de desarrollo que se han identificado en la Región Caribe, son los siguientes: Plan estratégico y prospectivo Caribe Siglo XXI, elaborado por el antiguo Corpes costa Atlántica. Plan maestro de turismo del Caribe. Planes estratégicos exportadores regionales (PEER), fueron elaborados con el apoyo del Ministerio de Comercio Exterior en la época del Presidente Pastrana Arango. Las agendas internas de productividad y competitividad (hechas entre 2004 y 2005) bajo la dirección del DNP y en convenio con CONFECAMARAS: Todos los departamentos del Caribe elaboraron una. Los planes regionales de competitividad (actuales), bajo la orientación de la Alta Consejería Presidencial para la Competitividad y las Regiones y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, los cuales reemplazan un poco a las agendas internas de competitividad. Ver. Anexo 8. Claudio Devani asesor de planeación- Gobernación del Magdalena.

¹⁹ Revista portafolio y universidad de los andes. *Geografía Económica de Colombia /Magdalena*. p. 172. Bogotá, Colombia.

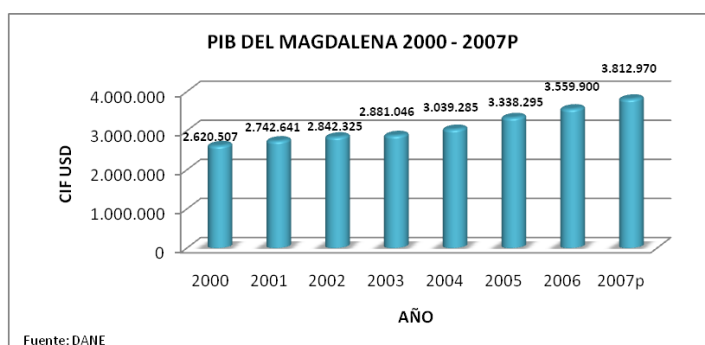
1.2. TAMAÑO, ESTRUCTURA DEL PIB

La economía del Departamento del Magdalena ha sido muy pequeña en comparación con los demás departamentos; su principal sector económico es el de producción de bienes primarios, caracterizándose el sector agropecuario como principal actividad. Aunque en los últimos años, el sector servicios ha empezado a adquirir preponderancia en el porcentaje del PIB departamental.

El Departamento del Magdalena en los últimos años ha aumentado su participación en el PIB Nacional, a partir de un incremento de la participación del sector agropecuario. Para el periodo de 1990 y 2002, aumento la participación del sector servicios en la escala del PIB departamental.

El periodo de 2002 a 2007, muestra un comportamiento del PIB mucho mejor a lo mostrado anteriormente, en la siguiente gráfica se representa su mejoría con respecto a los años anteriores:

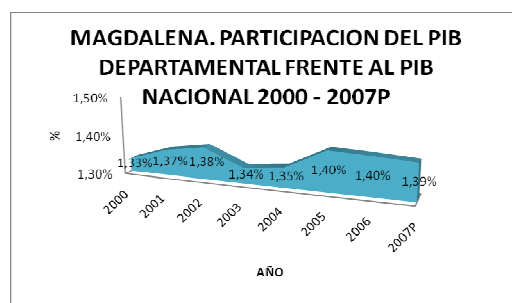
Gráfico 4. Composición del PIB precios constantes expresado en millones de pesos.



Fuente: Elaboración por el presente autor de la monografía. Comparar” Cuentas departamentales-DANE”. Documento Electrónico.

El crecimiento acumulado del Departamento del Magdalena en los últimos 3 años ha sido del “6.9%, esto debido a su gran componente agrícola, generador de valor agregado, al igual que la silvicultura y la pesca”²⁰.

Gráfico 5. Participación del PIB departamental del Magdalena frente al PIB Nacional 2000- 2007.



Fuente: Elaboración por el presente autor de la monografía. Comparar Cuentas departamentales-DANE”. Documento Electrónico.

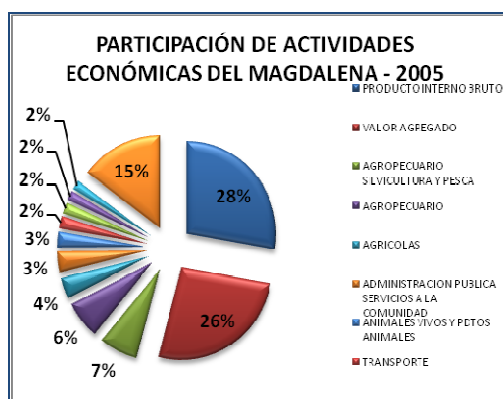
Lo anterior demuestra, que la participación del Departamento del Magdalena en cuanto a la relación con la participación del PIB Nacional en el periodo 2002 al 2007, representó un aumento sectorial de seis puntos básicos de 2002 de 1.33% al 1.39% en el 2007.

De otra parte, al comparar el crecimiento de la economía del departamento con el país en el periodo mostrado anteriormente, el PIB del Magdalena creció en promedio 3.23% frente al crecimiento del país.²¹

²⁰ Ver Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE “Cuentas departamentales-participación del departamento del magdalena por sectores económicos precios corrientes año 2005”.Documento Electrónico.

²¹ Comparar Gobernación del Magdalena Distrito Turístico, cultural, histórico de Santa Marta, Cámara de Comercio de Santa Marta. *Departamento del Magdalena- Agenda Interna de Competitividad y Productividad*. Santa Marta, 2007. p. 25.

Gráfico 6. Participación en actividades económicas del Departamento del Magdalena años 2005.



Fuente: Elaborado por el presente autor de la monografía. Comparar. Cuentas departamentales- DANE”. Documento Electrónico

El sector agropecuario silvicultura y pesca representa el 28% de la participación del PIB Departamental, aunque es el que más representa respecto a los demás sectores, en el año 1990 el porcentaje de participación estaba en un 42.9%, esto en gran medida se debe a que la economía departamental en los últimos años, se ha vuelto más diversificada.²²

1.3 APERTURA A MERCADOS INTERNACIONALES

En esta parte se expondrá las oportunidades que ha generado la globalización de los mercados y de la economía y las modificaciones que ha tenido en Colombia, en términos de reconocimiento en el entorno internacional. Por lo que resulta significativo analizar el acceso a los mercados, las relaciones comerciales, la participación internacional de empresas nacionales como también la participación de empresas del Departamento del Magdalena en el ámbito internacional y la inversión extranjera.

²² Comparar Gobernación del Magdalena Distrito Turístico, cultural, histórico de Santa Marta, Cámara de Comercio de Santa Marta. *Departamento del Magdalena- Agenda Interna de Competitividad y Productividad*. Santa Marta, 2007. p. 25.

1.3.1 Acceso a Mercados: La posición colombiana actual, es apreciable en el marco de tratados bilaterales y multilaterales de libre comercio. Para Mayo de 2009 entró en vigor el acuerdo de Libre Comercio con Chile, un TLC con El Salvador, Guatemala y Honduras para mejorar las condiciones de acceso a sus respectivos mercados, aprovechar las similitudes de sus economías así como la promoción de inversiones mutuas para lograr el desarrollo para beneficiar a la población,²³ el Acuerdo del grupo de los Tres integrado por México, Colombia y Venezuela, se firmó En junio de 1994 y entró en vigor el 1 de enero de 1995.

Ya para el año en curso están suscritos el TLC –Canadá, TLC con Estados Unidos, Acuerdo de Libre Comercio entre la República de Colombia y los Estados AELC (EFTA)²⁴. Igualmente los acuerdos multilaterales con la CAN y con la Asociación Latinoamericana de la Integración – ALADI; Entre 2007 y 2008 se define el marco de las negociaciones entre la Unión Europea y la CAN, resaltando que sería un avance con respecto al Sistema Generalizado de preferencias. (Ver Anexo 2).

1.2.2 Relaciones Comerciales: Colombia posee relaciones comerciales principalmente con Rusia, con Centro América y el Caribe con: Barbados , Costa Rica , Cuba ,Guyana , Panamá, El Salvador, Guatemala, Honduras Nicaragua y República Dominicana; con la Unión Europea, con Australia, China, Corea del Sur, Japón; países de la AELC principalmente con: Islandia, Liechtenstein, Noruega, Suiza. Con África Y Medio Oriente destacando países como Camerún, Emiratos Árabes Unidos, Irán, Marruecos, Turquía, Uganda, Tanzania, Congo, Líbano, Mundo Árabe, Sudáfrica, Egipto, Costa de Marfil.²⁵

1.2.3 Empresas colombianas con participación internacional: La apertura económica, ha sido de gran provecho para las empresas colombianas para expedirse

²³ Comparar Ministerio de Industria y Turismo. “TLC Colombia, El Salvador, Guatemala y Honduras”,2010. Documento electrónico.

²⁴ Acuerdo sobre agricultura entre Colombia con Suiza, Islandia, el Reino de Noruega y Liechtenstein. Comparar Ministerio de Industria y Turismo “Acuerdo de Libre Comercio entre la República de Colombia y los Estados AELC (EFTA)”, 2010. Documento electrónico.

²⁵ Comparar Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. “Perfiles económicos y comerciales”, 2010. Documento Electrónico.

internacionalmente, pero principalmente en los países de la región, constituyéndose como la primera ola de internacionalización empresarial.²⁶ Dentro de estas empresas, se encuentra el Grupo Argos, Bancolombia, El grupo Sarmiento Ángulo y el Grupo Santo domingo.²⁷

Para el Caribe se identifican Drummond siendo una de las carboneras más importantes del país, administra la línea férrea entre el Cesar y el Magdalena, pues en Magdalena se encuentra el puerto marítimo donde maneja sus exportaciones; para el Departamento del Magdalena se identifican el Grupo Daabon siendo este, el mayor empleador del departamento con 2000 empleos directos. Hoy, el 99% de su producción se vende en el exterior²⁸. (Ver Anexo 4).

1.2.4 Inversión extranjera directa: Acorde con la estrategia de integración expuesta en la constitución política de Colombia y el plan de desarrollo que busca la suscripción de acuerdos internacionales y de comercio con el objetivo de volver a Colombia como un país atractivo y confiable para el desarrollo de negocios con inversión extranjera.

Por esta razón Colombia viene trabajando en una política de atracción de la inversión extranjera, mediante tratados de libre comercio como se menciona en el anterior aparte.

Para las regiones la competencia para atraer IED²⁹ es cada vez más intensa y las que toman ventajas son las que cuentan con condiciones idóneas que desarrollan políticas activas para atraer y captar los beneficios de la IED.³⁰ (Ver Anexo N° 7 Inversión extranjera Colombia).

