



Cuadernos de Administración

ISSN: 0120-4645

cuadernosadm@correounalvalle.edu.co

Universidad del Valle

Colombia

Gutiérrez Ossa, Jahir Alexander
Infraestructura Territorial, Economía y Negocios Internacionales en Colombia
Cuadernos de Administración, núm. 42, julio-diciembre, 2009, pp. 97-108
Universidad del Valle
Cali, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=225014900007>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Infraestructura Territorial, Economía y Negocios Internacionales en Colombia

TERRITORIAL INFRASTRUCTURE, ECONOMY AND INTERNATIONAL
BUSINESS IN COLOMBIA

Jahir Alexander Gutiérrez Ossa

PH.D en Administración Pública, Atlantic International University (AIU), Honolulú, USA, Magíster en Desarrollo Regional y Local, Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín, Colombia, , Estudiante Especialización en Sistemas de Información Geográfica, Universidad San Buenaventura (USB), Medellín, Colombia, Economista de la Universidad de Medellín, Colombia, Docente e investigador, Programa de Negocios Internacionales, Universidad de Medellín, Colombia. Estudiante destacado por la Asociación de Egresados del Programa de Economía (1998), y ganador del premio “Luis López de Mesa” al mérito investigativo (1999), Universidad de Medellín, Premio Espíritu Investigativo; Categoría Docente por mérito investigativo. Escuela Colombiana de Mercadotecnia (ESCOLME), en Medellín (2009). Líder del grupo GINI, Universidad de Medellín, Colombia, Investigador Científico Parque-Explora, Ciudad de Medellín.

Correo electrónico: jgutierrez@udem.edu.co

Dirección de correspondencia: Calle 76 No 91-91, Torre 3, Medellín-Colombia.

Artículo Tipo 2: de reflexión. Según Clasificación Colciencias.

Fecha de recepción: septiembre 21 2009

Fecha de corrección: noviembre 6 2009

Fecha de aprobación: diciembre 9 2009

RESUMEN

Los constantes reclamos relacionados con la falta de infraestructura física y logística, particularmente multimodal, requeridas para el desarrollo económico del país, obligan a que dicho tema sea considerado como parámetro corpóreo de las empresas y del territorio. Hasta ahora, ha sido uno de los elementos más cuestionados por su impacto en la capacidad productiva y competitiva para la apertura del comercio internacional de Colombia. Frente a ello, es necesario hacer una revisión sobre el aporte que genera para una economía el contar con una infraestructura eficiente, a la par con las condiciones de producción y acceso a los mercados internacionales. Este artículo es producto del proyecto de investigación “*Impacto económico espacial de los proyectos de infraestructura física y geográfica en el Departamento de Antioquia desde la perspectiva de los Negocios Internacionales. FASE 1: El Puerto de Urabá y FASE 2: Geo-infraestructura complementaria*”, en convenio entre la Universidad de Medellín, la Institución ESUMER (Escuela Superior de Mercadeo) de Medellín y la empresa de análisis georreferencial INFOMAPAS en Medellín.

Palabras clave: Geografía y movilidad laboral, análisis regional, uso del suelo y otras regulaciones.

Territorial Infraestructure, Economy and International Business in Colombia

INFRAESTRUCTURA TERRITORIAL, ECONOMÍA Y NEGOCIOS
INTERNACIONALES EN COLOMBIA

ABSTRACT

The constant claims related to the lack of physical and logistical, particularly multimodal infrastructure (routes, ports, airports and networks of interconnected transport) required for the economic development of the country, are forcing consideration of this theme as a corporeal parameter, and not an exogenous one to the companies and of the territory. So far, it has been one of the most contested elements for its impact on the productive and competitive capacity for the opening of international trade with Colombia. In the face of this, it is necessary to do a review of the contribution that it generates for an economy counting on a good and efficient infrastructure equal to the conditions of production and access to the international markets, and especially the territories, as is the case of various regions of the country who aim for such a point of view. Internalizing such variables will allow realization of the adjustments the country needs in such themes and in particular how much of a relationship should exist between the territorial productive conditions with respect to the developments in infrastructure and the scope of both in face of international commercial possibilities. This article is a product from the perspective of the International Business of a research project called "*Economic spatial impact of the projects of physical and geographical infrastructure in Antioquia State (Colombia)*". PHASE 1: Urabá's Port and PHASE 2: complementary Geo-infrastructure ", in agreement between the University of Medellin, the institution ESUMER (High school of Marketing) of Medellin and the company of analysis georreferencial INFOMAPAS in Medellin.

