

**DESARROLLO SOSTENIBLE Y
OPERACIÓN PORTUARIA EN
COLOMBIA: DESPLIEGUE DE
INDICADORES DE DESEMPEÑO
LOGÍSTICO E INFRAESTRUCTURA¹⁸⁶**

**SUSTAINABLE DEVELOPMENT AND
PORT OPERATION IN COLOMBIA:
DEPLOYMENT OF LOGISTICS AND
INFRAESTRUCUTRE PERFORMANCE
INDICATORS**

Ingrid Rocío Álvarez Díaz¹⁸⁷

Pares evaluadores: Red de Investigación en Educación, Empresa y Sociedad – REDIEES¹⁸⁸

¹⁸⁶ Derivado del proyecto de investigación. Preliminares de la tesis doctoral en economía, pobreza y desarrollo social titulada: Problemática del transporte marítimo en Colombia, estimación de sus determinantes.

¹⁸⁷ Economist, Universidad Santo Tomás, Magister em gobernabilidad pública, Universidad de México, C. PhD en economía, pobreza y desarrollo social. Docente investigadora del Centro de Investigaciones Avenir, Bogotá, Cundinamarca, Colombia. Correo electrónico: econrocialvarez@gmail.com

¹⁸⁸ Red de Investigación en Educación, Empresa y Sociedad – REDIEES. www.rediees.org

29. DESARROLLO SOSTENIBLE Y OPERACIÓN PORTUARIA EN COLOMBIA: DESPLIEGUE DE INDICADORES DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO E INFRAESTRUCTURA¹⁸⁹

Ingrid Rocío Álvarez Díaz¹⁹⁰

RESUMEN

A partir del concepto de Desarrollo Sostenible se pretende profundizar en el estudio de los determinantes que causan el déficit en la cuenta corriente de la balanza de pagos en Colombia. Para tal fin, se toma el sector de transporte marítimo que soporta el comercio internacional como parte del desequilibrio estructural que el país presenta con el sector externo. Dentro de este contexto, se relaciona la concepción estructuralista de Raúl Prebisch bajo el marco de la Comisión Económica para América Latina CEPAL y una revisión del concepto de Desarrollo Sostenible y su vínculo con la operación portuaria; como complemento, se presenta un análisis comparativo entre el desempeño logístico calculado por el Banco Mundial, y la infraestructura portuaria estimada por el Foro Económico Mundial. El enfoque fue descriptivo, estadístico y correlacional; se tomó la puntuación de los dos índices entre 2010 y 2018 y se realizó un estudio de su evolución. Se concluyó que a 2018, los dos indicadores arrojaron resultados favorables con respecto a 2010. La correlación indicó que la infraestructura portuaria y el desempeño logístico relacionada con la facilidad para coordinar embarques a precios competitivos, presentan una relación directa del 44.7% que evidencia una asociación moderada entre la modernización de los puertos y la calidad del servicio de acceso del transporte marítimo.

¹⁸⁹ Derivado del proyecto de investigación. Preliminares de la tesis doctoral en economía, pobreza y desarrollo social titulada: Problemática del transporte marítimo en Colombia, estimación de sus determinantes.

¹⁹⁰ Economista, Universidad Santo Tomás, Magister en gobernabilidad pública, Universidad de México, C. PhD en economía, pobreza y desarrollo social. Docente investigadora del Centro de Investigaciones Avenir, Bogotá, Cundinamarca, Colombia. Correo electrónico: econrocialvarez@gmail.com

ABSTRACT

From the concept of Sustainable Development, it is intended to study the determinants that cause the deficit in the current account of the balance of payments in Colombia. For this purpose, the maritime transport sector that supports international trade is taken as part of the structural imbalance that the country presents with the external sector. Within this context, the structuralist conception of Raúl Prebisch is related under the framework of the Economic Commission for Latin America CEPAL and a review of the concept of Sustainable Development and its link with the port operation; In addition, a comparative analysis is presented between the logistics performance calculated by the World Bank and the port infrastructure estimated by the World Economic Forum. The approach was descriptive, statistical, and correlational; The score of the two indices was taken between 2010 and 2018 and a study of their evolution was carried out. It was concluded that as of 2018, the two indicators yielded favorable results with respect to 2010. The correlation indicated that port infrastructure and logistics performance related to the ease of coordinating shipments at competitive prices, present a direct relationship of 44.7%, evidencing an association moderate between the modernization of the ports and the quality of the maritime transport access service.