Para el caso específico del Departamento del Magdalena, la inversión se ve localizada en Fundación – Magdalena y Santa Marta capital del Departamento;

²⁶ Comparar Reyes, Adriana. *La adecuación de un puerto seco en Bogotá, como estrategia para acompañar los procesos de competitividad e internacionalización de la ciudad*. Monografía de grado. Universidad del Rosario. 2008

²⁷ Comparar “La internacionalización de los grupos. Las verdaderas mil empresas”. *Revista Dinero* Vol. 303, 2008 (6 de junio): 30 – 52. Editorial.

²⁸ Ver Anexo 3 Entrevista Lisbeth Tobar. Coordinadora de importaciones Grupo Daabon.

²⁹ Para efectos de esta monografía, IED se entiende como Inversión Extranjera Directa.

³⁰ Comparar Comisión Regional de Competitividad. Magdalena “Plan Regional de Competitividad: Una propuesta para el desarrollo de Santa Marta y el Magdalena”, Santa Marta, 2009.

reflejados en los sectores de la industria, la agricultura, con un total de 4373 US al primer trimestre del 2008. Cabe denotar que la mayor inversión por parte de empresas extranjeras, está localizada en Santa Marta. (Ver Anexos N° 4, N°5° y N°6).

1.4 CONTEXTO DE LA COMPETITIVIDAD DEL DEPARTAMENTO DE LA MAGDALENA:

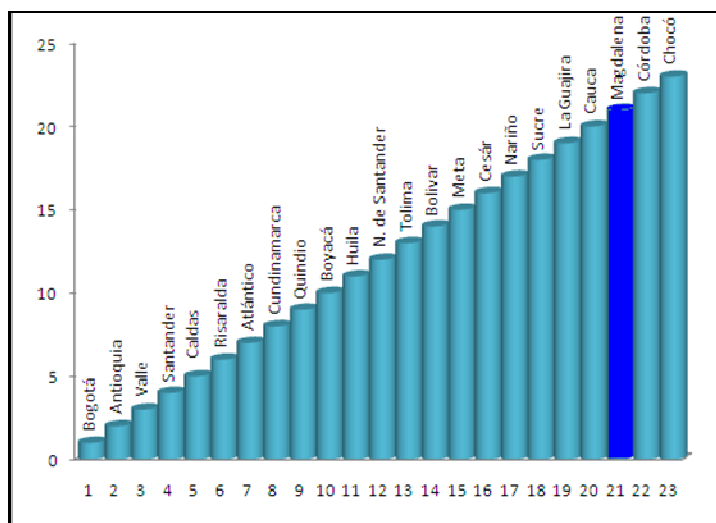
En esta parte se analizará el posicionamiento del Departamento del Magdalena respecto al ranking de competitividad y cómo la prestación de servicios portuarios se ve incluida en este tema pues los puertos del Departamento a nivel regional son competitivos y están acorde a la coyuntura internacional.

El puerto de Santa Marta así como Puerto Palermo, tienen la necesidad de implementar estrategias para mejorar la calidad de sus actividades portuarias, teniendo como punto importante la inserción del Departamento del Magdalena y de los puertos en el contexto internacional. Para esto, es indispensable mostrar en qué estado se encuentra el Departamento del Magdalena en cuanto competitividad en los últimos años al igual que los puertos del Departamento, de acuerdo a los criterios de selección de los puertos; “acceso de las líneas marítimas, las cuales ofrecen servicio al mercado de interés; las condiciones y servicios del terminal marítimo, equipos, procedimientos y tarifas.”³¹

De acuerdo con el ranking de competitividad de los 23 departamentos de Colombia medidos por la CEPAL, en el año 2001 el Departamento del Magdalena se encontraba en el puesto 19, para el año 2004, se encontraba en el puesto 18, y en el 2006 en el 21, clasificado junto a Córdoba y Chocó en los departamentos de muy baja competitividad.

³¹ Ver Proexport Colombia. “Logística de exportación”. Noviembre de 2007. Documento electrónico.

Gráfico 7. Escalafón de competitividad departamental 2006



Fuente: Orta Campo, Karen – Universidad Sergio Arboleda Santa Marta “Desafíos del Puerto de Santa Marta Frente a la Implementación y desarrollo de las Apuestas Productivas del Departamento del Magdalena”. Inédito.

El escalafón de la Competitividad Departamental, mide el posicionamiento de cada uno de los departamentos, en donde utiliza seis factores, Capital Humano, Ciencia y Tecnología, Medio Ambiente, Fortaleza de la Economía, Infraestructura y Finanzas Públicas. Los tres últimos factores, son los que peso tiene al determinar el escalafón de competitividad departamental.

En el 2006, el Departamento del Magdalena obtuvo la posición 21 siendo esta una posición muy baja comparada con los años anteriores, debido a que el desempeño en los factores más importantes³² fue muy bajo.

En los factores Ciencia y tecnología y Medio ambiente logró alcanzar buenas posiciones, 11 y 4 respectivamente, este último factor tiene en cuenta indicadores como el índice de oferta hidrológica, residuos sólidos por cada 10.000 habitantes y gasto ambiental por habitante, entre otros.

³² En el escalafón de competitividad los factores más importantes a analizar son los de Economía, Infraestructura y finanzas públicas.

En el estudio se expresa que las regiones menos prósperas económicamente obtienen altas posiciones en el escalafón ambiental, estas presentan un mayor recurso hidrológico, menores actividades de contaminación ambiental y, en particular:

Los departamentos que se acogen mejor a los criterios previamente mencionados son aquellos que se encuentran en las costas, del mismo modo tienen un menor nivel de desarrollo industrial y bajos niveles de gasto ambiental por habitante, estos cuentan con una menor capacidad de generación de recursos y tienen una menor necesidad de contrarrestar los impactos de las actividades antropicas sobre el medio ambiente.³³

Sin embargo, de acuerdo con el reporte de Doing bussiness para el año 2010,³⁴ Santa Marta³⁵ logro posicionarse como la sexta ciudad en ofrecer mayor facilidad para hacer negocios en Colombia³⁶. “Los indicadores del Doing bussiness, se pueden tomar como parte de un análisis del ambiente favorable de las empresas, lo que de cierta forma habla de la competitividad de una ciudad para hacer negocios”³⁷.

El departamento del Magdalena, acorde a los planes regionales de competitividad y al programa de apuestas productivas impulsado por el Gobierno Nacional y el Ministerio de Industria y Turismo³⁸. Las Apuestas Productivas, están conformadas por los sectores que sirven de base para la estrategia competitiva regional y la internacionalización de la economía del departamento, concertado entre

³³ Ver Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL, “Escalafón de la competitividad de los departamentos en Colombia”, *Serie Estudios y perspectivas* No. 19, Bogotá marzo de 2009.

³⁴ Doing Business 2010: Reformar en Tiempos Difíciles, el séptimo de una serie de reportes anuales publicada por el Banco Mundial y la Corporación Financiera Internacional. El Doing Business en Colombia proporciona una medición cuantitativa de las regulaciones nacionales, departamentales y municipales sobre apertura de una empresa, obtención de permisos de construcción, registro de propiedades, pago de impuestos, comercio transfronterizo y cumplimiento de contratos —en su aplicación a las pequeñas y medianas empresas.

³⁵ Santa Marta es la capital del Departamento, no obstante, esta no refleja la competitividad total del territorio, pero si representa la mayor parte del Departamento.

³⁶ Los indicadores de Doing Business son diferentes a los que mide la CEPAL, ya que se basan en estudios de casos-tipo para averiguar cómo se comportan los trámites en determinados aspectos relativos a la dinámica empresarial en una ciudad (pago de impuestos, registro de propiedad, etc.); mientras, los de la CEPAL son más de estructura competitiva y abarcan dimensiones diferentes entre sí. Ver anexo 8. Entrevista Claudio Devani.

³⁷ Ver anexo 8. Entrevista Claudio Devani. Asesor Secretario de Planeación de la Gobernación y coordinador de la agenda interna del Magdalena.

³⁸ Las Apuestas Productivas, están conformadas por los sectores que sirven de base para la estrategia competitiva regional y la internacionalización de la economía del departamento, concertado entre el Gobierno Nacional, las entidades territoriales y los sectores productivos; dichos sectores son: Agroindustria, Ecoturismo y Servicios de Logística, así mismo para cada una se definieron necesidades y requerimientos en materia de productividad y competitividad.

el Gobierno Nacional, las entidades territoriales y los sectores productivos; dichos sectores son: Agroindustria, Ecoturismo y Servicios de logística, así mismo para cada una se definieron necesidades y requerimientos en materia de productividad y competitividad.

Basándose en esto, los puertos del Magdalena, juegan un papel muy importante, en su inserción comercial y en la conectividad del departamento con el resto del país; es compromiso del Estado dar cumplimiento a los proyectos que se tienen previstos en materia de infraestructura vial, que determinarán la eficiencia de las operaciones logísticas y la competitividad de los productos del departamento, en el mercado internacional.

Siguiendo lo anterior, el Departamento del Magdalena está rezagado en materia de competitividad, condición que es necesaria para una inserción en las corrientes económicas internacionales; la competitividad y productividad es vital para lograr el desarrollo económico del departamento, para lograr posicionar con éxito los productos en el mercado internacional; de esta forma se puede establecer de acuerdo a los resultados del escalafón de competitividad, en los factores de mayor peso como fortaleza de la economía, con indicadores como tasa de orientación exportadora no tradicional, diversificación de exportaciones no tradicional , de acuerdo a datos del Dane, en las estadísticas de exportaciones no tradicionales , el Departamento tiene una participación del 2% de dichas exportaciones con respecto al total nacional y uno de las participaciones más bajas con respecto a los demás departamentos de Colombia.

1.4.1 Competitividad de los puertos del Magdalena: El nuevo enfoque de política comercial colombiana a principios de los noventa se caracterizó por una estrategia de apertura y competitividad, con el fin de implementar nuevos mecanismos de tecnología y modernidad al sistema portuario colombiano, para que de esta manera estuviera acorde con las nuevas necesidades del desarrollo económico.

El plan de expansión portuaria, que se presentó a inicios de los 90, tuvo como fin restablecer en que regiones se consideraba favorable localizar o construir

puertos; por esta razón las inversiones estuvieron dirigidas hacia la modernización del manejo de la carga y la modernización de infraestructura.³⁹

Lo anterior demuestra la importancia de la figura de las sociedades portuarias para el desarrollo comercial de Colombia, pues fue uno de los pasos hacia la internacionalización y el desarrollo competitivo de los puertos.

1.4.2 Vocación comercial- implicaciones de la posición geográfica de los puertos del departamento del magdalena: Los países que tienen ciudades o departamentos costeros, son los que han mostrado mayor dinamismo de crecimiento en el contexto mundial, de esta manera la geografía se evidencia como un elemento importante para las posibilidades de crecimiento.

Las implicaciones de la posición geográfica es un factor que constituye la base de la renovación del contexto exterior colombiano, y para este caso, el departamento del Magdalena se encuentra ubicado en el Caribe colombiano y siendo los puertos del Magdalena un motor de desarrollo regional del Caribe.