Key words: Geography labor mobility, regional, urban and rural analyses, transportation demand, supply and congestion, land use and other regulations.

INTRODUCCIÓN

La falta de infraestructura física dirigida al desarrollo económico ha sido uno de los elementos más cuestionados en cuanto a la capacidad productiva y competitiva para afrontar el comercio internacional por parte de los países, en especial en los en vías de desarrollo. Aeropuertos, carreteras, ferrovías, puentes, puertos, ferrocarriles y demás medios de transporte son señalados como la principal fuente de la capacidad económica de un país para salir a los mercados internacionales. Sin embargo, poco se ha explorado en cuanto a la necesidad espacial de combinar dichos esfuerzos de infraestructura con la capacidad productiva territorial para responder ante dichos cambios. De ahí, la urgencia de compatibilizar la razón física de los proyectos con la proyección económica que con cargo a ello se postula.

Las perspectivas económicas que se han trazado en el país para aumentar la oferta exportable y la exploración de nuevos mercados han enfatizado la discusión acerca de las condiciones de infraestructura. Sin embargo, aunque la conclusión deriva en la falta de oferta, el Estado en Colombia está empeñado en resolver la situación al ampliar la participación del sector privado en la construcción de dichas obras. No obstante, es de atender el hecho de que aún no se sabe cuánto se requiere; ni los impactos que dichos proyectos arrojarían en la economía y en los sistemas productivos territoriales del país-.

No se trata solamente de continuar con el llamado sobre la necesidad de

disponer de una mejor infraestructura para la competitividad y productividad. A su paso, dichos proyectos deben articularse en los territorios en donde de manera directa se pretenden desarrollar, y en igual sentido, conectar con otros proyectos a fin que la razón económica de su establecimiento no esté sopesada exclusivamente sobre la perspectiva de la necesidad de salidas hacia los mercados internacionales, también deben apuntar a mejorar las condiciones económicas y productivas del lugar.

Para lograrlo, es necesario que se piense en la importancia de los proyectos de infraestructura en cuanto al acceso y vinculación local, y hasta qué punto pueden ser motor económico; si solo han servido de disposición y conexión física pero sin mejoras competitivas o productivas-. Dado lo anterior, se analizará la composición de los elementos propios de la logística territorial con el propósito de identificar las apuestas económicas, productivas, empresariales y de servicios que los territorios deben desarrollar con el fin de tener cierta claridad frente a éste panorama en el caso colombiano.

INFRAESTRUCTURA TERRITORIAL Y EMPRESARIAL

El análisis territorial ha permitido ampliar la perspectiva conceptual acerca de los procesos que se registran en los lugares. A esta posibilidad se le ha denominado análisis espacial, geografía económica, teoría de los flujos espaciales, entre otros, que han sido revestidos bajo las condiciones propias del lugar que las crea. Es decir, la condición de territorio abandona el componente de

referencia estrictamente geográfico y de localización para considerarse desde la relación entre actores y recursos, la movilidad de los factores de producción y los asentamientos empresariales a la par con la incorporación tecnológica, de conocimiento y de investigación. Al respecto, se asume que cada lugar tiene su propia explicación; y a ella obedecen los parámetros que conducen a que se defina dicho territorio como agrícola, industrial, de servicios, tecnológico y/o de innovación, en donde claro está, la infraestructura actúa como parámetro condicionante para que dichas formas territoriales se presenten de manera individual, complementaria, simultánea o derivativa entre sí.