PALABRAS CLAVE: Desarrollo sostenible, desempeño logístico, infraestructura portuaria, Colombia.

Keywords: Sustainable development, logistics performance, port infrastructure, Colombia.

INTRODUCCIÓN

Con el propósito de profundizar en el estudio de los determinantes que causan el déficit en la cuenta corriente de la balanza de pagos en Colombia, se toma el sector de transporte marítimo que soporta el comercio internacional, como parte del desequilibrio estructural que el país presenta con el sector externo. Dentro de este contexto, se analizan el resultado del desempeño logístico e infraestructura portuaria desde la perspectiva de Desarrollo Sostenible para Colombia entre 2009 y 2018. Por consiguiente, el artículo está dividido en tres partes, en la primera, se relaciona la concepción estructuralista de Raúl Prebisch bajo el marco de la Comisión Económica para América Latina CEPAL y una revisión del concepto de Desarrollo Sostenible y su vínculo con la operación portuaria; en segundo lugar, se relacionan los resultados en puntuación del desempeño logístico y la infraestructura portuaria, seguidamente, se presenta una matriz de correlación que determina estadísticamente el grado de asociación entre desempeño logístico e infraestructura portuaria y por último, la discusión y conclusión.

MATERIALES Y MÉTODOS

La presente investigación tiene como fundamento teórico la lógica del estructuralismo latinoamericano postulado por Raúl Prebisch, que sustenta la mayoría de los resultados económicos y sociales en la condición de centro periferia de países de América Latina. El enfoque de investigación adoptado para este estudio fue el análisis descriptivo y correlacional de la calificación de dos variables entre 2009 y 2018, el desempeño logístico calculado por el Banco Mundial que se encuentra en una escala entre 1 y 5 y la infraestructura portuaria calculada por el Foro Económico Mundial en un rango entre 1 y 7, que ofrecen una visión en conjunto sobre los determinantes más próximos que dan origen al déficit del transporte marítimo en Colombia. La información cuantitativa fue el insumo para calcular el índice de correlación de Pearson, que mide el grado de asociación de dos variables cuantitativas, el cual se basa en la covarianza que se da entre dos variables, que para este caso se consideran independientes por ser calculadas por diferentes organismos, su resultado positivo indica correlación, es decir, a nivel inferencial, si una aumenta, la otra tendrá el mismo comportamiento.

RESULTADOS

El postulado estructuralista de la CEPAL para América Latina y Colombia. Con el propósito de identificar las causas de los desequilibrios estructurales en América Latina, al interior de la CEPAL en 1948, se le encargó a Raul Prebisch realizar el estudio económico de América Latina, quien acudió a la teoría estructuralista argumentada en la condición geopolítica para explicar su precepto de centro – periferia, como la circunstancia geográfica que determina el estado del desarrollo de los países que en el caso de Colombia, se encuentran en la periferia, quienes presentan rezagos frente a los países del centro, con economías potentes e industrializadas, usando su hegemonía para ejercer presión de dependencia en las economías emergentes (Prebisch, 1948)

Otro determinante de la asimetría es la estructura del aparato productivo, de por sí heterogéneo en países periféricos de América Latina, pero en general marcado por la explotación y producción de bienes del sector primario, frente al proceso de tecnificación y modernización de las economías céntricas, que demuestra que el atraso del transporte marítimo se soporta en este modelo estructuralista y/o dependiente.