Tomando como referencia lo anterior, que la posición geoestratégica de Puerto Palermo y el Puerto de Santa Marta es una de las razones principales que los convierte uno de los más importantes del país, pues genera condiciones para lograr niveles de eficiencia por su proximidad a los principales vías marítimas en donde confluye el comercio internacional, igualmente son puertos privilegiados comparado con los puertos de Cartagena y de Barranquilla pues , estos dos sufren de dos problemas, fundamentales, el primero, es que no tienen suficiente calado y segundo, para el caso de Cartagena no tienen donde más expandirse en cuanto a materia de patios de contenedores, generando mayor fortaleza a los puertos del Magdalena.

El puerto de Barranquilla es un terminal marítimo y fluvial multipropósito que presta servicios de almacenaje, éste puerto fue concebido para transitar la

³⁹ En el primer periodo de los años noventa se demostró la efectividad de hacer de la operación portuaria una actividad privada, esto se manifestó en el rendimiento de los puertos, el cual se incrementó en un 60% desde 1989; los tiempos de permanencia de los buques se redujeron de 6 a 3 días en promedio; igualmente las tarifas portuarias tuvieron un descenso del 52%, y se unificaron tanto las tarifas tanto de importación como de exportación. Ver Lora, Eduardo. *Plan de acción exportadora: Puertos*. p. 73

mercancía por medio fluvial al interior del país⁴⁰, pero, aunque tiene una posición estratégica favorable, esto no le es suficiente para afrontar el comercio internacional pues tiene problemas de calado, constantemente tienen que estar dragando para poder obtener mejores resultados. A comienzos de 2010 llegó el barco Gatún, motonave con un gran calado proveniente de Eslovenia ingreso al puerto de Barranquilla por el fondeo de Miraflores, pero no pudo ingresar porque se necesitaba un muelle que tuviera más de ese calado, pidiendo la ayuda a la Sociedad Portuaria de Santa Marta para que pudiera ingresar, hay que tener claro que las dos sociedades tienen un convenio respecto a este tema.⁴¹

Para el caso del puerto de Cartagena aunque tenga ventajas competitivas, como su posición geográfica, productividad de operación y mayor movilizador de contenedores, no son suficientes pues ya no tienen más espacio para expandirse en cuanto a patios de contenedores, siendo uno de los puertos más competitivos en cuanto ha manejo de contenedores.

Gráfico 8. Movimiento de carga contenerizada (Teus / año 2000-2009)

Año	Doméstico				Transbordo				Total Año	Crecimiento
	Llenos Descargado	Vacíos Cargado	Llenos Descargado	Vacíos Cargado	Llenos Descargado	Vacíos Cargado	Llenos Descargado	Vacíos Cargado		
2000	58.392	53.644	13.927	22.927	71.055	71.962	13.966	14.064	319.937	N/A
2001	75.582	67.736	20.882	32.351	104.658	104.461	20.216	20.301	446.187	39,5%
2002	80.328	87.559	36.264	30.783	87.930	84.463	13.442	12.553	433.322	-2,9%
2003	95.034	97.675	36.720	35.265	87.649	89.360	6.989	6.639	455.331	5,1%
2004	117.971	115.782	31.981	32.877	75.068	72.426	12.086	10.673	468.864	3,0%
2005	135.998	123.036	33.326	44.932	91.515	92.530	14.429	14.094	549.860	17,3%
2006	172.649	147.628	31.137	53.715	124.233	123.001	29.726	29.440	711.529	29,4%
2007	192.445	145.790	27.989	84.633	139.644	136.784	34.512	33.583	795.380	44,7%
2008	183.336	149.184	26.516	67.043	189.263	187.905	68.490	64.287	936.024	31,6%
2009	153.083	134.839	26.517	53.360	186.893	190.005	63.754	67.941	876.392	-6,4%

Fuente Ver SPRC “Movimiento de carga contenerizada (Teus / año 2000-2009). 2010. Documento electrónico.

⁴⁰ Comparar Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla “Puerto de Barranquilla”, 1998. Documento electrónico.

⁴¹ Comparar Montaña, Jorge “El 'Gatun' es el buque de mayor calado que llega a Barranquilla” *El Heraldó*. Marzo de 2010.

Gráfico 9. Infraestructura de las Sociedades Portuarias en Colombia Año 2008.

CONCEPTO	Buenaventura 2008	Barranquilla 2008	Cartagena 2008	Santa Marta 2008
Muebles				
Área del puerto	1.174.688	790.918	337.000	365.800
Muelles m2	43.112		49.360	20947
profundidad				
Infraestructura				
Edificaciones	42.756	34.828	16.689	10.714
Bodegas	80.342	34.550	27.064	15.336
Patios	145429	118468	130810	73538
Sitios				
Patios cobertizos (M2)	42.732		398	5.025
Accesos				
Distancia Bogotá kms	680	1.411	1.270	1.286
Fuente: Actualización Estudio Plan Ordenamiento físico portuario- Revista Zona Logística				

Fuente: Actualización Estudio plan de ordenamiento físico portuario. Ver. Revista Zona Logística N°47

En los anteriores gráficos se muestra que aunque la Sociedad Portuaria de Cartagena moviliza un gran volumen de contenedores, el Puerto de Santa Marta es el que cuenta con el espacio para expandirse lo que sea necesario para lograr ser el puerto más competitivo, no sólo en aspectos de calado, sino en movilización de contenedores.

Es evidente, que el Departamento del Magdalena tiene ventajas competitivas frente a los puertos de la región pues cuenta una profundidad de 20 metros a la orilla del muelle, es decir, que “se pueden cargar barcos de 20.000 toneladas o más, la ubicación geoestratégica, es la mejor ubicación para un puerto pues está cubierto de la brisa y del mal tiempo en el mar, el puerto es el más cercano a Estados Unidos, Europa, Maracaibo, Aruba, Jamaica y Curacao respecto a los puertos de Cartagena y Barranquilla pues está ubicado en el Caribe”⁴², también como es el caso de Puerto Palermo, cuanta con un “sistema de control de inventarios en línea tiempo real, depósito público que sirve para dejar la mercancía por doce meses mientras se

⁴² Ver Anexo N° 12. Entrevista Ivan Diaz- Granados – Jefe de seguridad de la Sociedad Portuaria de Santa Marta.

nacionaliza, y lo más importante, el acceso de vías principales sin pasar por las principales ciudades.”⁴³

Igualmente, es importante decir que los directivos de los puertos del Departamento están en una búsqueda constante de acuerdos regionales para fortalecer su competitividad. Para el caso de La Sociedad Portuaria de Santa Marta, hizo un acuerdo con S S.A MARINE, quienes manejan el puerto de Manzanillo International Terminal en Panamá, el alcance del acuerdo es volverse el puerto de trasbordo del mercado que viene de oriente y del Caribe, pues los segundos simplemente son puertos de tránsito, pues no tienen vías de acceso ni mercado para descargar la mercancía ni para cargarla pues no tienen mucha producción exportable.

Para el caso de Palermo Sociedad Portuaria, existe un acuerdo con Inter Marine Estados Unidos, generando una línea regular para cargas de contenedores con rutas para el Norte y Sur, Centro América y El Caribe.⁴⁴

Se podría decir entonces, que un puerto es un sistema complejo, que radica en los intereses de los exportadores y de los importadores, generándoles a estos, un servicio rentable, trayéndoles las mejores navieras mundiales, brindando los mejores fletes generando competitividad regional y nacional, esto con el fin, de entender todas las redes internacionales de transporte.

⁴³ Comparar Palermo Sociedad Portuaria “Ventajas competitivas de Puerto Palermo”. Documento electrónico.

⁴⁴ Comparar Palermo Sociedad Portuaria “Ventajas competitivas de Puerto Palermo”. Documento electrónico

2 ACCIÓN INTERNACIONAL DEL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA

“Desde la disciplina de las Relaciones Internacionales, el estudio de las iniciativas regionales en materia de política exterior y su gestión internacional requiere de referentes teóricos y conceptuales que se alejen de la escuela teórica tradicional”⁴⁵ para el Sistema Internacional, las regiones se pueden catalogar como nuevos actores de este, pero para los modelos teóricos tradicionales de las Relaciones Internacionales los gobiernos locales han quedado relegados.

“El enfoque constructivista sostiene la idea de que el mundo social, o más concretamente el sistema internacional, es una construcción humana basada en ideas compartidas”⁴⁶. Podría decirse que el sistema internacional se encuentra constituido por agentes y estructuras. Agentes que en la mayoría de los casos pueden ser Estados, pero en muchos otros no. El enfoque constructivista permite evitar la reificación del Estado–Nación como el único sujeto del sistema internacional y abre la puerta a una variedad de actores que participan y se constituyen en la estructura. Actores que establecen procesos de interacción y que pueden ser estudiados en virtud de comprender las múltiples dinámicas que se configuran en el ambiente internacional; de esta forma,

Las regiones y los territorios son los que contienen y sostienen los procesos productivos y sociales que facilitan o frenan la inserción internacional; como resultado, existen presiones para que se inserten dentro del sistema internacional por la vía de la participación activa, dinámica y competitiva de sus agregados económicos a la economía mundial”.⁴⁷

Por tanto, es importante dejar claro que las políticas son de competencia nacional buscando e garantizar equidad interregional para reducir las desigualdades del empleo. Éste tipo de políticas se gestionan desde el centro; y el desarrollo se gestiona sectorialmente con el objetivo de mejorar las condicionales de vida de las

⁴⁵ Ver Olaya, Barbosa, Sandra. Proyecto inédito de Investigación. Observatorio de Política Exterior Colombiana – OPEC.

⁴⁶ Ver K. Sodupe, La teoría de las relaciones internacionales, p. 170.

⁴⁷ Ver Botero, María Helena Y Cardoso Luis Alberto. “ La regionalización de las Relaciones Internacionales en un Estado centralista” *Papel político Facultad de Ciencias políticas y Relaciones Internacionales pontificia Universidad Javeriana- Bogotá- Colombia*. N° 2, Vol 14 (julio 2009): p 611.

regiones y retirar las restricciones al desarrollo, en el marco de estrategias de descentralización y ordenamiento territorial. Adicional a esto, como lo menciona Carlos Jorge Caicedo, se ubican las políticas de desarrollo económico territorial que buscan la creación de empresas, la generación de empleo y la competitividad de un territorio determinado. Esto se entiende como un proceso endógeno, donde las políticas se toman en cuenta basadas en las iniciativas de los habitantes y recursos disponibles en el entorno de un territorio.⁴⁸

Es así como “las regiones se encuentran en una paradoja: un sistema que promulga la multiplicidad de actores en la articulación en el sistema internacional, donde encuentran gran cantidad de oportunidades para trabajar directo con el contexto internacional y el Estado-Nación como institución integradora, para trabajar conjuntamente con las regiones para su correcta inserción en la internacional acorde a los parámetros de la globalización⁴⁹”.

