



La crisis de los contenedores y el declive del poder de los Estados

The Container Crisis and the State Power Decrease

Andrea Catalina Peña-Piñeros 

CITACIÓN APA:

Peña-Piñeros, A. C. (2023). La crisis de los contenedores y el declive del poder de los Estados. *Ensayos sobre Estrategia Marítima*, 7(18), 239-250.

<https://doi.org/10.25062/2500-4735.4734>



Publicado en línea: **Diciembre 30 de 2023**



[Enviar un artículo a la Revista](#)



Los artículos publicados por la *Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima* son de acceso abierto bajo una licencia *Creative Commons: Atribución - No Comercial - Sin Derivados*.

La crisis de los contenedores y el declive del poder de los Estados

The Container Crisis and the State Power Decrease

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.4734>

Andrea Catalina Peña-Piñeros 

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Bogotá D. C., Colombia

Resumen

El poder marítimo ha sido un factor determinante para aumentar, fortalecer y mantener el poder de los Estados, tanto desde perspectivas geopolíticas como geoeconómicas, favoreciendo el desarrollo y el nivel de vida de la sociedad. En particular, la crisis de los contenedores, acaecida a raíz de la pandemia del COVID 19, se ha presentado como un obstáculo al mantenimiento de mencionado poder, pues ha ralentizado el comercio mundial y disminuido las ganancias de los Estados que exportan, generando a su vez sobrecostos en la importación de productos. El presente ensayo demuestra que el comercio marítimo es un dinamizador del poder de los Estados y que la crisis de los contenedores ocasiona un declive de este. Para ello, se desarrolló una investigación descriptiva con enfoque cualitativo, basado en el análisis documental de fuentes secundarias que exponen la dinámica del comercio exterior en el marco de la crisis de los contenedores. Permitiendo así concluir que la mencionada crisis disminuye el poder de los Estados en términos económicos.

Palabras Clave: Comercio exterior; Crisis de contenedores; Estado; Geoeconomía; Geopolítica; Poder marítimo.

Maritime power has been a determining factor to increase, strengthen and maintain the power of States, both from geopolitical and geoeconomic perspectives, favoring the development and standard of living of society. In particular, the container crisis that occurred as a result of the COVID 19 pandemic, has been presented as an obstacle to the maintenance of said power, since it has slowed down world trade and decreased the profits of the States that export, generating in turn cost overruns on importing products. The present essay had as it demonstrates that the maritime trade is a revitalizer of the power of the States and that the crisis of the containers causes a decline of this. For this, a descriptive investigation with a qualitative approach was developed, based on the documentary analysis of secondary sources that expose the dynamics of foreign trade in the context of the container crisis. Thus allowing to conclude that the aforementioned crisis diminishes the power of States in economic terms.

Key words: Container crisis; Foreign trade; Geoeconomics; Geopolitics; Sea power; State.

Abstract



Artículo de reflexión

Recibido: 18 de septiembre de 2023 • Aceptado: 4 de agosto de 2023

Contacto: Andrea Catalina Peña-Piñeros  andrea.penap@esdeg.edu.co

Introducción

A lo largo de la historia el mar ha jugado un papel importante en el dominio de los territorios y el incremento del poder de los Estados, tal fue el caso de una de las talasocracias de la Edad Antigua que poseía una hegemonía naval importante: El Imperio Ateniense, que explotando el comercio mediante el poder marítimo que poseía, logró construir también una flota militar poderosa en defensa de los persas, que intentaron invadirlo en múltiples ocasiones.

Fue de esta forma, como los Atenienses lograron garantizar la protección de sus aliados, mantener intactas las vías de comunicación, aprovisionar a las ciudades y tener la suficiente capacidad militar para intervenir cuando fuese necesario, logrando el desarrollo de las ciudades al interior del Estado, y también proyectar el poder en términos de política exterior (Barceló, 2008).

En el mismo sentido, en la actualidad América Latina y el Caribe han aumentado su poder económico gracias a esta forma de transporte que permite economizar en los gastos de exportación e importación, esto lo demuestran cifras que exponen el crecimiento del movimiento de carga se contiene en sus puertos en un porcentaje de 1.3% para el año 2014, partiendo de ventajas como el éxito de proyectos, gestión comercial, operativos y el desempeño del comercio en general (CEPAL, 2015).

Sin embargo, lograr este poderío marítimo se vuelve una ardua tarea, pues formar una flota mercante requiere de recursos, sabiduría y experiencia, además de la materialización de postulados que permitan proyectarlas para que se mantengan a lo largo del tiempo. Adicionalmente, factores externos ocasionados por fuerza mayor y caso fortuito hacen que se complique un poco más este encargo.