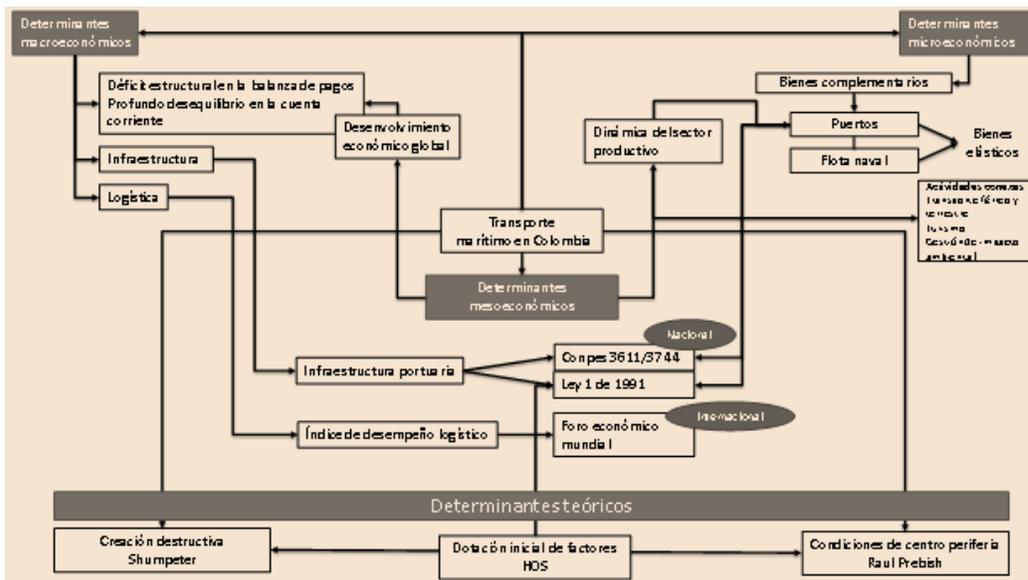


Figura 1. Determinantes de la problemática del transporte marítimo en Colombia. Fuente. Alvarez, López, & Romero, 2019

En este esquema se relacionan como determinantes de la problemática del transporte marítimo, factores meso económicos, que para el presente estudio se tomaron los aspectos macroeconómicos relacionados con infraestructura y logística.

Desarrollo sostenible y operación portuaria. Dentro de la diversidad de esferas de análisis que produce el fenómeno de la globalización, la expresión de Desarrollo Sostenible ha sido reiterativo desde la creación de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza UICN en 1948, bajo la impronta del progreso humano, el desarrollo económico y la conservación de la naturaleza, cuyo tema de discusión central es la importancia de conservar lo natural. Este organismo es considerado como la máxima autoridad para evaluar el estado de la conservación y protección de la naturaleza y los recursos naturales. En su programa 2017- 2020, la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN, 2016) en interconexión con Naciones Unidas en la formulación de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible ODS, conjuntamente le apuntan al cumplimiento de la agenda mundial a 2030, por medio de estrategias que contribuyan a la reducción del riesgo que afrontan especies y ecosistemas y al fortalecimiento de capacidades para el aumento del desarrollo económico y social.

Así mismo, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL (2011), se ha pronunciado en torno a las políticas portuarias sostenibles, y es por lo que se reconoce que el modelo predominante de expansión en infraestructura a cargo del sector privado no ha sido el de mayor éxito en términos de desarrollo sostenible, básicamente porque en las obras civiles se ha ignorado el entorno y la comunidad. No obstante, la compleja operación portuaria demanda numerosos recursos, que se pueden tipificar en cuatro dimensiones: económica, ambiental, social e institucional.