Es por esta razón que las regiones o territorios como lo menciona Boiser, deben tener un fuerte componente de descentralización en la gestión de desarrollo, de esta manera el Departamento del Magdalena tiene por objetivo internacionalizar la economía regional para insertarse en la economía global pues como se mencionó en el primer capítulo, tiene una posición geográfica respecto al país primordial, así como globalmente, especialmente Estados Unidos, factor por el cual hay que explotar.

Teniendo en cuenta, lo anterior el Departamento creó en el Plan Regional de Competitividad con estrategias dirigidas a la internacionalización (Anexo 9), basándose en el desarrollo de clusters como proceso fundamental para propiciar el desarrollo endógeno construido a partir de la iniciativa pública privada, con el objetivo de insertar al Departamento en la esfera global.⁵⁰(Ver Anexo 10).

2.1. EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DEL DEPARTAMENTO:

Como se ha mencionado anteriormente, Colombia desde 1990 ha sido un actor económico- activo en el proceso de apertura económica. Ha trabajado profundamente en la inserción internacional, con un comercio más libre y con una serie de relaciones

⁴⁸ Comparar Caicedo, “Políticas e instituciones para el desarrollo económico territorial en América Latina y el Caribe. El caso de Colombia”,2008. p 17. Documento Electrónico.

⁴⁹ Ver Botero María Helena- Cardoso Luis Alberto “La regionalización de las Relaciones Internacionales en un Estado centralista” .p 611.

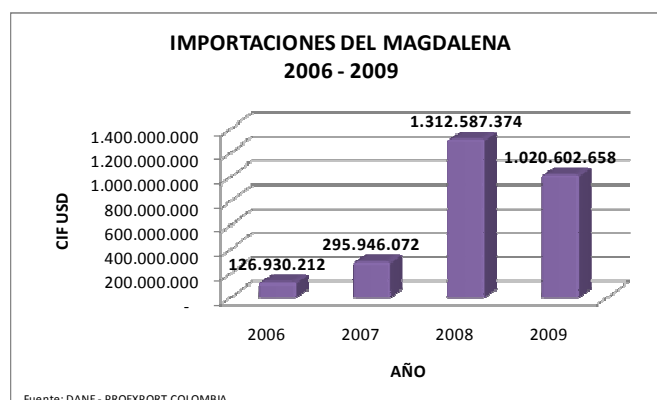
⁵⁰ Comparar Comisión Regional de Competitividad en “Plan Regional de Competitividad – Una propuesta para el desarrollo de Santa Marta y el Magdalena”. Documento Electrónico.

comerciales favorables e importantes para mayor internacionalización de la economía colombiana.

Para el caso específico del Departamento del Magdalena, el Gobierno Nacional ha adelantado procesos para que las regiones se fortalezcan para la inserción internacional haciéndolos crear agendas de competitividad como también la identificación de productos que pueden llegar a ser potenciales internacionalmente, pero no han sido muy fructíferos para el Departamento, pues a pesar de tener una posición estratégica favorable, no se han identificado productos potenciales para llegar a ser de talla mundial.

En el 2004 se hizo una valoración en cuanto a la internacionalización departamental, agrupando sub factores de comercio global de bienes, exportaciones de bienes, políticas e instituciones, importaciones de bienes inversión extranjera y cultura hacia la globalización. “El Magdalena se ubicó considerables puestos según los indicadores de competitividad, en las variables de empresas extranjeras en contratación pública (puesto cuarto) y Tasa de orientación exportadora no tradicional (puesto quinto). Puestos intermedios alcanzó en Tasa de orientación exportadora total (puesto diez), Dinámica de las exportaciones y Diversificación de mercados ubicándose en el puesto número doce”.⁵¹

Gráfico 10. Importaciones Departamento del Magdalena 2006- 2009.



Fuente: Gráfico realizado por el autor de la presente monografía, con base en los datos proporcionados por el Dane y Proexport.

⁵¹ Ver Ministerio de Industria comercio y Turismo “Estructura Productiva de comercio exterior del Departamento del Magdalena. Bogotá, 2004. Documento Electrónico

Gráfico 11. Importaciones del Departamento por sector 2009

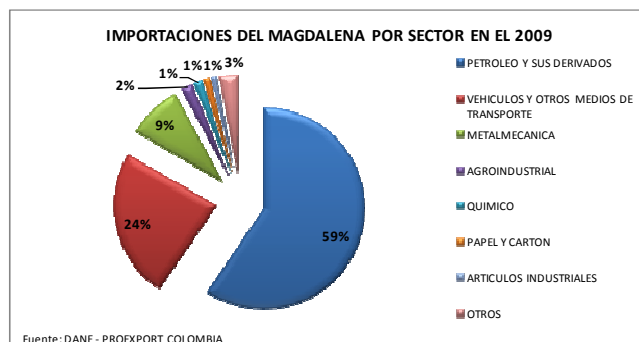
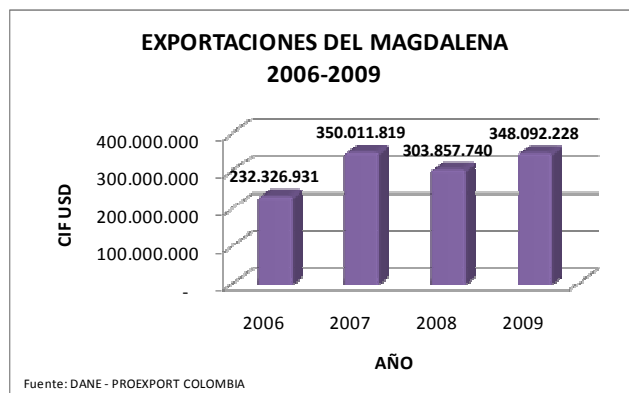


Gráfico realizado por el autor de la presente monografía, con base en los datos proporcionados por el Dane y Proexport.

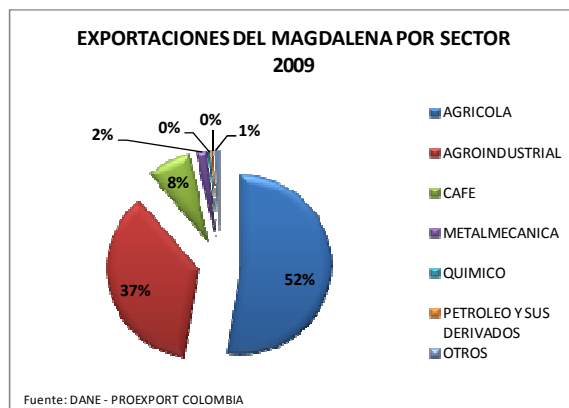
Las importaciones del Departamento tuvieron un decrecimiento entre los años 2006 y 2007, con un gran repunte en el 2008 pero para el 2009, las importaciones pasaron de 1.312.587.354 millones de dólares a 1.020.602.658 millones de dólares. Los principales productos que se destacan son: El petróleo y sus derivados, los vehículos, metalmecánica, entre otros

Gráfico 12. Exportaciones del Departamento del Magdalena 2006-2009



Fuente: Cuadro realizado por el autor de la presente monografía, con base en los datos proporcionados por el Dane y Proexport.

Gráfico 13. Exportaciones del Departamento del Magdalena por sector.



Fuente: Cuadro realizado por el autor de la presente monografía, con base en los datos proporcionados por el Dane y Proexport.

Como se ha mencionado a lo largo de esta investigación, el Departamento no cuenta con productos potenciales para competir internacionalmente. Aunque las exportaciones han aumentado notablemente entre el 2006 y el 2009, la participación de las exportaciones del departamento, frente al Nacional es mínima. Igualmente, no ve diversificación, innovación ni valor agregado en las exportaciones.

2.2 COOPERACIÓN INTERNACIONAL:

La cooperación para el desarrollo “comprende el conjunto de actuaciones, realizadas por actores públicos y privados, entre países de diferente nivel de renta con el propósito de promover el progreso económico y social de diversas zonas y que resulte sostenible”⁵²

Para el Departamento del Magdalena creo las estrategias transversales en el marco del plan de desarrollo del Senador Omar Díaz-Granados 2008-2011; donde se definió un rubro identificado como “Convenios de cofinanciación, de cooperación internacional y entidades de desarrollo público y privado” por el monto de \$4.619,8

⁵² Ver Plan Regional de Competitividad “Una propuesta para el desarrollo de Santa Marta y el Magdalena”, Santa Marta, 2009. p 29.

millones, financiado con recursos propios de libre inversión, que no se identifican programas específicos.⁵³

Para 2009, se crea la dirección de cooperación internacional, que como menciona Nancy Romero directora de la oficina del proyecto “La oficina nace a partir de la necesidad de adquirir oportunidades para conseguir recursos, para complementar las acciones implementadas por el plan de desarrollo. Hemos trabajado en planeación, identificando los problemas de cada una de las necesidades y cuales son susceptibles a cooperación internacional”⁵⁴.

La oficina de cooperación internacional ha adelantado proyectos en materia de turismo con Costa Rica, pues es un país que tiene la experiencia en estos temas, lo ideal es trabajar con ellos en el programa CTPD⁵⁵ en un futuro.

Igualmente, se han trabajado proyectos de cooperación para la niñez y la infancia, trabajamos con UNICEF, con UNODC (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito) para el trato de personas que si no se ataca pronto podría presentarse muchos problemas pues están relacionados con el turismo.⁵⁶

El Departamento del Magdalena está iniciando un camino en cuanto a cooperación internacional, pero el potencial está en el turismo, se han adelantado muchos proyectos orientados hacia esta estrategia, pero la mayoría están ejecutándose por el sector privado con la consolidación del corredor *ecoturístico*⁵⁷, trabajando en acciones como la doble calzada que viene desde Ciénaga hasta Mama toco. Es claro,

⁵³ Comparar Departamento del Magdalena, Oficina Asesora de Planeación, Plan de desarrollo departamental 2008-2011, Magdalena, feb 2009. p 77

⁵⁴ VER Anexo N° 15. Entrevista Nancy Romero – directora de la oficina de Cooperación internacional de la Gobernación del Magdalena.

⁵⁵ CTPD: Cooperación Técnica Para Países en Desarrollo. La institucionalización de la CTPD fue un indicio de que los países del Sur y del Norte habían reconocido dos cosas: que, desde el punto de vista de las tecnologías y de la experiencia del desarrollo, el Sur tenía mucho que ofrecer, y que las soluciones del Norte a los problemas del Sur a menudo no eran atinadas, precisamente porque el personal del proyecto con frecuencia carecía de experiencia respecto a las condiciones locales. Ver: Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Documento electrónico.

⁵⁶ Ver Anexo N° 15. Entrevista Nancy Romero.