Mencionada complicación se evidencia con la crisis de los contenedores, que es el nombre dado a la escasez de los mismos para el transporte de mercancías desde Asia a Occidente, la interrupción del flujo marítimo ocasionado por incidentes como el encallamiento de la embarcación Ever Given en marzo de 2021 en el Canal del Suez, las restricciones que se dieron tras la pandemia derivada del Covid-19, el cierre de puertos de amplio flujo, entre otros; lo que aumenta los precios del transporte y consecuentemente de las mercancías para cuando son adquiridas por los consumidores (BBC, 2021).

El presente ensayo tiene como objeto principal demostrar que el comercio marítimo es dinamizador del poder de los Estados y que la crisis de los contenedores ocasiona un declive de este, para ello, se partirá de antecedentes históricos de talasocracias que lograron un gran desarrollo gracias a las flotas mercantes que poseían, tales como Génova y Venecia. Posteriormente, se realizará un análisis sobre cómo el transporte marítimo ha permitido un incremento del poder de los Estados, particularmente en América Latina y el Caribe, para finalmente hacer un análisis de la crisis de contenedores como fenómeno

que afecta la expansión económica de los Estados en un mundo globalizado e interdependiente, llegando así, a la proposición de las conclusiones y recomendaciones, partiendo de las observaciones de los entes e instituciones internacionales que se encargan del control y seguimiento de la economía mundial.

Génova y Venecia: aprovechamiento del carácter nacional para el desarrollo del poder mediante el comercio marítimo

Génova y Venecia fueron dos ciudades influyentes en el ámbito económico durante la Edad Media debido a su relacionamiento con el mar Mediterráneo (Uribe, 2016), lo cual se dio tras la presencia de diversos elementos como la posición geográfica con acceso al mar que poseían, la configuración física del país que hizo que el pueblo se orientara por descubrir el mar y explotarlo a su beneficio, el carácter nacional que promovió una dinámica intensa en el mar en vista de las inclinaciones comerciales de estos pueblos marítimos y el carácter y política de los gobiernos, orientados de acuerdo a la voluntad de los pueblos (análisis a partir de Uribe, 2016).

Venecia por su parte, jugó un papel importante al inicio de las cruzadas tras enviar 200 naves en el año 1099 y 100 en el año 1110, de igual forma ayudó a expandir por los diferentes puertos del comercio marítimo, mercancías provenientes de múltiples lugares aprovechando su tolerancia en materia religiosa que le permitía comerciar con Oriente. Así pues, tras la cuarta cruzada, Venecia ya tenía una hegemonía comercial en la zona del Mediterráneo, lo que le permitía ser el receptor exclusivo de la seda en Europa cuando era un material escaso y restringido, constituyendo así grandes fortunas que generaron el patrimonio artístico que aún en la actualidad posee esta importante ciudad (Monserrat, 2009).

En este sentido, el poder naval de Venecia permitió que Inglaterra, Flandes y Normandía tuvieran más rutas comerciales tras la derrota de Génova, conquistó Chipre, derrotó a los turcos, inició su expansión por Italia, controlaba ciudades como Verona, Padua y Udine, y mantuvo el comercio activo mediante su flota mercante por todo el Mediterráneo, Europa, el norte de África y Medio Oriente, y desde Inglaterra hasta Egipto (Monserrat, 2009).

En cuanto a Génova, logró monopolizar los mercados del reino de Granada debido a que tenían el control de las redes comerciales en el emirato desde el s. XIII, en las que movilizaban productos como la lana, y realizaban la importación de papel, pastel, azúcar, productos manufacturados como armas, quincallería y clavazón, paños y lienzos franceses e italianos y nuevos adelantos tecnológicos como tornos de torcer sedas (Girón, 2012).

Lo anterior demuestra cómo el poder de la flota mercante en el Mediterráneo permitió que Venecia se convirtiera en una ciudad con gran poderío marítimo, pues su fuerza naval tenía posiciones estratégicas y estaba respaldada económicamente por las

ganancias que generaba la flota mercante más importante de la época, debido a que comerciaba por todo el mundo con mercancías provenientes de diversos lugares, incluso de aquellos donde otras ciudades comerciantes no tenían acceso.

Crecimiento económico de la región de Latinoamérica y el Caribe a partir del comercio marítimo

En América Latina y el Caribe se ha evidenciado un crecimiento en el poder económico debido al desarrollo del comercio marítimo en la zona, principalmente de aquellos países que se encuentran en las costas, pues mediante sus puertos pueden capitalizar y realizar exportaciones e importaciones con mayor facilidad, generando grandes ingresos para el respaldo de las necesidades del Estado y según Freire, López y de la Peña, "importantes beneficios que mejoran el nivel de vida de la sociedad" (2020, p. 95).