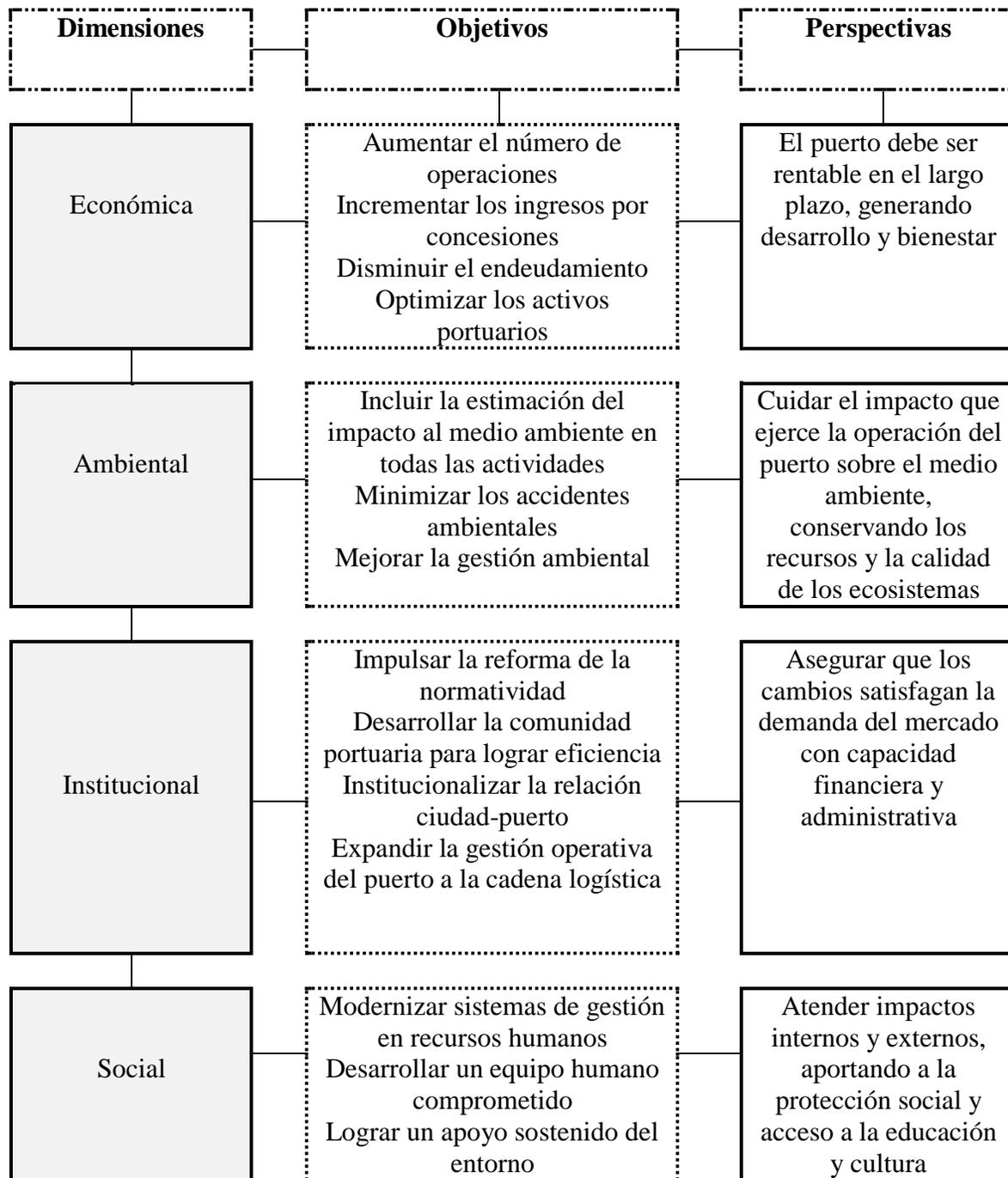


Figura 2. Desarrollo sostenible en puertos marítimos. Fuente. Elaboración propia con información tomada del Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana (FEPORTS, 2008)

Afín a esta tipología que sustenta el desarrollo sostenible portuario, Crespo, Giner, Morales, Pontet, & Ripoll (2007) confirman que la gestión que permite abordar las cuatro dimensiones se centra en el aumento del tráfico de contenedores, disminuyendo tanto el

consumo de energía y recursos naturales, como el volumen de residuos, además de mitigar los efectos negativos a la sociedad y a los ecosistemas.

A tres años de haberse oficiado los 17 objetivos de desarrollo sostenible, El documento CONPES 3918 (2018), data de la estrategia para su implementación. De este modo, en la transformación hacia sociedades sostenibles que la agenda de Naciones Unidas ha proyectado a 2030, Colombia ha articulado sus planes de desarrollo territorial con instrumentos, herramientas y estrategias de financiamiento incorporadas en el Presupuesto General de la Nación PNG a todos los 17 objetivos, en particular, los objetivos definidos en ciudades y comunidades sostenibles, producción y consumos responsables; por esto, se empalma con el concepto multidimensional de abordar desde la perspectiva de desarrollo sostenible, los factores económico, ambiental, institucional y social de la actividad portuaria colombiana.

Se observa que la CEPAL ha evolucionado al mismo ritmo con el paradigma del desarrollo sostenible y por ello, viene vinculando la logística, explicando que algunos sectores claves de la economía como el transporte soportan la mayoría de las actividades productivas, destacando la necesidad de una nueva visión de gobernanza que fortalezca las instituciones e integre las políticas portuarias y de transporte marítimo, para visualizar los desafíos del creciente comercio mundial (CEPAL, 2015).

Con relación a la falta de consciencia sobre responsabilidad del impacto ambiental en las zonas portuarias Polanía, (2010), resalta una situación que confirmó en el trabajo de campo realizado en 2009 en ocho puertos de la Región Caribe, con resultados alarmantes de desacato a la normatividad, que soporta las especificaciones del programa de monitoreo y seguimiento ambiental de proyectos de puertos, previstos por el Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Teniendo en cuenta lo anterior, lo dispuesto en la Ley 99, de 1993, en cuanto a la definición de mecanismos para prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental y seguimiento ambiental de las actividades económicas y más específicamente, lo relacionado con la conservación, preservación y uso del medio ambiente y de los recursos naturales en zonas marinas y costeras, se evidencia la pérdida del hábitat, reducción del recurso pesquero,

aumento en tormentas de arena, migración de organismos marinos, entre otros; como consecuencia de la falta de un seguimiento sistemático que permita su evaluación y control.