Al respecto Hoover (1951) considera:

La elección de un lugar adecuado puede decidir el éxito o el fracaso de un negocio; pero el hombre de negocios no es el único interesado en saber qué es lo que constituye una buena localización para una empresa del tipo de la que él opera. Los bancos, las instituciones de servicio público, las compañías de transportes y los dirigentes de la comunidad también tienen intereses en la localización de las empresas y puede ser útil una mejor comprensión de las exigencias de ubicación de diferentes tipos de industrias. (p.7)

La condición económica productiva de un territorio está definida en esencia por las actividades que de manera tradicional han desarrollado. No obstante, frente a la llegada de iniciativas económicas de gran magnitud son pocos los esfuerzos para dinamizar las actividades vigentes con las que aparentemente tienden a prevalecer. Circunstancia común cuando se trata de redefinir las actividades económicas y los sistemas productivos

ante dichos patrones de cambio. Por ende, la definición que ha prevalecido para señalar el comportamiento económico no sólo obedece a la relación campo-ciudad sino a la definición que de manera interna en ellos se conciba como actividad económica,—y ambos—son elementos cruciales para determinar sus sistemas productivos. Sobre ellos, se ha pensado que la condición de derrame de los proyectos productivos es más que suficiente para considerar cambios en el territorio, sin embargo, la realidad muestra otros escenarios.

Según Boisier (2003):

El enfoque territorial corresponde a la referencia explícita sobre el territorio como un espacio activo en el cual se conciben, se imaginan, se diseñan y se materializan acciones. La territorialidad se manifiesta en la disposición de los asentamientos humanos en la geografía, las redes de infraestructura y comunicación, las actividades económicas, las redes urbanas y en las redes culturales. Sin embargo, los estudios de prospectiva adelantados hasta el momento no avanzan en considerar la territorialidad como una dimensión importante en el desarrollo económico, social, político y ambiental. (p.11)

De ahí, la necesidad de hacer una revisión del aporte que en realidad le genera para una economía el contar con una eficiente infraestructura a la par con las condiciones de producción y acceso a los mercados internacionales. Por tanto, es importante considerar el impacto de los proyectos de infraestructura vigentes y futuros sobre la base de la capacidad de oferta exportable que Colombia podría sustentar a través de sus distintos territorios.

Según este panorama, el territorio deja su papel de asiento y ubicación de las empresas para tomar un carácter sinérgico y decisor en la generación de valor de los bienes y servicios que éstas producen.

Santamaría (2009) considera:

A los empresarios les está sonando la posibilidad de instalar plataformas logísticas en diferentes ciudades del país que permitan agilizar la movilización de mercancía en los próximos años y abaratar los costos de esa operación. La iniciativa ya fue planteada por funcionarios del Departamento Nacional de Planeación (DNP) al Consejo Privado de Competitividad, que ve con muy buenos ojos el desarrollo de una nueva infraestructura para acoger la actividad logística y organizar el transporte terrestre, marítimo y aéreo en mejores condiciones.(p.15)

Aunque existen planes prospectivos o estratégicos en la materia, la realidad es que son las mismas opciones económicas las que exigen una infraestructura, pero ello no puede señalarse solamente como un episodio métrico de distancias en km o conexiones sin considerar el estrecho margen de trabajo que se requiere en ambos polos de la cadena económica de un país. De ahí que, temas como los usos del mar, el transporte de carga terrestre, marítima, fluvial o intermodal pasan a complementarse con la realidad económica del país, al igual que los desarrollos sobre infraestructura de servicios como la instalación de una planta generadora de energía o la misma ubicación de un puerto en sus variadas connotaciones, de los centros logísticos o las zonas francas. Bajo estos mismos intereses, es primordial analizar las posibilidades de orden espacial y

económico que los proyectos derivarían en las regiones a través de la interacción de estos sobre la perspectiva de las mejoras económicas tan esperadas en actividades económicas que de manera particular terminarían mejor conectados a dichos proyectos.

INFRAESTRUCTURA TERRITORIAL, ECONOMÍA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES

La internacionalización económica no se registra como un suceso meramente incremental del proceso de intercambio comercial. Para el proceso se requiere contar con una gama de requisitos que articulados a las condiciones productivas y competitivas del país lo conduzcan precisamente a dicho estadio. Así, la internacionalización no se circumscribe a un proceso de entrada y salida de mercancías. Más allá de ello, se requiere de una infraestructura física que corresponda en número, cantidad, condiciones y eficacia con los requerimientos que un país articulado a la internacionalización requiere. Dicho suceso está ajeno a las necesidades del país, como lo advierten expertos operadores logísticos:

En Colombia, el transporte de un contenedor de carga puede estar alrededor de un 50 o 70 por ciento del costo del valor de la mercancía, dice Jairo Amaya Gómez, gerente general del Grupo Americana S.A. termina siendo más cara la operatividad logística (recogida en la fábrica, llevada al puerto y poner la mercancía en la puerta del cliente), que el mismo valor de los bienes, asegura Amaya. (Diario Portafolio, 2008, p.20)

El análisis debe partir de la revisión de las características y cualidades del territorio para que sectores como el transporte y de comercialización de productos puedan utilizar los indicadores para mejorar las condiciones de logística que requieren las empresas a fin de incrementar los resultados en sus áreas internas, pero que tienen que ver directamente con las condiciones y probabilidades que ofrece el territorio como posibilidad endógena para la eficacia y eficiencia productiva y comercial de las mismas. Como en su defecto se ha pensado que tras de los proyectos portuarios o viales sobrevienen mejores condiciones para los lugares que los desarrollan, cuando la realidad es que tras de estos deben existir otros elementos para que dichos proyectos sean realmente de impacto, y promotores de bienestar, como se observa en Buenaventura.

Jiménez y Delgado (2008) consideran que:

A pesar de que el Puerto ha sido históricamente la principal actividad económica del municipio, sus efectos en términos sociales son negativos en la actualidad tanto porque ha permanecido a espaldas del desarrollo social y urbanístico de la ciudad como por su privatización. Donde ha prevalecido una lógica de inclusión y exclusión, es decir, el municipio siempre ha sido visto como proveedor de recursos naturales y económicos /actividad minera, madera y portuaria), mientras que la población ha sido excluida del desarrollo socioeconómico. (p.203)

Las propuestas centradas en los factores físicos ya no tienen tanta importancia en el estado de la economía actual. Se ha agotado el modelo de inversión en infraestructuras, y se plantea la

necesidad de aportarle a la calidad antes que a la cantidad. Mejorar el servicio de transporte y optimizar la infraestructura existente, son prioridades que anteceden a la creación de la nueva y costosa infraestructura. La experiencia de los sistemas de transporte masivo, ha mostrado importantes repercusiones demográficas, sociales, y culturales, relacionadas con la planificación urbana y el fomento de las actividades económicas.

El territorio requiere ser leído más allá de la abstracción de lugar, y debe dibujarse a la medida de los elementos que se han conjugado para ordenarlo y definirlo. No puede ser visto solamente, como un lugar de donde se extraen recursos, sino un espacio donde se optimizan las condiciones territoriales con el menor impacto posible en cuanto a la operatividad empresarial.

EQUIPAMIENTO TERRITORIAL E INFRAESTRUCTURA

La dimensión espacial y territorial de las localidades y su punto de referencia frente al mundo, ha conducido a los entes territoriales a plantearse preguntas con respecto a su posición o condición frente a los cambios globales. Sin embargo, la estructura local tiene retos superiores por encima de los que corresponden a su disposición económica.

Salom (2003) alude que:

Esta cuestión presenta dos aspectos principales: En primer lugar, la capacidad de los nuevos espacios económicos para mantener una dinámica positiva y un comportamiento innovador frente al incremento de la

competencia generada por los procesos de globalización económica y por el éxito de las estrategias de adaptación de las grandes empresas; en segundo lugar, la posibilidad de mantener, en este mismo marco, las características originales (predominio de la pequeña empresa, importancia de las relaciones locales, estructuras inter-empresariales basadas en la red frente a las estructuras jerárquicas), teniendo además en cuenta las consecuencias del propio éxito económico sobre las empresas locales, que pueden llevar al debilitamiento de los mecanismos de interdependencia local. (p.16)

La localidad como escenario básico de la realidad internacional tiende a ser permeada por las realidades externas más allá de lo que se refleja en cuanto a las transformaciones propias del orden físico o urbano. En juego, está la capacidad que tiene para definir con claridad su papel, dimensión y funciones ante los avances y exigencias de los cambios globales. Aparece el paradigma de la glo-calidad, en la cual el ente local busca un espacio que le permita realmente ser referente global. No se puede hablar de procesos de transformación del territorio, si desde este no se piensa que en él deben procurarse ciertos acomodamientos mirados desde estas mismas formas de ordenamiento propiamente físicos que deben advertirse, antes de continuar con la avanzada de ocupación a través de proyectos económicos y de infraestructura.

