

19-21 de Octubre 2022 | Granada

INTERNATIONAL CONFERENCE ON REGIONAL SCIENCE

Challenges, policies and governance of the territories in the post-covid era

Desafíos, políticas y gobernanza de los territorios en la era post-covid

XLVII REUNIÓN DE ESTUDIOS REGIONALES

XIV CONGRESO AACR



RESUMEN AMPLIADO

Título: Los clusters como determinante del desigual impacto territorial de los tratados de libre comercio en países en desarrollo: comparación entre las ciudades-puerto colombianas de Barranquilla y Buenaventura.

Autores y e-mail de todos ellos:

- Leonardo Holguín Muñoz - lehol@alumni.uv.es
- Juan Ramón Gallego Bono - Juan.R.Gallego@uv.es

Departamento: Departament d'Economia Aplicada

Universidad: Universitat de València

Área Temática: *Globalización y Territorio*

Resumen: *(mínimo 1500 palabras)*

1. Introducción: Problemática y enfoque teórico-conceptual

A tenor del libre cambio, del libre comercio y del surgimiento del multilateralismo comercial, en el marco de negociaciones materializadas en el seno del Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles, (por su sigla en inglés, GATT) y posteriormente con la Organización Mundial del Comercio (por su sigla en español, OMC), se dotó a las naciones de herramientas como tratados, convenios y acuerdos dirigidos a dinamizar su comercio internacional (Miroudot, S., Sauvage, J., & Sudreau, M., 2010).

En este escenario emergieron los acuerdos preferenciales de alcance regional y bilateral como alternativa para mantener el impulso de los procesos de internacionalización económica. En virtud de la política de internacionalización, cada país y gobierno formula estrategias para abrir nuevos mercados a sus productos, partiendo de las bases arancelarias configuradas por el multilateralismo de la OMC. Sin embargo, ante el estancamiento de las negociaciones de la OMC, se incluyen cambios y nuevos tipos de acuerdos, al margen del sistema de comercio internacional. Estos cambios tienen efectos políticos y sociales en los intereses de países en desarrollo como Colombia, en su entorno externo sobre sus políticas de internacionalización y de su entorno interno sobre las políticas de transformación económica (Baldwin, 2016; Beck, 2021; De la Torre, 2020; Jung, 2021; Rojas, 2018; Yilmazkuday, 2014).

Los Tratados de Libre Comercio (por su sigla en español, TLC) son en sí mismos acuerdos preferenciales que surgieron como fórmula para mantener un canal de negociación entre países desarrollados y en desarrollo, en el que, con base en las teorías

de las ventajas comparativas y la orientación sobre las dinámicas de mercado, se plantean negociaciones asimétricas vinculadas con instrumentos de política comercial. Dichos tratados definen una política para concatenar el interés en los precios de productos y servicios exportables y la movilización de capacidades empresariales internas. En esencia, estos acuerdos representan ser un instrumento base para la integración económica. Su diseño se configura sobre la realización de cambios políticos necesarios para adelantar reformas estructurales clave para asegurar la cadena de abastecimiento. De esta manera, se observa que estos tratados conectan por un lado entornos nacionales, regionales, industriales o sectoriales y de igual manera impulsan el cambio normativo en asuntos tales como el comercio exterior, la inversión extranjera, las finanzas internacionales, la gestión monetaria y el estatuto aduanero, entre otros. De lo anterior, se puede afirmar que los acuerdos por si solos crean reglas políticas que movilizan la integración, aceleran la apertura económica para diversos sectores seleccionados, y en algunos casos, sus efectos pueden no ser los esperados (Bouzas, R., 2007; Cadot, O., Carrere, C., de Melo, J., & Portugal-Perez, A., 2005; Hawkes, C., & Thow, A. M., 2008).

Las investigaciones existentes sobre la relación entre tratados de libre comercio y el desarrollo territorial en función de las aglomeraciones empresariales o clusters son pocas. Al filtrar la búsqueda con base en los acuerdos comerciales, se encontraron estudios que en su mayoría contrastan términos comerciales para determinar la condición (superávit o déficit) de la balanza comercial bilateral, dedicando su observación solo en términos económicos y comerciales. De la misma forma se filtró las publicaciones con base en los clusters y en su mayoría hacen una revisión endógena de la interacción Cluster con poco interés en relacionarlo con los acuerdos comerciales. Por lo demás, en la literatura seleccionada, los temas más profusamente estudiados en relación con los clusters analizan los clusters como elemento fundamental de la estrategia competitiva. Varias de las publicaciones, recurriendo al análisis de casos, resaltan y reivindican el valor de las comunidades de interés alrededor del éxito de los clusters. De igual manera muchas ponen de manifiesto el aporte político y normativo que se desarrolla con los clusters, a nivel del territorio en los que se desenvuelven y se hace hincapié en su aporte a la cultura de la innovación (Aznar-Sánchez, J. A., 2011; Bennett, R. J., Graham, D. J., & Bratton, W., 1999; Colom Gorgues, A., & Mallada Martinez, C., 2010; Deimel, M., Arens, L., & Theuvsen, L., 2011; Felbinger, C. L., & Rohey, J. E., 2001; Gallego Bono, J. R., 2009; Ketels, C., & Protsiv, S., 2021; Zhu, H., Huang, X., He, Q., Li, J., & Ren, L., 2016).