Una de las razones de este incremento es la existencia de una variedad de rutas marítimas que cubren recorridos desde Sudamérica hasta el norte de Europa (Novologista, 2019), algunas de ellas son: el servicio CLX que comunica Chile, Perú, Colombia, Alemania, Reino Unido, Países Bajos y Bélgica; el servicio Costa Rica Express (CRX) que hace un recorrido entre Costa Rica, Bélice, México, Panamá y Europa del Norte; y el servicio Ecubex que comunica Ecuador, Colombia y Reino Unido.

Estas rutas permiten que estén aún más conectados los puertos de transporte marítimo del mundo, facilitando el comercio de mercancías y maximizando las ganancias de los involucrados en un mundo globalizado en donde "las economías que adoptan una logística eficiente puedan crecer más rápido, ser más competitivas e incrementar su inversión" (Freire et al., 2020).

Adicionalmente, en América Latina y el Caribe se han promovido las relaciones comerciales para el desarrollo económico de los países de esta zona del mundo mediante la creación de acuerdos regionales como: la *Comunidad Andina* (CAN), integrada por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, y creada en el año 1969 mediante la suscripción del Acuerdo de Cartagena (CAN, s.f.); la *Organización del Tratado de Cooperación Amazónica* (OTCA) constituida por Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela, y creada en el año 1978 con la firma del Tratado de Cooperación Amazónica (TCA), y con una visión clara del proceso de Cooperación Sur-Sur (OTCA, s.f.); *MERCOSUR*, conformada por Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Venezuela y próximamente Bolivia, y constituida en el año 1991 mediante el Tratado de Asunción (MERCOSUR, s.f.); la *Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América - Tratado de Comercio de los Pueblos* (ALBA-TCP) creada en el año 2004 (ALBA-TCP, s.f.); y la *Alianza del Pacífico* (AP) conformada por Chile, Colombia, México y Perú y constituida en el año 2011 (AP, s.f.).

Gracias a esta cooperación de los Estados, la ONU (2019) asegura que los países del sur contribuyeron en más de la mitad del crecimiento mundial en los últimos años, que

el comercio intra-sur es el más alto en la historia, con una representación de una cuarta parte de todo el comercio mundial y que las salidas de inversión extranjera del sur son un tercio de los flujos a nivel global.

La representación de estas afirmaciones es evidente en las estadísticas de comercio exterior de MERCOSUR (s.f.), que para el año 2019 había logrado un intercambio comercial por USD 478.504 millones, exportando productos como soja, petróleo, hierro, maíz y harina de soja con destino a Asia (48%), la Unión Europea (17%) y América del Norte (14%); al igual que en las estadísticas de la Alianza del Pacífico, que exponen que para el año 2020 tuvo exportaciones hacia USA, China, Canadá, Japón, Corea y Alemania de productos como automóviles, minerales y petróleo crudo, por USD 547.122,8 millones, y por importaciones desde USA, China, Brasil, Japón, Corea y Alemania, de petróleo refinado, teléfonos y circuitos electrónicos, por USD 46.137,3 millones (Mincomercio, 2021).

En el mismo sentido, los países de América Latina y del Caribe han suscrito Tratados de Libre Comercio (TLC) con otros países fuera de la región, ello con el fin de establecer unas reglas del mercado y eliminar barreras de entrada de bienes y servicios para que las partes intervinientes se beneficien entre sí (Cárdenas & Hernández, 2018). Algunas de las regiones en las que Colombia en particular tiene TLC con: Estados Unidos, Europa y Corea, a donde envía laminados en caliente, carbón, derivados de la refinería de azúcar y trapiches, metales preciosos, café, ferroníquel y químicos (Yepes & Ruiz, 2017, como se citó en Cárdenas & Hernández, 2018).

Así pues, en términos generales en los países que hay un buen desarrollo portuario y que son competitivos, los TLC influyen en el crecimiento progresivo de la economía debido a la eliminación de aranceles, a la creación de nuevos empleos y a la proyección económica creando vínculos con países poderosos en términos de poder marítimo y económico.

Lo anteriormente expuesto demuestra que la suscripción de TLC y la creación de organismos orientados al comercio cooperativo por parte de los países de América Latina y el Caribe, actúa como plataforma para la proyección del poder mediante el aumento de la capacidad económica derivada del comercio marítimo, trayendo beneficios para la sociedad y entre otras cosas disminuyendo el desempleo.