Dadas las características geográficas de las zonas costeras, el efecto antropogénico de dragado en puertos colombianos como estrategia de una expansión no planificada, produce deforestación y, por lo tanto, disminuye la pesca, situación que representa un deterioro sistemático de recursos costeros. Los principales agentes contaminantes de los puertos colombianos son las descargas industriales y vertimientos de residuos oleosos de la operación marítima y portuaria, adicionalmente la actividad petrolera produce residuos.

Así mismo, se tienen en cuenta los residuos de hidrocarburos que expiden los buques, asunto tomado a rigor por la Organización Marítima Internacional (OMI, 1983), organismo experto en evaluar el tráfico de buques potencialmente contaminantes, suscribió el convenio Internacional Marpol 73/78, que aborda obligaciones y derechos de los países miembros, al contener las reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos, por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, por sustancias perjudiciales transportadas en bultos, por basuras de los buques y contaminación atmosférica; incluso incluye un código técnico relativo al control de emisiones de óxidos de nitrógeno de motores diesel marinos. En Colombia, el convenio Marpol fue incluido en el documento CONPES 3149 de 2003 con dos propósitos, capacitar técnicamente al personal sobre el convenio e identificar los vacíos legales.

En un panorama más amplio, resulta claro que en las zonas portuarias el asentamiento humano, el turismo y la explotación de recursos naturales han modificado las condiciones físicas, químicas y microbiológicas del agua. Como consecuencia, los puertos han asumido la responsabilidad de hacer el seguimiento a los índices de calidad ambiental en aguas marinas y costeras y se crea un programa de monitoreo para puertos en Colombia, que incluye la determinación de calidad del agua, sedimentos y suelos.

Tabla 1

Monitoreo de la calidad de agua, sedimentos y suelos en puertos colombianos

Monitoreo	Agua	Sedimentos	Suelos
Puntual	Cubre los sitios de captación y derrames de las	Se refiere al fondo de la columna de agua para captar y verter aguas que usa el puerto	Toma como base una línea base del estado inicial

	aguas utilizadas en el puerto		de los recursos
Zonal	Para proteger ecosistemas	Para aseguramiento de la conservación de ecosistemas	afectados por la actividad portuaria
Regional	Enfocado a los derramamientos de hidrocarburos	Se orienta los fondos marinos para evaluar los derrames de hidrocarburos	

Fuente. Elaboración propia con información de la determinación de indicadores para la calidad del agua, sedimentos y suelos marinos y costeros en puertos colombianos propuestos por Quintero, Agudelo, Quintana, Cardona, & Osorio (2010)

Esta propuesta surgió como respuesta a la condición identificada en puertos colombianos en cuanto a la ausencia de un seguimiento continuo, escenario que demanda la urgente legislación que limite la emisión contaminante.

Al tomar en consideración la condición bioceánica de Colombia que permite el acceso por medio de sus 10 zonas portuarias, ocho en el litoral atlántico y dos en el pacífico, se especifica que la actividad portuaria registra 66 concesionarios portuarias, 477 operadores portuarios y 179 empresas de transporte fluvial (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2010). La actividad portuaria en Colombia se despliega a partir de la Ley No. 01, de 1991, que planifica y racionaliza el desarrollo de la actividad portuaria en construcción, operación y administración de puertos y terminales portuarios en donde se ejecuten rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica, además, incluyó planes de expansión bianuales y las condiciones técnicas y régimen de tarifas de operación. Posteriormente en el CONPES 3149 (2001), se profundizó en los planes de expansión al incluir las políticas nacionales de inversión públicas y privadas y de ordenamiento portuario.