Sanguinetti (2009) considera:

Es de vital importancia que los impactos de la infraestructura sobre los distintos indicadores sociales y económicos sean medidos de manera sistemática y de acuerdo con elevados estándares técnicos. Esta es la mejor manera de informar

la toma decisiones sobre prioridades de asignación de recursos públicos a distintos proyectos. Igualmente, el reto del mejoramiento de la calidad y la cantidad de infraestructura en la región requiere una combinación adecuada de incentivos a la participación privada, marcos regulatorios, e instancias de planificación y coordinación territorial y sectorial.

El análisis de impacto y medición de los beneficios de la infraestructura incluye el bienestar de los hogares, la productividad de las firmas e industrias, el comercio internacional, y el medio ambiente. Este tipo de estudios permite una mayor comprensión de los canales a través de los cuales la infraestructura impacta en el desarrollo de un país. La comprensión de estos impactos es importante para mejorar las metodologías de evaluación de las inversiones en infraestructura y, de esta manera, fortalecer la eficiencia del gasto. Adicionalmente, este tipo de análisis permite refinar el debate acerca de estas políticas. A medida que se cuente con más información para tomar estas decisiones, menos probabilidad habrá de que las políticas se decidan en función de criterios menos atados a los beneficios sociales. (p. 29)

Precisamente el equipamiento territorial trata de considerar dichos aspectos. Éste consiste en la evaluación directa que debe hacerse sobre la perspectiva de las capacidades y cargas del territorio para desarrollar toda actividad económica y productiva al tener en cuenta elementos la movilidad, los sistemas productivos y el crecimiento poblacional, frente a las posibilidades que se tiene para que estos lugares puedan “soportar” el peso y la dimensión de las actividades que sobre el recaen.

Lira (2003) considera:

El desarrollo económico de los distintos países sigue siendo territorialmente concentrado e inequitativo, razón por la cual no ha sido posible aprovechar el potencial productivo de los distintos territorios, lo que a su vez constituye una de las causas de aumento de la pobreza. Por consiguiente, el análisis del papel que tienen las localidades en la promoción del desarrollo económico dentro de un contexto de gestión descentralizada está en la agenda de los temas emergentes para los países de la región. La visión sobre el desarrollo económico local incorpora aproximaciones diferentes y enfoques que, aun sin existir plena coincidencia entre los distintos autores, suelen de todos modos confluir en la búsqueda de una concepción más integral y contextualizada de los problemas reales del desarrollo en cada territorio. (p.11)

Dicha alternativa permitiría avanzar un poco en la ya muy agotada discusión de los impactos positivos o negativos que traería un proyecto de infraestructura sobre la capacidad productiva de los territorios en los cuales se proyectan las inversiones para dichos desarrollos. No es fácil plantear ésta posibilidad, cuando para muchos es clara. La infraestructura trae mejores oportunidades para todas las actividades económicas, como la producción y la prestación de servicios. Sin embargo, su análisis termina por ser parte de los cobros de catastro, incremento en el costo de predios, inaccesibilidad de otro tipo de actividades e inclusive, disminución de las actividades consideradas oriundas o autóctonas por cuanto los nuevos desarrollos de manera lógica exigen la revisión de la actividad productiva.

Argumenta Sobrino (2004):

La economía mundial es un sistema económico que trabaja como una unidad en el tiempo real a una escala planetaria y se caracteriza por una integración desigual a los procesos productivos, a las interrelaciones y a los mercados de capital. En este punto es necesario distinguir entre globalización e internacionalización: las relaciones internacionales son interterritoriales, en tanto que las relaciones globales son supra territoriales; las relaciones internacionales representan interacciones o flujos tomando en cuenta el factor distancia, mientras que las relaciones globales significan interacciones sin apostar al factor distancia. Las relaciones internacionales están empotradas en un espacio territorial, y las globales trascienden dicha geografía. (p.126)