Crisis de contenedores: fenómeno que obstaculiza el aumento del poder de los Estados

Como se evidenció en el apartado anterior, el transporte de mercancías por vía marítima es determinante para el desarrollo de una economía sólida que permita incrementar el poder de un Estado, este transporte representa más del 80% del comercio mundial (OMC, s.f.) y es medido en TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), una medida estándar de la capacidad que poseen los contenedores de carga que son utilizados en el transporte marítimo y en general, de mercancías.

Precisamente estos contenedores que se vuelven una herramienta indispensable para el transporte marítimo de mercancías ocasionan que el mismo se ralentice, pues por diversas causas como su represamiento en Asia, la interrupción del flujo marítimo por encallamientos de embarcaciones, la reciente pandemia de Covid - 19 que llevó al cierre de fábricas y mayores controles portuarios, se llegó a una crisis que hasta el día de hoy afecta a cada persona del mundo (BBC, 2021).

En este sentido, se puede evidenciar que para el año 2015 América Latina y el Caribe movilizaron 3% de contenedores más que en el año 2014, pero sufrió una contracción de 11,6% de los valores de las exportaciones y una reducción del 9,3% de las importaciones, lo anterior tuvo repercusiones en el retroceso del Producto Interno Bruto (PIB) en un porcentaje de 0.4%, lo que demuestra que la relación multiplicadora del PIB del comercio marítimo ha disminuido, y ello se refleja en la caída de las tasas del crecimiento del *throughput*¹ portuario de contenedores en esta región (CEPAL, 2016).

En la misma línea, la ONU (2021) destaca que el precio de los fletes fue desigual en el año 2018 debido a la disminución del comercio y el sostenido nivel de entregas de megaportacontenedores. Este mercado empezó a aumentar nuevamente tras la exportación de mercancías desde China hacia los Estados Unidos, en vista del probable aumento de los aranceles a las importaciones de aquel. Sin embargo, la crisis empeoró en el año siguiente debido a la retirada temporal de buques, tensiones comerciales y la adaptación de la nueva reglamentación de la OMI dirigida a la disminución del azufre del fueloil.

Mencionada reglamentación causó que hubiese aumentos en los gastos de funcionamiento, volatilidad de los precios, disminución de la capacidad de oferta y la disponibilidad de los buques, razones que pueden explicar el decrecimiento del comercio mundial de mercancías de un 2.8% para el año 2018, y la disminución del 15% del comercio entre China y USA (ONU, 2021).

Lo anterior se pudo evidenciar en Buenaventura, donde a causa de las protestas sociales y los bloqueos fue imposible transportar las mercancías en el territorio, generando un colapso de las instalaciones portuarias que a su vez generó "moras de contenedores" al no poder ser desocupados en los tiempos acordados por los importadores con las navieras, ocasionando incrementos en los precios de los productos que en su mayoría eran de importadores de graneles (Anal dex, 2021a).

Como se mencionó al inicio de este apartado, el Covid-19 también fue un factor relevante en la crisis de los contenedores, pues la CEPAL (2020) destacó que de enero a junio de 2020 hubo una caída del -7.2% del comercio de contenedores en el mundo, donde América Central tuvo -7%, los puertos del Caribe -4.8%, y en Panamá hubo un incremento de 12.7% en el Caribe y de 16,1% en el Pacífico.

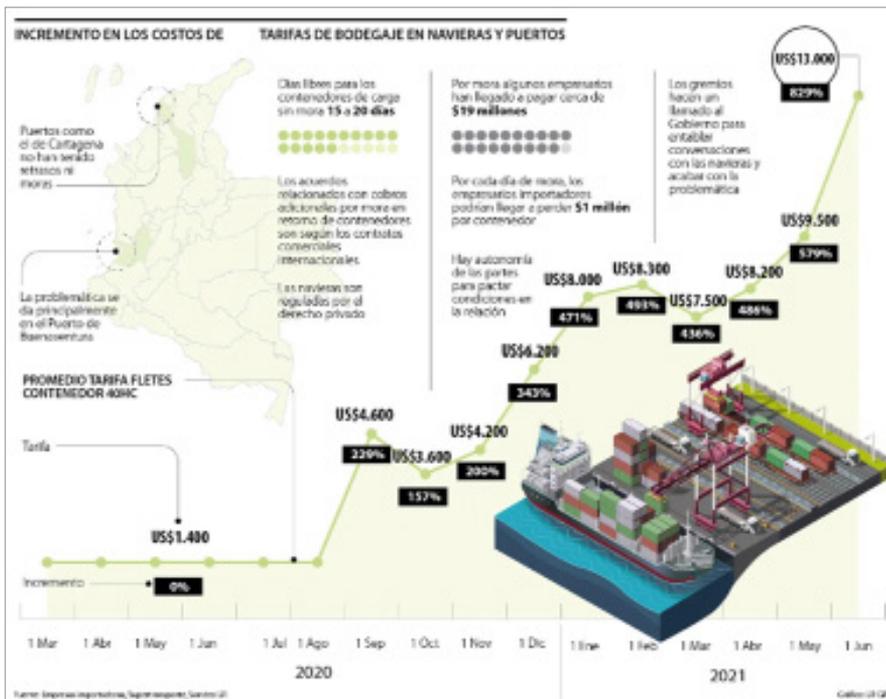
1 Rendimiento. V.gr. "Indicadores clave de rendimiento en terminales de contenedores"