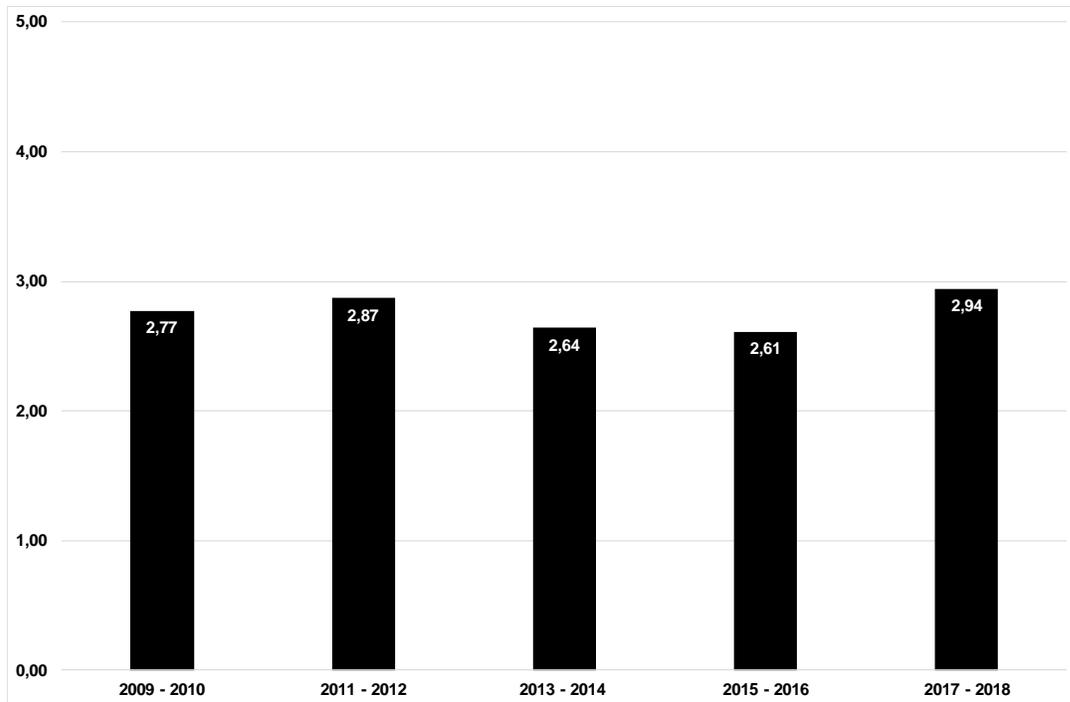


Figura 3. Índice de desempeño logístico en Colombia 2009 -2018. Fuente. Elaboración propia con información tomada del Banco Mundial, (2018)

De acuerdo con el Informe Nacional de Competitividad del Consejo Privado de Competitividad (2018), el desempeño logístico es indispensable para mejorar la competitividad del país. La calificación de desempeño logístico ha aumentado al pasar de 2,77 a 2,94 entre 2009 y 2018; siendo la escala de calificación 1, como la más baja y 5 como la más alta. En términos de posición ocupó el puesto 94 entre 160 países y el 12 entre 18 de América Latina, en 2018.

Categorícamente, las variables concretas que inciden en el bajo desempeño, se explican por la baja capacidad de envíos oportunos, la deficiente calidad de los servicios logísticos, la falta de seguimiento y localización de las mercancías, la dificultad para contratar envíos a precios competitivos, la calidad de la infraestructura en puertos, carreteras y Tecnologías de la Información y la comunicación TIC y la ineficiencia aduanera; todo esto se resume en tiempo, costos, calidad y productividad de las TIC para movilizar carga hacia y desde el exterior como parte de la cadena logística, Departamento Nacional de Planeación (DNP, 2018)