⁵⁷ Ecoturismo: Aquella modalidad turística ambientalmente responsable que consiste en viajar o visitar áreas naturales con el fin de disfrutar, apreciar y estudiar los atractivos naturales (paisaje, flora y fauna silvestres) de dichas áreas, así como cualquier manifestación cultural (del presente y del pasado) que puedan encontrarse ahí, a través de un proceso que promueve la conservación, tiene bajo impacto ambiental y cultural y propicia un involucramiento activo y socioeconómicamente benéfico de las poblaciones locales.

que para trabajar en internacionalización, hay que actuar conjuntamente con muchas transversales, para que el proceso sea efectivo.

2.3 ACCIONES ENCAMINADAS POR EL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA PARA PROMOVER EL TURISMO:

El turismo se ha convertido en el sector clave para el desarrollo económico de las regiones atrasadas, por su vertiente de atraer inversión, empleo, y sobre todo por mejorar la calidad de vida local.

En la actualidad, la actividad turística se ha convertido en un factor de gran importancia en lo concerniente al crecimiento y desarrollo económico, pues genera un gran cluster económico. “El turismo es el sector que integra un amplio abanico de actividades económicas, se considera actualmente como uno de los sectores de mayor dinamismo en el mundo para muchos países, en especial aquellos en vía de desarrollo en donde se ha convertido en una de las fuentes de divisas”⁵⁸.

Por esto, acorde con el Plan de Desarrollo Departamental y con el Plan Regional de Competitividad⁵⁹, se ha buscado promover mediante el turismo las siguientes variables:

- Crear en la población cultura para el turismo.
- Crear conciencia ambiental entre las comunidades receptoras de agroturismo y ecoturismo.
- Fortalecimiento del bilingüismo orientado a los prestadores de servicios turísticos.
- Desarrollar un portal turístico del Magdalena en internet.
- Diseñar un plan estratégico del sector a largo plazo, para desarrollar el cluster, de turismo e integre de la Administración Departamental + Administración Departamental + sector privado (Locales y/o externas).

⁵⁸ Ver Meyer, Daniel. *Turismo y desarrollo sostenible*, 2002. p 15.

⁵⁹ Documento que antecedió a trabajos como: La Agenda de Regional de Competitividad que permitió identificar los ejes estratégicos de productividad y competitividad del Departamento; La agenda prospectiva de Ciencia, Tecnología e Innovación CT&T; los documentos CARCE; el plan estratégico exportador PEER Y El Plan Maestro de Turismo. Ver Anexo 8 Entrevista Claudio Devani.

A pesar de que existe interés en consolidarse como el primer destino ecoturístico del país y del Caribe, pues cuenta con ventajas de localidad y con puertos de aguas profundas, se ha caracterizado por el aprovechamiento inadecuado de sus potencialidades territoriales.

Como menciona Vásquez Barquero, debe existir una sinergia entre lo público y lo privado, pues dejar solo a un sector de la economía no es benéfico para el desarrollo de la región; este es el caso del Magdalena, pues ha dejado en manos de los privado el desarrollo turístico y portuario.

En cuanto a los proyectos turísticos del sector privado se está ejecutando el siguiente proyecto:

2.3.1 Marina Internacional de Santa Marta: Es un proyecto que alberga más de 8 millones de dólares en inversión, buscando posicionar a Santa Marta como destino turístico de renombre en el Caribe⁶⁰. Aprovechando la posición geográfica, se espera que con este proyecto la marina se vuelva refugio de embarcaciones en tiempo de huracanes.

El objetivo principal de esta obra es albergar el mercado de botes de América del Norte que tiene un mercado de botes que representa la mitad de la demanda mundial de productos y servicios, pero “tiene el inconveniente generado por los continuos huracanes y tormentas tropicales, mientras que Santa Marta está ubicada en zona de poca influencia de Huracanes”⁶¹.

La concesión fue otorgada por la DIMAR mediante la resolución 002 de 2008 con un tiempo prorrogable de 20 años más, la cual se entregó después de diversos estudios mediante los cuales se estableció la viabilidad del proyecto en cuanto a los aspectos turísticos, visuales, económicos y ambientales para la ciudad, el Distrito de Santa Marta, intervino en la entrega de los permisos que tenían que ver con el Plan de Ordenamiento Territorial.

⁶⁰ Comparar Sociedad Portuaria de Santa Marta “Santa Marta, Refugio de embarcaciones”, 2008. Documento Electrónico.

⁶¹ Ver Marina de Santa Marta “Render proyecto Marina de Santa Marta”. Documento disponible en Cd entregado por la misma entidad.

Entre los socios se encuentran a la Sociedad Portuaria de Santa Marta y el Grupo Daabon, el distrito no tendrá participación en la ejecución del proyecto.

2.3.2 Turismo de Cruceros: El Magdalena tiene el privilegio de contar con uno de los escenarios naturales más diversos. Por esto, se tiene como objetivo de desarrollar y promocionar el turismo de cruceros.

El sector servicios es uno de los sectores que jalona la economía del departamento participando aproximadamente con un 54% del pib departamental y con un 56% del pib nacional; así mismo los ingresos por turismo receptivo durante el año 2007 totalizaron US\$2.263 millones; 1.3% del pib nacional estimado en US\$ 172 mil millones; de esta participación que el sector turismo le da al pib nacional, la región Caribe (Cartagena, Santa Marta y San Andrés) es la que posee mayor participación, ya que constituye la principal fuente de ingresos en esta región.⁶²

Así mismo el *turismo de cruceros*, sería una opción de desarrollo para la ciudad, pero es evidente en cifras con la participación del turismo en el pib nacional, que las ciudades del país que lo promocionan no cuentan con la infraestructura adecuada, lo que sucede en Santa Marta, donde la falta de infraestructura ofrecida por el puerto ha limitado el desarrollo del sector y ha impedido que sea vista por las líneas navieras como puerto apto para incluir en sus rutas como paradas constantes y recibir cruceros; en materia de instalaciones de turismo en el puerto de Santa Marta, la sociedad portuaria a petición del Presidente de la República el doctor Álvaro Uribe Vélez, ha invertido en una zona especial para la atención del turismo en la ciudad, llamada “Centro de Servicios de Apoyo Del Muelle Turístico para Cruceros”, obra adelantada durante el año 2004 y la cual fue entregada el 29 de julio del mismo año, día en que Santa Marta cumplió 479 años de fundada.

El costo de remodelación fue de 350 millones de pesos; En términos generales, “el proyecto contempla en el primer piso un gran hall de tráfico para recepción de turistas y en el segundo áreas libres de utilización múltiples, también contará con una infraestructura disponible en la azotea para la instalación de unos restaurantes o café con terrazas bajo cubierta liviana”.⁶³

⁶² Ver Proexport “Generalidades del turismo” 2009. Documento Electrónico.

⁶³ Ver Sociedad Portuaria de Santa Marta “Inaugurada la terminal de cruceros de Santa Marta.” *Sociedad Portuaria de Santa Marta* 2008. Documento electrónico.

Un aspecto positivo para el turismo de la ciudad es la continuación de la llegada del crucero “Encanto de los mares” desde noviembre de 2009 hasta abril de 2010, que llega todos los martes a las 7 de la mañana desde Cartagena y suelta amarras a las 5 de la tarde del mismo día para seguir su recorrido a Aruba, Curazao, Bonaire y Panamá, con 1.500 turistas y 800 miembros de la tripulación.

La ex presidenta de Proexport, María Elvira Pombo, calculó que con los cruceros de Royal Caribbean en el Puerto de Santa Marta la economía del Departamento recibe más de 3 millones de dólares, distribuidos entre comerciantes, tour operadores, taxistas, restaurantes, agentes de turismo, entre otros.

2.3.3 Logística Portuaria: Una región es relevante cuando se constituye a partir de la competitividad, asumiendo el rol de soporte físico de la propia internacionalización.

El espacio es la variable en la que el sector público se encarga de crear ventajas competitivas territoriales por medio de la influencia que impulse y oriente a través de la coordinación de esfuerzos con el sector privado.

Los aportes de Vásquez Barquero delimitan la importancia de las ciudades o regiones en función de la organización del sistema productivo donde los locales, formados alrededor de grandes empresas que realizan todas sus funciones o las más importantes, en la localidad donde se localizan, y cuyas actividades están integradas en la cadena de producción local donde los sistemas productivos locales articulados alrededor de empresas que forman cadenas de producción externas y carecen de vinculaciones productivas locales significativas. “Las empresas utilizan el espacio en el que se radican como un enclave que les permita realizar la producción y que mantener un sistema de relaciones económicas y sociales”⁶⁴.

Tomando en cuenta las potencialidades del Departamento del Magdalena, hay un claro enfoque como departamento estratégico en el contexto internacional, en el ámbito del desarrollo de la competitividad, pero que no ha podido ser desarrollado por el Departamento por las deficiencias económicas que presenta en su interior, al igual que, el rezago al interior Departamento frente a las demás regiones.

⁶⁴ Ver Vásquez Barquero. *Las nuevas fuerzas del desarrollo* .p.10.

Para el caso concreto el desarrollo territorial, si lo dinamizan las empresas con base en una orientación innovadora y sobre todo eficaz de la mano con las organizaciones públicas.

El desarrollo, ciertamente no puede ser privilegio de pocos. El desarrollo territorial es un proceso social de alta complejidad pero perfectamente inteligible, y en consecuencia perfectamente posible de ser intervenido para provocarlo o para acelerarlo. Ahora, es preciso pensar la cuestión del desarrollo regional en un contexto de economías de mercado, abiertas y descentralizadas. Seguimos tratando los territorios y las regiones como sistemas cerrados, y no damos la importancia debida a las relaciones de su entorno. No podemos intentar construir desarrollo territorial del siglo XXI con categorías mentales del pasado. Al contrario de lo ocurrido hasta el presente en las políticas públicas del desarrollo regional en América Latina, es imperativo colocar las ideas delante de la práctica.⁶⁵

Lo importante es que los territorios organizados comprendidos como un lugar con equipamiento físico derivado de la acción humana desempeñen un papel completamente nuevo al entrar a la competitividad.⁶⁶ De esta manera los adelantos en logística de transporte en cuanto a las importaciones y las exportaciones, conllevan a los países a adelantar inversión en este aspecto al igual que la inversión extranjera. La globalización económica ha permitido darle importancia a los flujos de mercancías dándole mayor importancia a los puertos marítimos. “Si existe un factor que hace que las economías de escala sean evidentes, es la movilización por vías marítimas o fluviales, porque a pesar de que implica una mayor inversión de tiempo, resulta mucho más económico que cualquiera de los otros medios de transporte”.⁶⁷

Los puertos de la región Caribe, como es conocida actualmente son altamente competitivos, en el ámbito comercial, mientras que los terminales del pacífico están atascados por el monopolio del Puerto de Buenaventura, motivo por el cual no permite sacarle mayor provecho a las ventajas que ofrece la ubicación del país, la cual podría aprovecharse como una ruta interoceánica atractiva para otras naciones.⁶⁸

En este sentido, los puertos marítimos tienen una importancia en el desarrollo de los países porque dentro de las cadenas de suministro internacional, es

⁶⁵ Ver. Boiser. *Teorías y metáforas sobre desarrollo territorial*. pp. 63-64

⁶⁶ Comparar Boiser. *Teorías y metáforas sobre desarrollo territorial*. p. 37.