La caída en el comercio fue ocasionada en principio por el paro en la producción china y mundial al cerrar factorías por el confinamiento de trabajadores, la cadena de abastecimiento, producción y distribución se ralentizó, generando demoras en los puertos, la escasez de los contenedores en algunos lugares y el cúmulo de contenedores vacíos en diferentes nodos portuarios, así como los cambios en la demanda relacionados con el Covid-19, fueron generadores naturales de oferta y demanda que ocasionaron retrasos en las entregas tanto de importaciones como de exportaciones y por ende aumento significativo de las tarifas y los fletes.

Sin embargo, en la segunda mitad del año 2020 tras la cancelación por parte de las mayores alianzas de transporte de contenedores de las salidas programadas, se logró un equilibrio en las tarifas, pero la cantidad de contenedores de envío en circulación no fue suficiente para satisfacer la demanda de importaciones que estaba siendo superior a la esperada por el auge de compras en línea, además que representaba una mayor ganancia llevar contenedores vacíos a Asia, contenedores ocupados hacia los Estados Unidos, por lo que había un represamiento de hasta el 30% de contenedores vacíos en este último (Usitic, s.f.).

A continuación, se puede apreciar un comparativo de los precios de los fletes entre los años 2020 y 2021, periodo en el cual se presentó el Covid-19:

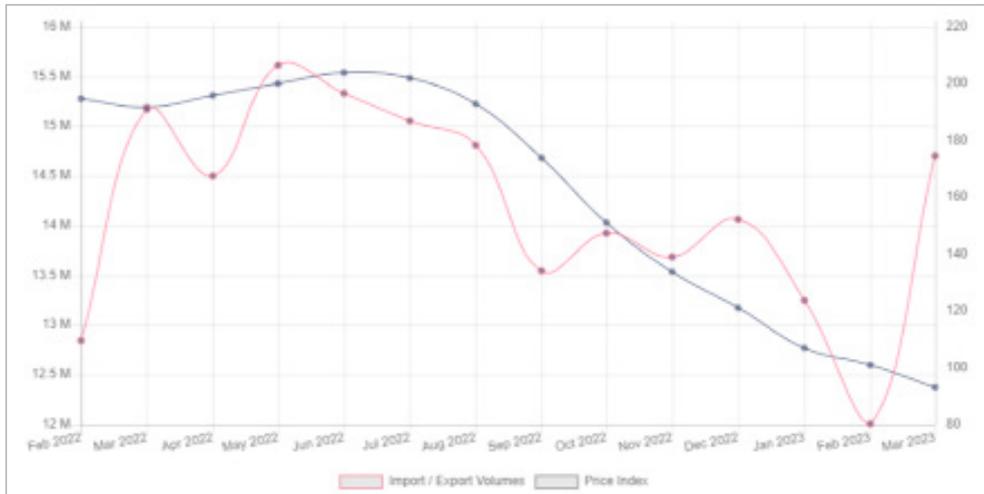
Figura 1. Incremento en los costos de tarifas de bodegaje en navieras y puertos



Fuente: La República (2021)

En el mismo sentido, en la figura 2 se evidencia la dinámica de los costos del transporte de contenedores en los últimos dos años a nivel mundial:

Figura 2. Índice mundial de volumen y precio de TEU



Fuente: Container Trades Statistics (2023)

Así pues, como se puede observar en las dos figuras, el valor de los fletes ha sido muy variable. Durante el periodo de la emergencia sanitaria del Covid -19, comprendida entre el año 2020 y 2021, se evidencia que una vez se siguieron las operaciones en el mes de agosto, los precios empezaron a incrementar en grandes medidas, y que es hasta el mes de junio del 2022 que estas tarifas empiezan a disminuir con la normalización de la situación del transporte de mercancías.