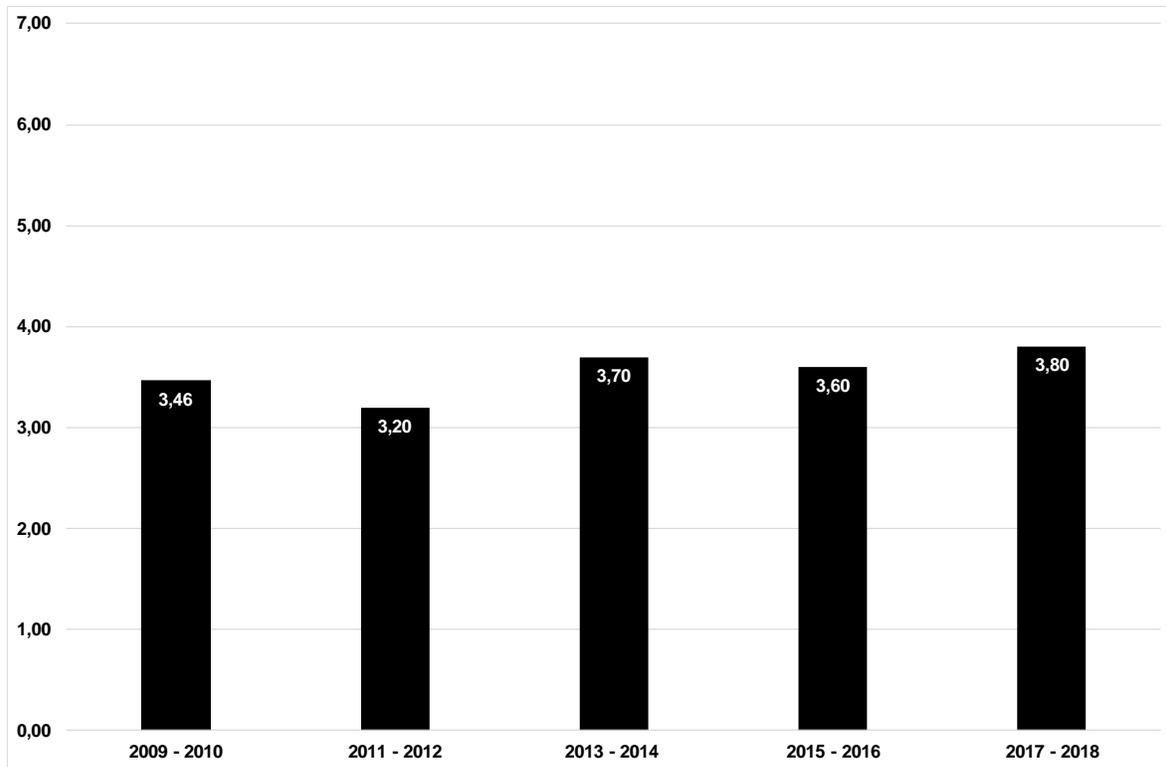


Figura 4. Infraestructura portuaria en Colombia 2009 – 2018. Fuente. Elaboración propia con información tomada del Foro Económico Mundial (FEM, 2018)

Al igual que el desempeño logístico, la infraestructura portuaria también ha presentado resultados poco alentadores, en una escala de 1 a 7, la mayor calificación se registró en 2018, con 3,8 con fluctuaciones insignificantes entre 2009 y 2018. Según González (2013), la baja calidad en infraestructura portuaria se sustenta entre otros, por la ausencia de transporte multimodal, es decir, la falta de conectividad entre los sistemas de transporte terrestre, férreo y fluvial. Esta condición se refiere a las condiciones limitadas de navegabilidad de los ríos, y a la mínima inversión en desarrollo de modos de transporte como conexos a la actividad portuaria.

DISCUSIÓN

Tabla 2

Matriz de correlación entre desempeño logístico e infraestructura portuaria

	Desempeño logístico	Infraestructura portuaria
Desempeño logístico	1	0,44721482
Infraestructura portuaria	0,44721482	1

Fuente. Cálculo propio con información del Banco Mundial (2018) y el Foro Económico Mundial (2018)

Con un enfoque netamente estadístico, el índice de correlación de Pearson relaciona una asociación moderada del 44.7% entre la infraestructura portuaria y el desempeño logístico, que indica que el análisis de la calidad del servicio portuario engloba otras variables que pesan el 55.3%, entendiendo que cada variable se toma de forma independiente, pero considerando que su desempeño abarca factores endógenos y exógenos, por ejemplo, el tamaño de los buques, la eficiencia aduanera y la conectividad, por mencionar algunos.

CONCLUSIONES

La falta de competitividad en infraestructura y desempeño para movilizar eficientemente bienes que corresponden a la dinámica del comercio exterior refleja una debilidad institucional que demanda atención inmediata. Dado que los recursos naturales están comprometidos con la operación portuaria, se busca entonces un desarrollo tecnológico menos agresivo con el medio ambiente, internalizando los costos ambientales que generan la actividad portuaria. Las actividades en tierra firme afectan aspectos ambientales, sociales y económicos e institucionalmente a los sistemas costeros. Visto de esta forma, existe responsabilidad en maximizar la operación y minimizar los efectos adversos.

Desde la acción pública se requiere impulsar el desarrollo de obras de mejoramiento en infraestructura portuaria que aumenten su capacidad con una política de transporte multimodal, capaz de absorber la información que trae consigo los tratados de libre comercio suscritos conforme a una economía globalizada, así como el fortalecimiento del marco institucional e información logística. Por su parte, el sector privado requiere de un esfuerzo de planificación de inversiones en el mediano y largo plazo.