Por lo que desde la complementariedad existente entre acuerdos comerciales y clusters frente al desarrollo territorial regional encontramos un vacío del que surge nuestro interés investigativo, en este caso, para observar las acciones que en conjunto contribuyen al desarrollo territorial en un espacio-territorio determinado. En tal sentido y como conceptos subyacentes, se incluirá dentro del marco conceptual los referentes sobre las CGV (cadenas globales de valor) y de producción, en las que se involucran las políticas de gobiernos con la negociación de acuerdos comerciales internacionales, el desarrollo de capacidades empresariales y la articulación del Cluster logístico dentro de un territorio particular (Cammatt, 2006; PISA, 2019; Stichhauerova, 2020; Williams, 2016). Adicionalmente, este estudio mantiene la dimensión estratégica definida por las teorías que respaldan la ventaja competitiva (Porter, 1991) y al final, buscaremos corresponder los hallazgos, con los intereses mundiales por el desarrollo sostenible, como brújula para la conceptualización de bienestar (Paunović, 2020; Razminienė, 2021).

Al reconocer la indudable impronta de los clusters en lo económico también destacaremos su impacto en el largo plazo sobre el territorio por su relación con el aprendizaje, las redes de conocimiento, la innovación, y la internacionalización, generando un espacio clave dentro de nuestra literatura base y en esta investigación. El desarrollo endógeno es un factor clave del desarrollo empresarial, en el que la Pequeña y Mediana Empresa (por su sigla en español PYME) va a desempeñar un papel vital gracias a su capacidad de integrar, crear y multiplicar el valor de los recursos a su disposición. De esta forma, el desarrollo endógeno es un complemento clave para la articulación potencial con el desarrollo territorial y su inserción en los mercados internacionales, en los que dichas capacidades se integran con valores empresariales y principios ambientales globales (Fernandez-Satto, V. R., & Vigil-Greco, J. I. 2007; Gautier, A., & Quiñones, J. J., 2019; Gereffi, G. 2009; Giuliani, E. 2007; Hervás-Oliver, J., Parrilli, M. D., Rodríguez-Pose, A., & Sempere-Ripoll, F., 2021; Vallejo Mejía, C., 2017; Wolman, H., & Hincapie, D. 2015).

En este sentido y con el propósito de acotar mucho más el trabajo investigativo la presente investigación adoptará dentro del enfoque territorial un análisis focalizado en el concepto ciudad-puerto. El concepto de Ciudad-Puerto reúne varios de los elementos necesarios para estudiar el impacto de los tratados de libre comercio en el territorio, ya que por su acceso marítimo natural concentra los intereses de múltiples actores y acumula la atención financiera inicial por la requerida infraestructura física especial de tipo internacional que conecta al país con el mundo. Es en este espacio del territorio en el que la significancia del desarrollo cobra vida a la hora de reflexionar sobre la hipótesis de este trabajo. Por lo anterior la ciudad-puerto es un eje alrededor del cual gira la investigación teórica y empírica, por su relación tanto con los tratados de libre comercio como con las aglomeraciones empresariales (Magginas, V., Nathanail, E., Manoli, S., & Malnaca, K., 2018; Martner-Peyrelongue, C., 2020; Monié, F., & Vidal, Soraia Maria do S. C., 2006; Ospina-Arias, J. C., Diaz-Solano, B. H., & Yi-Rodriguez, J. d. J., 2019; Pultrone, G., 2008; Saavedra-Rivano, N., & Estrada, M. A. R., 2016; Soffer, A., & Stern, S., 1986).