Para empeorar esta situación, se presentó el encallamiento de la embarcación Ever Given en el Canal de Suez en marzo de 2020, debido a los fuertes vientos y la falta de un sistema para controlar las condiciones meteorológicas por parte de la autoridad del Canal, lo que causó que se congelan casi 10.000 millones de dólares de comercio al día durante los seis que esta embarcación estaba obstaculizando el flujo marítimo del mundo, dejando en evidencia la falta de protocolos más estrictos y mayor capacitación de los trabajadores encargados de dirigir los buques durante el trayecto por el Canal (Yee y Glanz, 2021).

Adicionalmente, la crisis de los contenedores también contribuyó al aumento de la inflación, considerando que la consecuencia principal de esta situación fue el encarecimiento del valor de los fletes y consecuentemente de los productos una vez eran adquiridos por el consumidor (Analdex, 2021b). El Banco Mundial (2023) expuso que la inflación a nivel mundial para el año 2019, antes del Covid-19, era de 2,2%, para el 2021

de un 3,5% y para el 2022, época tras el Covid-19, de 8,3%; lo que demuestra el aumento progresivo con el paso de los años de una manera exorbitante, sobre todo al hacer una comparación entre el año 2019 y 2022.

Lo anterior demuestra que la crisis de los contenedores partiendo de sus causas por fuerza mayor y caso fortuito desarrolladas en este apartado, ocasionó graves daños al poder de los Estados en el marco de la economía desarrollada a la luz del transporte marítimo de mercancías, evidentes en el alza de los precios de los fletes y consecuentemente de los productos que fueron vendidos a precios mucho mayores para lograr el equilibrio de las inversiones realizadas tanto por importadores como exportadores, llegando hasta a disminuir el PIB de la mayoría de países intervinientes.

A Modo de Conclusión y reflexión

El transporte marítimo de mercancías a lo largo de la historia ha permitido obtener, mantener y defender el poder de los Estados mediante el control de las líneas de comunicación, específicamente aquellos que se proyectan desde sus puertos estratégicos hacia horizontes marítimos lejanos; ejemplo presentado en el primer apartado del presente artículo, la posición estratégica de las ciudades de Génova y Venecia permitieron que lograran ser talasocracias basadas en su flota mercante que mantenía una fuerza naval tan poderosa como para hacerla parte incluso de las cruzadas.

En la actualidad esta situación aún es más evidente en grandes marinas como las asiáticas, como se expuso en páginas anteriores, empero América Latina y el Caribe han logrado de cierto modo aumentar su relativo poder mediante el comercio marítimo, aprovechando los puertos ubicados en ciudades costeras y que le permiten la conectividad y la creación de nuevas rutas que proveen a diferentes países y obtienen las ganancias para la inversión social. La disminución de las frecuencias comerciales marítimas disminuye el potencial de beneficios. Adicionalmente, se ha logrado constituir alianzas y Tratados de Libre Comercio que dinamizan aún más el sector comercio, así como los indicadores económicos en beneficio mutuo debido a la facilidad de constituir unas reglas provechosas para los intervinientes.

La crisis de los contenedores ha sido un fenómeno que ha puesto en riesgo la acumulación de poder de los Estados vía transporte marítimo de mercancías, pues como se evidenció, debido a sus múltiples causas, logró perversamente generar costos inusitados que originaron procesos inflacionarios, que en términos de los Estados es causar daño a sus potenciales economías, consecuentemente una disminución del poder estatal en el marco del poder económico, ya que el incremento de los aranceles y los costos de los fletes, disminuye la competitividad y aleja la inversión extranjera, aumenta el desempleo y reduce su PIB.

El poder marítimo funciona como una herramienta con la que cuentan algunos Estados marítimos para proteger y potenciar sus intereses marítimos, entre ellos el comercio y el transporte, mediante el desarrollo de estrategias dirigidas al fortalecimiento de estos, como ha sido la evidencia histórica de las ciudades-estados marítimas de la edad media, Génova y Venecia al convertirse en talasocracias. Sobre el particular, la región de América Latina y el Caribe en los últimos tiempos, están aprovechando su posición geoestratégica del mundo para buscar y potenciar un poder económico en este sentido, protegiendo y desarrollando una presencia marítima, así como una visión geoeconómica en este sentido. Por tanto, variables como la crisis de los contenedores ocasionan un declive del mencionado poder, pues al tener que asumir gastos mayores ocasionados por la ralentización logística en los puertos, el represamiento de los contenedores en otras regiones del mundo y el cambio de la regulación, los Estados presentan ingentes pérdidas monetarias y, por tanto, baja en la posición en rankings mundiales de competitividad, indicadores de riqueza y aumento del riesgo país.