Se considera que una de las posibilidades que tiene la infraestructura física es cuando las actividades que se encuentran dispuestas en ella se complementan entre sí, como una especie de corredor económico en el cual las actividades se ven compensadas a medida que aumenta el trayecto o es más amplio la extensión física. Esta sola consideración, permite analizar si es cierto que los territorios se complementan por el hecho de tener factores de producción o servicios que pueden ser diferenciados o transformados y pasar a la idea de lo importante que es el hecho de que un territorio ejerza presión sobre aquel que produce bienes importantes, pero cuya relación de transporte e infraestructura no es la ideal, y que en ocasiones, para verificación, no es sano que termine conduciéndose grandes proyectos hacia dicho lugar por el efecto expulsión que podría generar no al servicio de la actividad complementaria, sino como

parte del centro que hasta ahora estaba absorbiendo su producción.

Muñoz (2008) indica:

Es el momento de pensar en una descentralización espacial orientada a la apertura de espacios que promuevan el desarrollo desde nuestras regiones. Este enfoque requiere una mirada más integral del proceso de descentralización en Colombia. Tal vez sea el momento de ver nuestras regiones considerando sus diferencias, los desequilibrios económicos y sociales que hoy se presentan entre regiones y la débil estructura institucional con que hoy cuentan departamentos y municipios para promover procesos de desarrollo económico y social, más allá de la simple provisión de los servicios sociales. Sin embargo, Colombia a pesar de ser un país de regiones, no ha contado con una verdadera política de desarrollo regional, que considere lo territorial como dimensión determinante en el desarrollo.

Quizás es hora de pensar en soluciones más creativas. Que involucren a las regiones como promotoras de su propio desarrollo y reduzca su dependencia del nivel central, ello requiere al menos de tres elementos claves: el reconocimiento del papel de las regiones en la generación de condiciones de competitividad que incentiven procesos de desarrollo; una política de compensación territorial integral que reconozca las diferencias entre regiones, y que le permita a las entidades territoriales con mayores índices de pobreza y exclusión contar al menos con los servicios básicos, y tercera, una reorganización institucional en la cual se dote a las entidades territoriales de los mecanismos financieros y administrativos para promover modalidades de organización

como las regiones de planificación, áreas de desarrollo territorial entre otras, todo con el decidido apoyo de un rector de política nacional que promueva la visión transversal del territorio como elemento clave de nuestro desarrollo. (p. 39)

Para poder mediar entre la infraestructura física y la composición del lugar como sistema, es necesario determinar las características territoriales en virtud de las aplicaciones propias de la logística para establecer la relación que existe entre estos y la capacidad productiva, de distribución y comercialización de la carga que tienen las empresas, con miras a conocer las necesidades en dichas áreas al partir de la internalización de la logística territorial como mecanismo para la toma de decisiones.

CONCLUSIONES

Es fundamental rastrear la combinación de los proyectos de infraestructura con las condiciones territoriales de cada lugar en donde se desarrollarán. Es decir, no sólo es importante señalar la necesidad del medio sino apreciar las posibles transformaciones productivas, económicas y competitivas que los proyectos traerán. Se debe mirar cómo estos proyectos trabajarán de manera concreta en las regiones en cuanto a mejoras del transporte, acceso a mercados o salida a otros países.

Para lo anterior, es necesario determinar el impacto de los proyectos de infraestructura física vigentes y proyectarlos sobre la oferta económica exportable, evaluar el papel de los proyectos de infraestructura física con respecto al mejoramiento de las condiciones económicas y

productivas del país, definir las formas de combinación económica entre los proyectos de infraestructura y las características económicas de cada región desde la perspectiva de las teorías de localización.

La combinación que se pretende alcanzar se denomina espacialidad económica, considerada como la composición económica de un lugar que permita conocer el alcance de la infraestructura en virtud de la coherencia y correspondencia entre las actividades económicas y productivas en dicho lugar como en el caso del transporte. Con ello, se rescata la idea de que el territorio como tal pone las condiciones, pero es la forma de entenderlo la que puede simplificar la relación señalada. Dicha alternativa, permitiría avanzar un poco en la ya muy agotada discusión de los impactos positivos o negativos que

traería un proyecto de infraestructura sobre la capacidad productiva de los territorios.