⁶⁷ Ver “Análisis de los puertos Colombianos” *Revista zona logística* Edición 47. p 37.Editorial.

⁶⁸ Comparar “Análisis de los puertos Colombianos” *Revista zona logística*. N° 47. p 37. Editorial.

el eslabón más fuerte porque ahí converge los actores públicos como privados, también lo hace, la diferencia con transporte terrestre que solo va del transportador a la frontera. “En Colombia movemos un 90% del comercio vía marítima”⁶⁹, Los terminales marítimos son los mayores proveedores comerciales, pues las inversiones que se hacen en la infraestructura de transporte son fundamentales para incrementar la competitividad de cualquier país.

De igual manera, los puertos juegan un papel muy importante, siendo el sitio por donde principalmente se mueven las cargas de comercio exterior⁷⁰; comprenden un eslabón importante y significativo en la cadena de abastecimiento, por lo cual deben ser eficientes, en cuanto a tiempos de atención a los buques, tener una infraestructura optima, para ser competitivos internacionalmente.

Por esta razón, el departamento del Magdalena, “estima que para el 2012 se consolide como el primer centro de servicios de comercio exterior y logística internacional del Caribe colombiano para importadores y exportadores del país, especialmente del centro-oriente colombiano”.⁷¹

El Departamento del Magdalena en cuanto a logística portuaria, cuenta con ventajas tanto comparativas y competitivas, reconocidas en la Agenda interna para la productividad y competitividad:

a. Ventajas comparativas

- Cercanía a los mercados de Europa y Estados Unidos
- Cercanía a las islas del Caribe
- Rutas directas sin pasar por el Canal de Panamá
- Puerto de Calado Natural

b. Ventajas competitivas

- Único puerto del Caribe colombiano con conexión de ferrocarril hacia el interior del país

⁶⁹ Comparar Anexo 6 Entrevista Oscar Medina Mora

⁷⁰ Un aspecto importante de esta dinámica es la rápida respuesta a las demandas de los mercados internacionales, el justo a tiempo, suponen que todo el proceso de la logística sea eficiente y lograr proveer al consumidor final de productos con precios competitivos.

⁷¹ Ver Departamento Nacional de Planeación “Agenda Interna Para la Productividad y la Competitividad Documento Regional Magdalena”, junio, 2007. Documento Electrónico.

- Existencia de zona franca industrial a 5 km del Puerto de Santa Marta.
- Tres vías pavimentadas que atraviesan el departamento y lo interconectan con el resto del país.

Las ventajas identificadas anteriormente se hicieron en el 2007, motivo por el cual dentro sus necesidades estaba crear un puerto en Sitio Nuevo Magdalena en el corregimiento de Palermo.

Para 2008, este puerto ya estaba en funcionamiento, generándole mayor competitividad al departamento, pues como menciona Nicola Sandoval, General de Palermo Sociedad Portuaria,

El puerto cuenta con una ubicación muy favorable, pues están fuera de la ciudad dándoles posibilidad de expansión, contrario a los demás puertos que nos compiten; igualmente tienen ventaja por calado por la profundidad del río que nos permite atracar barcos en mayor tamaño; también estamos ubicados a un kilómetro y medio de la troncal que lleva al interior del país por lo cual nos lleva acceso directo del puerto a la vía principal evitando congestión y tráfico, tenemos también una condición aduanera especial que nos habilita la DIAN hace dos años, que nos permite tener carga por un año antes de nacionalizarla, contrario a los demás puertos de la zona que solo se les permite 60 días de estar en puerto⁷².

La creación de Puerto Palermo, es una apuesta para la competitividad y la internacionalización, del Departamento del Magdalena, porque solo hasta el momento tenía a la Sociedad Portuaria de Santa Marta, que por área, estaba limitada, solo tiene 17 hectáreas es un puerto natural de aguas profundas, el único en Colombia.

Son muchos los beneficios que se tienen al tener una nueva infraestructura portuaria en el departamento, porque es mayor el volumen de carga que va a manejar, porque es mayor infraestructura para ofrecer a los nuevos inversionistas al Magdalena; igualmente, el departamento atiende al sector bananero sector importante en la economía del país motivo por el cual necesita más puertos en la zona; la cercanía al Cesar, hace que el departamento atienda las exportaciones de carbón del país, en la medida que tenga mayor infraestructura portuaria hay mejores servicios para toda la industria que está dando la economía del Departamento.⁷³

El corredor Santa Marta- Barranquilla- Cartagena, poseen elementos importantes para consolidarse como cluster portuarios alrededor de las actividades

⁷² Ver Entrevista Nicola Sandoval Minervini. Gerente General Palermo Sociedad Portuaria.

⁷³ Comparar Entrevista Nicola Sandoval Minervini. Gerente General Palermo Sociedad Portuaria.

exportadores y turísticas que se desarrollan en esa franja costera. Para 2004 el corredor portuario movilizó el 53% de la carga portuaria nacional. El Magdalena movilizó la mayoría correspondiente al carbón.⁷⁴

La sociedad Portuaria de Santa Marta, pese a la creación de puerto Palermo, por los planes de expansión portuaria del Presidente Álvaro Uribe, por la necesidad propia de expandirse y por el contexto económico; iniciaron los planes de inversión para poder competir internacionalmente.

La ley 1 de 1991 decreto que el Gobierno Nacional podía dar a concesión al sector privado el manejo de los puertos marítimos; estas concesiones se dan por un periodo de tiempo determinado pero con la ventaja de ser prorrogables mediante planes de expansión portuaria. Durante el Gobierno de Álvaro Uribe se hizo el plan de expansión portuaria, donde se beneficiaron los puertos del departamento pues sin estos, no habría posibilidad de crecimiento.

Iván Díaz- Granados, Jefe de Seguridad de SPSM, menciona que debe existir una interrelación entre el Gobierno Nacional, La Alcaldía de Santa Marta, La Capitanía de Puertos y el Instituto Nacional de Concesiones para poder lograr este tipo de acciones, pues ellos son los que dan el permiso para poder ejecutarlas.

Las inversiones propuestas para SPSM, están dirigidas a la ampliación de la terminal de contenedores y de gráneles incrementando su capacidad de rendimiento, como menciona Mauricio Suárez Gerente General de SPSM :

La incrementará haciéndolo más eficiente para estar a la altura de terminales de contenedores de clase mundial en las cuales la seguridad y eficiencia son el objetivo principal. Habrá una reingeniería en los procesos de preparación de la carga e inspecciones, la cual ya ha iniciado con la implementación del SPINNAKER (Software de TIDEWORKS™ para organización de patio y buque), además de procedimientos de Inspección Física Simultánea, encabezados por el Ministerio de Comercio exterior. La dinámica será tal que se atenderán naves más grandes (buques Panamax de contenedores) y con menores tiempos de permanencia. Esto se logrará con la mejora en la eficiencia operacional (300% aprox) que nos brindan los nuevos equipos, 35 movimiento/hora⁷⁵.

⁷⁴ Comparar Viloria de la Hoz, Joaquín. “Ciudades portuarias del Caribe colombiano: propuestas para competir en una economía globalizada”, 2006. p 23. Documento Electrónico.

⁷⁵ Ver Entrevista Mauricio Suárez. Gerente Sociedad Portuaria de Santa Marta.

Este tipo ampliaciones se tienen previstas en tres fases, la primera del 2009 al 2012 con una inversión de 127 millones de dólares; la segunda de 2013 al 2022 y la tercera de 2033 a 2035. (Ver Anexo 16 fases ampliación SPSM).

En la actualidad el terminal tiene capacidad para recibir 100.000 contenedores y finalizado el proyecto quedará en capacidad de manipular 420.000 contenedores al año con los demás equipos necesarios se convertirá en un puerto de trasbordo, mencionó Mauricio Suárez.

Igualmente, Iván Díaz- Granados menciona, que con la ampliación del Terminal y la modernización de equipos habrá más eficiencia en los tiempos de operación de las mercancías, facilitando el comercio y la actividad portuaria exterior. La idea, es que el desarrollo de la región siga latente es por eso, que la SPSM, continuamente está buscando los más altos estándares de calidad.⁷⁶

Como se puede ver, el Gobierno Nacional se limita en dar los permisos necesarios para que el sector privado actúe acorde a sus direcciones pero pensando en su propio beneficio.

⁷⁶ Comparar Sociedad Portuaria de Santa Marta “*Puerto de Santa Marta prepara construcción del terminal de contenedores*”. 2009. Documento Electrónico.

3 POSIBILIDAD DE INTERNACIONALIZACIÓN DEL DEPARTAMENTO DEL MAGDALENA Y FORTALECIMIENTO DE LA COMPETITIVIDAD A PARTIR DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS

El presente capítulo tiene por objetivo desarrollar una estrategia basada en por qué es necesario el proceso de internacionalización del Departamento, pese a los análisis hechos en los anteriores capítulos.

El Departamento del Magdalena ha visto la necesidad de insertarse internacionalmente, trabajando conjuntamente con los procesos de globalización para lograr competir en los mercados externos; pero esto no se ha visto reflejado en la práctica pues, aunque existan documentos escritos y existan iniciativas locales, falta mucho para que todas las ideas que se tienen se puedan articular con la realidad.

La propuesta que se pretende demostrar en el presente capítulo, es manejada bajo los preceptos expuestos en los Planes de Desarrollo Departamentales, en Las Agendas Internas de Competitividad, y los Planes Regionales de Competitividad, para así llegar al desarrollo endógeno postulado por Antonio Vásquez Barquero. “La teoría del Desarrollo endógeno va más allá de la utilización eficiente de los recursos y del potencial del desarrollo, y analiza los mecanismos que están detrás de la función de producción, en “la caja negra”, que tienen que ver con la organización de la producción, la difusión de las innovaciones, la dinámica urbana y el desarrollo de las instituciones”⁷⁷.

Se busca entonces, hacer un cambio en la adaptación institucional, darle una organización flexible de la producción, propiciar el desarrollo urbano del territorio y sobre todo difundir las innovaciones del conocimiento.⁷⁸

El Departamento del Magdalena pese a contar con ventajas comparativas naturales como su posición geográfica y con puertos marítimos en excelentes

⁷⁷ Ver Vásquez Barquero. *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. p. 40.

⁷⁸ Comparar Vásquez Barquero. *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. p. 40.

condiciones, se encuentra rezagado en su actividad exportadora, pues esta, se basa en la comercialización de productos sin valor agregado, por esta razón se ha buscado llevar a una mayor escala la producción.