Adicionalmente, es necesario exponer algunas observaciones que se resaltaron en las fuentes consultadas, las cuales están dirigidas al mejoramiento del comercio marítimo y el logro de una mayor efectividad, dada la experiencia global; la primera de ellas es la necesidad de mejoras constantes y progresivas, en materia de previsión para hacer frente a situaciones de pandemia como el Covid-19 (UNCTAD, 2020), u otras situaciones similares, priorizando la sostenibilidad de los procesos globales, su funcionalidad, la incorporación tecnológica y la protección de gentes, mediante una gobernanza que apunte hacia ininterrumpida acción y la integración de la cadena logística (CEPAL, 2015).

En el mismo sentido, para el caso particular colombiano, las fuentes consultadas insisten en que el comercio marítimo se ha visto obstaculizado por la falta de inversión en infraestructuras portuarias, que en la actualidad no se encuentran a la vanguardia conforme a las necesidades que se van desarrollando, además de la falta de investigación e innovación mediante la explotación de las nuevas tecnologías, que podrían lograr beneficios económicos para los países y la población, y consecuentemente aumentar la posibilidad de exportar más productos (Freire et al, 2020; Cárdenas y Hernández, 2018).

En particular para Colombia, Analdex (2022) expone que es necesaria la creación de una Política de Estado en materia de comercio exterior orientada a que la tecnología agilice los trámites necesarios en las aduanas, logrando que los procesos de exportación sean expeditos y llegando así a un gran crecimiento económico que permita materializar proyectos en beneficio de la sociedad. Sin dejar de lado la conectividad y eficiencia de las cadenas locales y construcción, adecuación desarrollo de infraestructura intermodal y nodos que interactúen con los puertos dotados con sistemas de carga y manejo de contenedores.

Y finalmente, en materia de contenedores, la CEPAL (2018) al destacar que estos “[...] están alcanzando una etapa en su ciclo de vida donde se puede esperar que el

crecimiento de la tasa de evolución disminuya en los próximos años" (párr. 2), se hace necesario fortalecer el sistema de gestión y manejo de los contenedores como elemento fundamental de la competitividad en el transporte global de mercancías y, una nueva ralentización pondría en riesgo al comercio marítimo internacional en una dinámica donde el sistema de contenerización se han convertido en un componente indispensable, para potenciar las capacidades de una economía abierta, y el fortalecimiento del país.

Declaración de divulgación

La autora declara que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este artículo.

Autor

Andrea Catalina Peña-Piñeros. Maestrante en Seguridad y Defensa Nacionales, Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Colombia. Abogada, Universidad Militar Nueva Granada, Colombia.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8718-6757>

Contacto: andrea.penap@esdeg.edu.co

Referencias

- ALBA-TCP. (s.f.). *Historia del ALBA-TCP*. <https://www.albatcp.org/historia/>
- AnalDEX. (2021a, 01 de julio). *Crisis en Colombia: colapso en Buenaventura genera importantes sobrecostos al comercio exterior*. <https://www.analdex.org/2021/07/01/crisis-en-colombia-colapso-en-buenaventura-genera-importantes-sobrecostos-al-comercio-exterior/>
- AnalDEX. (2021b, 7 de octubre). *La inflación también se nota en el precio del transporte de carga*. [https://www.analdex.org/2021/10/07/la-inflacion-tambien-se-nota-en-el-precio-del-transporte-de-carga/#:~:text=El%20precio%20de%20movilizar%20la,Comercio%20de%20Exterior%20\(AnalDEX\)](https://www.analdex.org/2021/10/07/la-inflacion-tambien-se-nota-en-el-precio-del-transporte-de-carga/#:~:text=El%20precio%20de%20movilizar%20la,Comercio%20de%20Exterior%20(AnalDEX).).
- AnalDEX. (2022, 5 de agosto). *Retos en materia de internacionalización para el próximo gobierno*. <https://www.analdex.org/2022/08/05/retos-en-materia-de-internacionalizacion-para-el-proximo-gobierno/>
- AP. (s.f.). *¿Qué es la Alianza del Pacífico?*. <https://alianzapacifico.net/que-es-la-alianza/>
- Banco Mundial. (2023). *Inflación, precios al consumidor (% anual)*. <https://datos.bancomundial.org/indicador/FP.CPI.TOTL.ZG?start=2019>
- Barceló, P. (2008). Poder terrestre, poder marítimo: La politización del mar en la Grecia clásica y helenística. *Potestas*, 1(1), 131-147.
- BBC. (2021, 15 de septiembre). *Qué es la crisis de los contenedores y cómo está afectando al comercio mundial y a tu bolsillo*. BBC News Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58558860>
- CAN. (s.f.). *La Comunidad Andina (CAN)*. <https://www.comunidadandina.org/quienes-somos/>
- Cárdenas, K.D. & Hernández, M.M. (2018). Impacto de los Tratados de Libre Comercio en América Latina entre los años 2005 y 2015. *Revista Investigación & Gestión*, 1 (1), 76-84.
- CEPAL. (2015, 11 de junio). *Comercio en contenedores en puertos de la región crece 1.3% el 2014*. <https://www.cepal.org/es/comunicados/comercio-en-contenedores-en-puertos-de-la-region-crece-13-en-2014>
- CEPAL. (2016, 24 de marzo). *Bajo dinamismo en el comercio por contenedores y en la actividad portuaria en el mundo y en América Latina y el Caribe, 2014-2015*. <https://www.cepal.org/es/notas/dinamismo-comercio-contenedores-la-actividad-portuaria-mundo-america-latina-caribe-2014-2015>