Un término apropiado para definir la relación entre puertos y sus ciudades es maritimidad, definido como una red de complejas relaciones que consideran la tecnología marítima, el emplazamiento y la ubicación del puerto, el impacto económico, las preocupaciones ambientales, que definen el grado de participación, influencia y dependencia de un territorio respecto al puerto en lo económico, ambiental, social e institucional (Vergara & Foulquier, 2012). A partir de la comprensión del puerto como eje de desarrollo y crecimiento económico, este término impone compromisos integrales entre la autoridad portuaria y la administración local y regional, priorizando el ordenamiento de la interfaz urbana del puerto.

En relación con las zonas costeras y su actividad económica, la base es que la naturaleza es útil y beneficiosa para el ser humano y en ese sentido, los puertos bien gestionados ofrecen respuestas a los retos de desarrollo sostenible.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alvarez, I., López, S., & Romero, G. (2019). Lógica del estructuralismo latinoamericano en Colombia. Análisis del déficit en transporte marítimo. *Episteme*, 6(1), 03-23.

Banco Mundial. (2018). *Informe de índice logístico: facilidad para coordinar embarques a precios competitivos 2010-2018*. Banco Mundial. Página | 568

CEPAL. (2015). *Recursos Naturales e Infraestructura. Transporte Marítimo y Puertos. Desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe* (Vol. 176). Santiago de Chile: Naciones Unidas.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL. (2011). Facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe. Políticas portuarias sostenibles. *Boletín FAL*, 299(7), 1-9.

CONPES 3149. (2001). Plan de expansión portuaria 2002-2003 Zonificación portuaria para el siglo XXI. Bogotá, D.C.: Consejo Nacional de política Económica y Social. Departamento Nacional de Planeación.

CONPES 3918. (15 de marzo de 2018). Documentos CONPES 3918 . *Estrategia para la implementación de los objetivos de desarrollo sostenible ODS en Colombia*. Bogotá, D.C., Colombia: Consejo Nacional de Política Económica y Social/Departamento Nacional de Planeación.

Consejo Privado de Competitividad. (2018). *Informe Nacional de Competitividad*. Bogotá.

Crespo, C., Giner, A., Morales, J. A., Pontet, N., & Ripoll, V. (2007). La información de sosteibilidad en el marco de las cuentas anuales: análisis aplicado al caso de la Autoridad Portuaria de Valencia. *Revista de Contabilidade do Mestrado em Ciências Contábeis da UERJ*, 12(3), 2-16.

Departamento Nacional de Planeación DNP. (2018). *Encuesta Nacional Logística*. Bogotá, D.C.: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenibles.

Foro Económico Mundial FEM. (2018). *Índice global de competitividad 2010 - 2018*.

González, L. R. (2013). Las vías fluviales, infraestructuras y puertos: la industria del contenedor, sus aportes al transporte multimodal, visión en Colombia. *Revista Humanismo y Sociedad, 1*, 162-167.

Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana FEPORTS. (2008). *Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad en el sistema portuario español*. Valencia, España: Autoridad Portuaria de A Coruña, Autoridad Portuaria de Valencia, organismo Público Puertos del Estado. Página | 569

Ley 99. (22 de diciembre de de 1993). Ley 99 de 1993 por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental SIMA. Bogotá, Colombia: Congreso de Colombia.

Ley No. 01. (10 de enero de de 1991). Ley No.01 de 1991 por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones. Bogotá, Colombia: Congreso de Colombia.

Organización Marítima Internacional OMI. (2 de octubre de 1983). Convenio Internacional MARPOL para prevenir la contaminación por buques.

Polanía, J. (2010). Indicadores biológicos para el monitoreo. *Gestión y Ambiente, 13*(3), 75-86.

Prebish, R. (1948). *El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas*. Santiago de Chile: Naciones Unidas/ Comisión Económica para América Latina.

Quintero, L. A., Agudelo, E., Quintana, Y., Cardona, S., & Osorio, A. (2010). Determinación de indicadores para la calidad del agua, sedimentos, suelos marinos y costeros en puertos colombianos. *Revista Gestión y Ambiente, 13*(3), 51-64.

Superintendencia de Puertos y Transporte . (2010). *Proyecto de Logística Portuaria*. Bogotá: Superintendencia Delegada de Puertos.

Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza UICN. (2016). *Programa de la UICN 2017-2010*. Gland, Suiza: UICN.

Vergara, R. A., & Foulquier, E. (2012). Maritimidad en Barranquilla etapas de desarrollo urbano y su relación con el puerto. *Investigación & Desarrollo*, 20(1), 2-31.