Se podría decir que el modelo de organización de la producción se ha centrado en el sector privado, y su producción la ha basado en el sector primario, motivo por el cual no podrían competir internacionalmente. La propuesta entonces, radica en buscar la diversificación de sus productos, para que este proceso introduzca parte de los cambios necesarios hacia una evolución en sectores de clase mundial. Además, se debe desarrollar y potencializar el sector servicios, ya que los últimos indicadores han mostrado que este es el sector que está jalonando la economía departamental. La endogeneidad se manifestaría entonces por medio de la reinversión local, con miras hacia la diversificación de la economía local. Se buscaría por parte del departamento del Magdalena un trabajo en conjunto con el sector privado, de esta forma el desarrollo local se diseminaría en todo el territorio, para que, de esta manera, pueda competir internacionalmente potencializando las ventajas que ya poseen y las nuevas por desarrollar.⁷⁹ Se debe enfatizar la sinergia entre lo público y lo privado, pues de esta manera se garantizan experiencias exitosas de desarrollo territorial.

El Departamento del Magdalena debería implementar un modelo de organización de la producción basado en la creación de un sistema de intercambios locales, generando nuevas estrategias territoriales, para formar ventajas competitivas en los mercados. Debido a que, como menciona Vásquez Barquero, en el escenario actual, caracterizado por la globalización, las ciudades o territorios, en términos de Sergio Boiser, se han convertido en el espacio preferente del desarrollo, ya que se toman las decisiones de inversión y se realiza la localización de las empresas industriales y de servicios.⁸⁰

Se busca también que el departamento tome decisiones locales relevantes frente a las diferentes opciones de desarrollo, y al uso de los instrumentos correspondientes para definir el entorno. Obviamente, detrás de esto debe haber un

⁷⁹ Comparar Boiser, Sergio “Hay espacio para el desarrollo local en la globalización” *Cepal* N° 86.2005 p. 54.

⁸⁰ Comparar Vásquez Barquero. *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. p. 40.

arreglo político de descentralización,⁸¹ para que de esta manera las decisiones no estén direccionadas desde el centro sino desde el departamento en sí.

Siguiendo los lineamientos del desarrollo endógeno, se tiene en cuenta ahora el factor de la innovación, donde un territorio organizado puede generar sus propios impulsos tecnológicos de cambio. El proceso tecnológico permite aumentar la productividad; las empresas toman su decisión de inversión teniendo en cuenta sus capacidades y oportunidades, las cuales son proporcionadas por el territorio en el que están localizadas, pero siempre y cuando exista una interacción entre las organizaciones, la difusión de las innovaciones, y el cambio de las instituciones.⁸²

El Magdalena solo ha innovado en el sector portuario, pero no como iniciativa gubernamental sino desde el sector privado, como se ha mencionado, quien es el que administra los puertos y sus actividades. En este sentido, la única intervención del gobierno regional viene dada por la participación en la junta directiva de los respectivos puertos.

Es de mencionar que, en cuanto a las capacidades de Ciencia y Tecnología y de Investigación y Desarrollo, el Magdalena está totalmente rezagado, dado que no alcanza a tener el 1% de la participación del PIB Nacional en este rubro.

Como conclusión, se podría decir entonces, que las ciudades o territorios son los que dan nuevos senderos de desarrollo, contribuyendo principalmente a través de dos vías: La exportación de servicios, se podría ver reflejado a través de los puertos pues estos deben estar acorde a lo que le exige la capacidad productiva del departamento, debe cumplirle a todos clientes de comercio exterior todas sus necesidades, tener bodegas, patios de almacenamiento, muelles bien habilitados y poderle decirle a los clientes que hay puertos que pueden atender a las necesidades y que además, existen puertos nuevos en el Departamento que, viéndolo desde el aspecto competitivo, se pueden adaptar a las necesidades de los clientes, esto para el caso de Puerto Palermo.⁸³ Otro aspecto, importante de recalcar es la importancia de los puertos del Departamento para el fortalecimiento del turismo pues, a través del

⁸¹ Comparar Boiser, Sergio “Hay espacio para el desarrollo local en la globalización”. p. 54.

⁸² Comparar Vásquez Barquero. *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. p. 37.

⁸³ Ver Entrevista Nicola Sandoval Minervini.

puerto de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, están llegando cruceros semanales que simplemente antes no lo hacían, en este sentido, el Magdalena ha hecho esfuerzos financieros para invertir en el “Centro de Servicios de Apoyo del Muelle Turístico para Cruceros” con el objetivo de brindar todo tipo de servicios turísticos para satisfacer la necesidad de los visitantes. Con solo un agravante, y es que el mismo muelle se utiliza para la llegada de cruceros y de contenedores. En general, la apuesta está hecha, se debe esperar ahora a que se elaboren los planes de expansión del terminal de contenedores.

Como última vía contemplada en este aspecto, se tiene la producción que favorece la competitividad global de las empresas. El Departamento del Magdalena todavía no lo ha elaborado, pero lo tiene presente dentro de sus apuestas productivas en la Agenda Interna de competitividad y productividad, elaborar un plan de marketing de Ciudad- Región, que permita difundir de manera articulada, los atributos diferenciadores de la Ciudad/Región, para atraer Inversión Extranjera Directa (IED).

Se podría decir que otra estrategia a seguir para lograr el desarrollo endógeno; es “la creación de alianzas estratégicas entre empresas, dando lugar a crear sinergias entre estas para poder responder a los desafíos para la aparición de innovaciones tecnológicas; cuando se hacen este tipo de alianzas se generan ventajas competitivas en los mercados, permitiéndoles mejorar la rentabilidad y ampliar las cuotas del mercado”⁸⁴. La sociedad Portuaria de Santa Marta inició una alianza estratégica con SSA International, que es la empresa que hace parte de SSA Marine, quien es el operador de terminales marítimas y ferroviario privado más grande del mundo.

De hecho este proyecto de los contenedores lo estamos realizando con una compañía S S.A MARINE, quienes manejan el puerto de Manzanillo International Terminal en Panamá, ellos tienen una base en Panamá, donde reciben el mercado de oriente, pero nosotros como somos socios de ellos podríamos transformarnos en un punto de importante para el trasbordo de contenedores del Caribe.⁸⁵

⁸⁴ Ver Vásquez Barquero. *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. pp. 64-65

⁸⁵ Ver Entrevista Iván Díaz Granados – Jefe Seguridad Sociedad Portuaria de Santa Marta

Con esta alianza las operaciones del puerto se van a incrementar notablemente, al igual que las inversiones en cuanto a equipamiento y la ampliación del puerto.

Lo mismo sucede con Palermo Sociedad Portuaria, pues una de sus estrategias para ser un puerto competitivo es invitar a sus clientes potenciales a ser socios de Palermo, para generar alianzas estratégicas, al día de hoy, todavía no se ha concretado ninguna pues el puerto lleva en funcionamiento un año.

El presente capítulo concluye con que los “sistemas productivos formados por redes de empresas que producen bienes nuevos o utilizan nuevos métodos de producción y organización las regiones pueden partir de su propio potencial del desarrollo”⁸⁶.

Es así, como el Departamento del Magdalena para que su estrategia de internacionalización sea exitosa, deben saber utilizar sus recursos naturales con nuevos métodos de producción y organización la región puede potencializarse como una región desarrollada, pues la globalización ha contribuido al desarrollo de actividades de servicios, actividades características del departamento.

⁸⁶ Ver Vásquez Barquero *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. p. 101.

4 CONCLUSIONES

A través del desarrollo investigativo de la presente monografía fue posible mostrar que el trabajo sobre estrategias innovadoras es determinante, al establecer que existe una relación entre las acciones que emprenden tanto el sector público como el sector privado, en aspectos dirigidos hacia las concesiones y planes de expansión portuaria, donde la Nación le concede al privado ejecutar las acciones de infraestructura, avances en logística.

Por su parte, la Nación, da pautas para que las regiones actúen con autonomía, frente a decisiones de competitividad e internacionalización. En otras palabras, la actuación de las regiones para atender las necesidades y prioridades influencia directamente la capacidad sostenerse a sí misma hacia el futuro logrando una verdadera internacionalización.

En primera instancia, es necesario el proceso de internacionalización del Departamento del Magdalena pues las condiciones actuales departamentales lo requieren, es una de las regiones más pobres del país, las condiciones socioeconómicas del departamento demuestran que hay altos índices de analfabetismo, altos índices de necesidades básicas insatisfechas; al lograr insertarse en la esfera internacional podrían mejorar su economía pues esta se podría diversificar.

En segundo lugar, el Departamento tiene la capacidad para internacionalizarse pues tiene las condiciones naturales para que las empresas se puedan establecer; su capital, Santa Marta se encuentra en el sexto puesto del ranking de doing bussiness pues es una de las ciudades en donde los tramites de creación de empresa, de trámites de exportación e importación son mucho más rápidos y efectivos que en las ciudades capitales; igualmente cuenta con la infraestructura portuaria necesaria para atender la cadena de distribución física internacional; un territorio que trabaja en torno al desarrollo logístico como pilar para mejorar su economía; gracias a sus puertos y a su localización geográfica el departamento ha trabajado fuertemente en el desarrollo del turismo para internacionalizar el departamento.

En tercer lugar, Colombia y más específicamente el Departamento del Magdalena como región, deben trabajar en la búsqueda de inversión extranjera para afrontar la tarea de modernizarse y aprovechar el nuevo puerto creado, así como los planes de expansión del puerto de Santa Marta.

En cuarto lugar el Departamento del Magdalena debe trabajar en una mayor interrelación entre lo público y lo privado en una plataforma estratégica que adquiere mayor importancia en la medida que se reconoce la significación de la sinergia como fundamento del desarrollo del territorio, y sobre todo, en la base de la innovación, clave para lograr el desarrollo del departamento. No dejar solo al sector privado en todas las actuaciones, debe existir cooperación entre estos dos.

Es muy importante, que las Agendas de Competitividad Regional elaboradas por el Departamento, bajo dirección del Departamento Nacional de Planeación sean ejecutadas que no solo queden un documentos institucionales porque desde ese punto es que parte la internacionalización del departamento; cuenta con un respaldo en términos de infraestructura, la proyección internacional, por parte de la región, debe estar acompañada de políticas y proyectos convertidos en realidad, para generar entornos competitivos.

Así bien, los retos que impone la globalización deben ser mirados como una presión para mejorar interiormente de las regiones, basadas en la infraestructura, pues existe una interrelación con crecimiento económico, viéndola como competitividad global que, puede llegar a constituir como un fracaso o un éxito los procesos de internacionalización en las regiones.

BIBLIOGRAFÍA

Boiser, Sergio. *Teorías y metáforas sobre desarrollo territorial*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Santiago de Chile: Cepal, 1999.

Vásquez Barquero, Antonio. *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. Universidad Autónoma de Barcelona. Barcelona. Antoni Bosh: 2005.