Para poder mediar entre la infraestructura física y la composición del lugar como sistema, es necesario determinar las características territoriales en virtud de las aplicaciones propias de la logística con el fin de determinar el componente de relación que existe entre la capacidad productiva, la distribución y comercialización que tienen las empresas. Se considera, que una de las posibilidades que tiene la infraestructura física es cuando las actividades dispuestas en ella se complementan entre sí, como una especie de corredor económico en el cual las actividades se ven compensadas a medida que aumenta el trayecto o es más amplio la extensión física de la infraestructura.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Boisier, S. (2003, Agosto). Desarrollo regional e internacionalización de las regiones. Presentado en él: II Encuentro Nacional de Profesiones Internacionales: "La Internacionalización de las Regiones Colombianas", Universidad Del Rosario, Bogotá, Colombia.
- Coale, A. y Hoover, E.M. (1965). Crecimiento de la Población y Desarrollo Económico. (1^a ed., 480 p.). México: Editorial Limusa-Willey SA.
- Cohen, S. (2002). Geografía y Política en un mundo dividido. (2^a ed., 367 p.) Madrid. España: Editorial Trama Editorial- MIGO.
- D'entremont, A. (1997). Geografía Económica. (1 a ed., 547 p). Madrid. España: Editorial gráficas Rógar, S.A. Navalcarnero (Madrid).
- Fay, M. y Morrison, M. (2007). Infraestructura en América Latina y el Caribe. Acontecimientos recientes y desafíos principales. Bogotá, Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial, 151 p.
- Gajardo, J., Mena, C. y Órmazabal, Y. (2006). Modelación espacial mediante geomática y evaluación multicriterio para la ordenación territorial. Facultad de Ingenierías, 14 (1), 81-89.
- Granados, J.C. (2006). Airports development and location of Economic activities: the application of a geographical-economic model to the case of Colombia. Planeación y desarrollo, Departamento Nacional de Planeación (DNP), 36 (1), 247-279.
- Hoover, E. (1951). Localización de la actividad económica. (1^a ed., 343 p). México: Editorial Fondo de Cultura de México y editorial Mc. Graw Hill.
- Jiménez, N. y Delgado, W. (2008). La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización de trabajo en el puerto de Buenaventura. Pensamiento y Gestión, I (25), 178- 213.
- Krugman, P. (2009). The Increasing Returns Revolution in Trade Geography. American Economic Review, 99 (3,) 561-571
- Lipietz, A.(1993). The local and the global: ¿regional individuality or interregionalism? The Royal Geographical Society, New Series, 18 (1), 8-18.
- Lira, L. (2003). La cuestión regional y local en América Latina. Dirección de Gestión del Desarrollo Local y Regional, Santiago de Chile: Publicación de las Naciones Unidas, 36 p.
- Lizmova, N. (2007). Análisis de mapas como un método de investigación de fenómenos naturales y socioeconómicos. Revista Luna Azul, 1 (24), 1 – 9.
- Lota. (2008). Lineamientos de Ordenación Territorial para Antioquia. Comisión Tripartita, Departamento Administrativo de Planeación de Antioquia, Medellín, 236 p.
- Merel, P., Sexton, R., and Suzuki, A. (2009). Optimal Investment in Transportation infrastructure when middlemen have market power: a developing-country analysis. American Journal of Agricultural Economics, 91 (2), 462-476.
- Muñoz, N. (2009, 2 de mayo). Las regiones más allá del ajuste fiscal, s.v. Opinión. Diario Portafolio, 15, (3353), Bogotá, p. 39.
- Sanguinetti, P. (2009, 5 de marzo). La gestión de la infraestructura en la región, CAF (Corporación Andina de Fomento), s.v. Análisis, Diario Portafolio, 15, (3309), Bogotá, p. 29.
- Santamaría, R. (2009, 7 de febrero). Alistan 20 centros de logística comercial, s.v. economía y negocios. Diario Portafolio, 15, (3283), Bogotá, p.7
- Salom, J. (2003). Innovación y actores locales en los nuevos espacios económicos: un estado de la cuestión. Boletín de la A.G.E, 1 (36), 7-30.

Sobrino, J. (2004).Competitividad territorial: ámbitos e indicadores de análisis. En Economía, Sociedad y Territorio, Dossier especial, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano de El Colegio de México (p. 123-183), ciudad de México: España.