- CEPAL. (2018). *Reflexiones sobre el futuro de los puertos de contenedores por el nuevo comportamiento de la contenedorización*. <https://www.cepal.org/es/notas/reflexiones-futuro-puertos-contenedores-nuevo-comportamiento-la-contenedorizacion>
- CEPAL. (2020, 24 de agosto). *Movimiento de contenedores en los puertos de la región se mantuvo estático en 2019 y se evidencia una contracción en el primer semestre de 2020 producto de la pandemia del COVID-19*. <https://www.cepal.org/es/comunicados/movimiento-contenedores-puertos-la-region-se-mantuvo-estatico-2019-se-evidencia>
- CTS. (2023). *Tendencias del índice de precios*. <https://www.containerstatistics.com/>
- Freire-Seoane, M.J., López-Bermúdez, B. & de la Peña, I. (2020). Efectos del transporte marítimo en contenedores sobre el crecimiento económico en los países de la costa oeste de América Latina. *Revista de la CEPAL*, (130), 91-108.
- Girón, R.M. (2012). *Las indias de Génova: mercaderes genoveses en el reino de Granada durante la edad moderna* [Tesis de doctorado]. Universidad de Granada. <https://digibug.ugr.es/bitstream/handle/10481/25160/21762168.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- La República. (2021, 28 de junio). *Tarifas de fletes para contenedores en puertos y navieras subieron 59% en abril*. <https://www.larepublica.co/economia/las-tarifas-de-fletes-para-contenedores-en-puertos-y-navieras-subieron-59-desde-abril-3191659>
- MERCOSUR. (s.f.). *En pocas palabras: ¿Qué es MERCOSUR?*. <https://www.mercosur.int/quienes-somos/en-pocas-palabras/>
- MinComercio. (2021). *Perfil de la Alianza del Pacífico*. <https://www.mincit.gov.co/CMSPages/GetFile.aspx?guid=da538111-cef8-40a6-89ea-c88cc763470e>
- Monserrat, V.J. (2009). Los artrópodos en la historia y en el arte de la ciudad de Venecia. *Boletín Sociedad Entomológica Aragonesa*, (44), 499-549.
- Novológica. (2019, 20 de mayo). *Maersk fortalece el comercio entre la costa oeste de América Latina y el norte de Europa*. <https://www.novologica.com/maritimo-y-aereo/maersk-fortalece-el-comercio-entre-la-costa-oeste-de-america-latina-y-el-norte-de-europa/>
- OMC. (s.f.). *Transporte marítimo*. https://www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/transport_s/transport_maritime_s.htm
- ONU. (2019, 18 de marzo). *La Cooperación Sur-Sur, ¿qué es y por qué importa?*. Noticias ONU Mirada global Historias humanas. <https://news.un.org/es/story/2019/03/1453001>
- ONU. (2021). *Informe sobre el transporte marítimo 2019*. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_es.pdf
- OTCA. (s.f.). *¿Quiénes somos?: La OTCA*. <http://otca.org/quienes-somos/>
- UNCTAD. (2020). *Informe sobre el transporte marítimo 2020 de la UNCTAD: resumen y estimaciones sobre América Latina y el Caribe*. https://unctad.org/system/files/information-document/tlb_20201130_rmtlac_es.pdf
- Uribe, S. (2016). La supremacía marítima a través de la historia. En Uribe, S.(Ed.), *Estrategia Marítima, evolución y prospectiva* (pp. 41-50). Ediciones Esdegue.
- USITC. (s.f.). *El impacto de la pandemia de COVID-19 en los servicios de transporte de carga y las importaciones de mercancías de EE. UU.* https://www.usitc.gov/research_and_analysis/tradeshifts/2020/special_topic.html
- Yee, V. y Glanz, J. (2021, 19 de julio). *Así fue como el Ever Given se atacó en el Canal de Suez*. The New York Times. <https://www.nytimes.com/es/2021/07/19/espanol/canal-suez-evergiven.html>