Capítulos de Libros

Garofoli, Gioacchino. Economía del territorio, “*trasformazioni economiche e sviluppo regionale*”. Milano: Etaslibri. 1992 p. 277

Garofoli, Gioacchino. *Endogenous development and Southern Europe*. Avebury: Aldershot. 1992

Garofoli, Gioacchino. *Ristrutturazione industriale e territorio*. Milano: Franco Angeli, 1978. P. 282.

Medina, Oscar. *El puerto*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Bogotá: Cepal, 2006.

Meyer, Daniel. *Turismo y desarrollo sostenible*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2002.

Vásquez Barquero y Oscar Madoery “*Transformaciones globales, instituciones y políticas de desarrollo local*” Rosario: Editorial Homo sapiens, 2001.

Artículos en publicaciones periódicas académicas y no académicas

Arocena, Jose. “Globalización, integración y desarrollo local. Apuntes para la elaboración de un marco conceptual” en *Revista Persona y Sociedad Ilades*, Universidad Católica del Uruguay, Santiago de Chile, (abril de 1997).

Boiser, Sergio “¿Y si el desarrollo fuera una emergencia sistémica?” *Revista Clad Reforma y democracia*. N° 27. (Octubre 2003).

Boiser, Sergio “Hay espacio para el desarrollo local en la globalización” *Revista de la CEPAL*. N° 86 (Agosto 2005).

Boiser, Sergio “Una (re)visión heterodoxa del desarrollo (territorial): un imperativo categórico” *revista de Estudios Sociales, Revista de Investigación Científica*. Vol. XII, no. 23 (enero-junio de 2004).

Boiser, Sergio. “¿Y si el desarrollo fuese una emergencia sistémica? *Revista CLAD Reforma y Democracia*. No.27 (octubre 2003)

Boiser, Sergio. “Crónica de una muerte frustrada: el territorio en la globalización. La recuperación de las políticas territoriales”. *Revista Politika*. N° 1, (Diciembre 2005).

Boisier, Sergio. “Algunas reflexiones para aproximarse al concepto de ciudad-región”. *Revista estudios Sociales*. N° XIV (2006).

Botero María Helena y Cardoso Luis Alberto “ La regionalización de las Relaciones Internacionales en un Estado centralista” *Papel político Facultad de Ciencias políticas y Relaciones Internacionales, Pontificia Universidad Javeriana*. n°2, Vol 14 julio 2009: pp 609-644.

Caicedo Cuervo, Carlos “Políticas e instituciones para el desarrollo económico territorial en América Latina y el Caribe. El caso de Colombia” *Instituto Latinoamericano y el Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES) Revista de la CEPAL*, N° 3. (Julio 2008).

Fujita Masahisa, Krugman Paul “The new economic geography: Past, present and future”. *En Papers in Regional Science*. (2004) p.147

Marsiglia, Javier y Pintos, Graciela “La construcción del desarrollo local y regional: actores, estrategias y nuevas modalidades de intervención” *Cuadernos del CLAEH* N° 78-79,(año 1997): p 97.

Redacción Zona Logística “Análisis de los Puertos Colombianos” publicado en *Zona Logística*, Edición 47. (2009).

Revista Alimentos “Entrevista Mauricio Suárez- Gerente General Sociedad Portuaria de Santa Marta” Edición N° 10. Disponible en: <http://www.revistaalimentos.com.co/ediciones/edicion-10/especial-exportaciones/el-multiproposito-de-la-sociedad-portuaria-de-santa-marta.htm>

Revista Portafolio y Universidad de los Andes, Facultad de Economía, Centro de Estudios de Desarrollo Económico.2006. “Geografía Económica de Colombia /Magdalena”. Fascículo 20. Página 170. Disponible en la página web: www.portafolio.com.co. Consultada marzo de 2009.

Sodupe, Kepa "La teoría de las relaciones internacionales a comienzos del siglo XXI", *Revista Española de Derecho Internacional*. vol. LVI, N° 1, (2004): pp. 641-643.

Torrijos Vicente, “La diplomacia centrífuga. Preámbulo a una política exterior de las Regiones”. *Revista Desafíos*, N° 2, Universidad del Rosario, Bogotá: Primer semestre de 2000. pp. 19 – 54

Vásquez Barquero Antonio “Desarrollo endógeno” 2009. pp. 1 -13. Consulta realizada mayo de 2009. Disponible en la página web: http://www.geomundos.com/ongs/CORPOENDOGENA/desarrollo-endogeno1antonio-vazquez-barquero_doc_19398.html

Vásquez Barquero Antonio “Desarrollo local, una estrategia para tiempos de crisis” *Universitas Forum*, Vol 1, N° 2, (mayo de 2009). p 5.

Otros documentos

Albuquerque, Francisco “Servicios empresariales y desarrollo económico local: una reseña temática” conferencia forjando un sector de servicios de desarrollo empresarial moderno y eficaz en América Latina y el Caribe” Río de Janeiro, Brasil. marzo de 1999.

Araujo Ibarra y Asociados “500 nuevos productos y servicios, para nueve regiones de Colombia, con gran potencial en Estados Unidos, Magdalena Estructura productiva y productos potenciales capítulos 3-1-4” , sitio web disponible en: www.portalaraujoibarra.com. p 13

Banco Mundial y Corporación Financiera Internacional “Doing Bussiness en Colombia 2010” disponible en : <http://subnational.doingbusiness.org>

Comisión Regional de Competitividad. Magdalena “Plan Regional de Competitividad: Una propuesta para el desarrollo de Santa Marta y el Magdalena”, Santa Marta, Septiembre de 2009.

Departamento del Magdalena. Oficina - Asesora de Planeación “Informe de gestión Plan de Desarrollo Departamental 2008-2011”. Santa Marta, 2009.

Departamento Nacional de Planeación “Agenda Interna Para la Productividad y la Competitividad – Documento Regional Magdalena”, Bogotá 2007 Página web disponible en <http://www.transformacionproductiva.gov.co/Library/News/Files/Documento%20Magdalena-Agenda%20Interna.pdf229.PDF>

Díaz-Granados, Omar. Departamento del Magdalena. Programa de Gobierno “El Magdalena Unido: La Gran transformación”. Santa Marta, 2008

Fuentes Giovanna. Michael Porter y la Competitividad. Septiembre de 2007. Consulta realizada el 24 de octubre de 2007. Documento electrónico disponible en www.elpais.com.co/paionline/notas/Septiembre172007/porter.html

Marina de Santa Marta “Render Proyecto Marina de Santa Marta”, 2009. Documento disponible en CD entregado por la Marina de Santa Marta.

Meisel Roca, Adolfo, “¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?”, Centro de estudios económicos regionales, Banco de la República Cartagena de Indias, Enero de 1999. P.22

Ministerio de Industria y Turismo. “Estructura productiva y de Comercio Exterior del Departamento del Magdalena”. Bogotá, 2004. Disponible en la página Web:<http://www.tlc.gov.co/eContent/Documentos/EstudiosEconomicos/documentos/Magdalena.doc>. Consultada el Martes 20 de abril de 2010.

Ministerio de industria, comercio y turismo” Estructura productiva y de comercio exterior del departamento de magdalena” Bogotá, 2004. Página Web disponible en www.tlc.gov.co/eContent/Documentos/.../documentos/Magdalena.doc

Oficina Asesora de Planeación del Magdalena - Plan de desarrollo departamental 2008-2011 “El Magdalena unido: La gran transformación” Santa Marta, 2008.

Olaya Barbosa, Sandra. Universidad del Rosario. “Estudio de las iniciativas regionales y locales que se han desarrollado en Colombia en materia de política exterior y / o su gestión internacional: La región Bogotá – Cundinamarca como región asociativa Medellín – Antioquia como región pivotal”. Inédito.

Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Documento electrónico “*Qué es CTPD*”. Consulta realizada el miércoles 21

de 2010. Disponible en la página web <http://www.fao.org/FOCUS/S/TCDC/Intro-s.htm>.

Proexport 2007, “Generalidades del Turismo”, consolidado de prensa. Consultada Noviembre de 2009. Página web disponible en <http://www.proexport.com.co/vbecontent/library/documents/DocNewsNo10137DocumentNo7983.pdf>

Proexport Colombia “puertos y servicios portuarios en Colombia”, julio 7 de 2006. Consulta realizada 15 de marzo de 2009. Documento electrónico disponible en: www.proexport.com.co

Ramos, José Luis y Correa Alfredo “Misión rural una perspectiva regional informe final, Universidad del Norte, IICA en Coordinación con TM editores, primera edición 1998.

Romero, Julio “El Departamento del Magdalena: situación social y económica” Sitio web disponible en http://www.ocaribe.org/downloads/taller_desigualdades/doc_magdalena_romero.pdf. Consulta realizada el 6 de mayo de 2010.

Sociedad Portuaria de Santa Marta “Inaugurada la terminal de cruceros de Santa Marta” ,2008. Consultada 24 de abril de 2010. Página Web disponible en <http://www.spsm.com.co/es/noticias/21.asp>

Sociedad Portuaria de Santa Marta “*Puerto de Santa Marta prepara construcción del terminal de contenedores*”, Abril de 2009. Sitio Web disponible en: http://www.spsm.com.co/es/det_not.asp?id=218. Consulta realizada el 25 de Abril de 2010

Sociedad Portuaria de Santa Marta “*Santa Marta, Refugio de embarcaciones*”, Consulta realizada 10 de marzo de 2010. Disponible en la página web http://www.spsm.com.co/es/det_not.asp?id=200

Toda Colombia “*Departamento del Magdalena*” sitio web disponible en: <http://www.todacolombia.com/departamentos/magdalena.html>. Consulta realizada el 3 de abril de 2010.

Viloria de la Hoz, Joaquín. “Ciudades portuarias del Caribe colombiano: propuestas para competir en una economía globalizada”, Cuadernos de Economía Regional No. 80, noviembre, 2006. Banco de la República - Sucursal Cartagena.

Entrevistas

Entrevista a Claudio Devani, asesor Secretaria de Planeación Gobernación del Magdalena, realizada en Santa Marta, el día 24 de febrero de 2010.

Entrevista a Lisbeth Tobar, encargada de importaciones del Grupo Daabon, realizada en Santa Marta, el día 25 de febrero de 2010.

Entrevista a Nancy Romero, Coordinadora del programa de Cooperación Internacional, Gobernación del Magdalena, realizada en Santa Marta, el día 24 de febrero de 2010.

Entrevista a Iván Díaz Granados, Jefe de Seguridad Sociedad Portuaria de Santa Marta, realizada en Santa Marta, el día 23 de febrero de 2010.

Entrevista Oscar Medina, autor del libro el Puerto, entrevista realizada Bogotá el 12 de marzo de 2010.

Entrevista Nicola Sandoval Minervini, Gerente General Palermo Sociedad Portuaria, entrevista realizada en Bogotá, el 11 de marzo de 2010.