El presente artículo ofrece una perspectiva complementaria y no solo adicional, a la discusión sobre los beneficios de la suscripción de tratados o acuerdos preferenciales, en tanto se resalta la importancia de integrar sinergias al sistema de innovación nacional o disponer de canales para la adquisición de conocimientos a nivel nacional. Se trata de considerar todos los elementos, incluida la idiosincrasia nacional y de cada territorio en particular, como activos intangibles del desarrollo territorial, medioambiental y para la transformación de la política pública para el desarrollo sostenible. Todas estas experiencias en relación con el Cluster logístico de ciudades-puerto como Barranquilla y Buenaventura en Colombia, permitirán validar la hipótesis sobre el peso que tiene para el comercio internacional, la madurez y consolidación de los clusters como elemento sine qua non para catalizar los beneficios de la firma de TLC (B Meskhi, V Bondarenko, I Efremenko, T Romanishina, D Rudloy, & A Olshevskaya., 2020; Chaves-Avila, R., & Gallego-Bono, J. R., 2020; Porto-Gomez, I., Zabala-Iturriagoitia, J. M., & Leydesdorff, L. 2019; Rico Revelo, D., 2008).

2. El problema de investigación

El comercio internacional como factor de desarrollo nacional es una herramienta clave del bienestar, pero sus resultados varían si se observan de forma comparada los efectos en el desarrollo regional o en el desarrollo territorial local de las ciudades por donde ingresan las importaciones y salen las exportaciones. Mucho más significativo resulta estudiar el desarrollo territorial de los puertos y sus ciudades o de las ciudades-puerto, por su estratégica relación con el éxito de cualquier política de internacionalización. En

el presente artículo el análisis comparativo de las ciudades-puerto de Barranquilla y Buenaventura, tratará de evidenciar el impacto desigual de los tratados de libre comercio sobre el desarrollo territorial, y por consiguiente del carácter desigual del desarrollo en términos de oportunidades de ascenso social de los habitantes en diferentes territorios.

El aspecto visible del problema son las diferencias en el desarrollo territorial que puedan derivarse de los acuerdos comerciales por lo que en la revisión de la literatura se encuentran percepciones revisadas unas desde visiones políticas, otras socio-territoriales, otras desde la perspectiva de la globalización y otras desde el desarrollo local que dan cuenta de su impacto (Boscán, M., & Javier, F., 2007; Cariola, C., & Lacabana, M., 2003; Gallego Bono, J. R., 2003; Gallego Bono, J. R., & Pitxer, J. V., 2018; Klein, L. R., & Salvatore, D., 1995; Lagos, R., & Rosales, O., 2013).

Para el caso colombiano, las ciudades puerto en Barranquilla y Buenaventura despiertan un interés particular el observar a Colombia dentro de un espacio con posición geoestratégica ecuatorial, con alta montaña, muy biodiverso y con acceso a dos océanos que lo conectan para el comercio internacional (Guhl, 2010).

Los indicadores de desarrollo local y regional entre ambas ciudades-puerto muestran grandes abismos, en aspectos tan importantes como el acceso a educación, el nivel de alfabetización, el acceso a agua potable y acueducto, la conexión a energía y el acceso a internet, etc., que reflejan el malestar social observado no solo a nivel nacional sino también a nivel internacional (Cuellar Llano, M. C., & Cuellar Yaguara, C. A., 2019; Nel, E., 2015; Tomaskovic-Devey, D., & Roscigno, V. J., 1997; Zhe Ru, & Hu Ruonan., 2017)

El fenómeno general que se pretende investigar es el papel que ejercen las agrupaciones empresariales en territorios más o menos amplios (Porter, 1991, 1998), en adelante clusters, sobre el desarrollo de los territorios a raíz de la firma de tratados de libre comercio.

3. Metodología

Con el objetivo de analizar los impactos de la relación entre la internacionalización mediante los acuerdos preferenciales y el desarrollo territorial, en función del dinamismo relativo de los clusters, y ante la poca existencia de datos cuantitativos que la midan y la propia naturaleza cualitativa y dinámica de los procesos a estudiar, se hace necesario recopilar datos, hechos y cifras sobre la base de cuestionarios que incluyan preguntas abiertas y cerradas. Especial importancia adquiere el desarrollo de entrevistas personales en profundidad que permitan observar y luego describir el escenario de la apertura económica nacional, contextualizando las características y el proceso de cambio del Cluster, como herramienta clave del proceso de investigación cualitativo (Creswell, J.W. 2009; Hernández Sampieri, R., 2014). El proceso involucra un análisis cualitativo para lo concerniente a las empresas de los clusters seleccionados e incluirá también un análisis cuantitativo relacionado con los Tratados de Libre Comercio. En efecto, en el proceso de análisis exploratorio se tomarán datos estadísticos de fuentes públicas y privadas, de organizaciones nacionales e internacionales. Entre ellas cabe destacar los precedentes del MinCit, del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, de la Red clusters Colombia, de la Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (por su sigla en español, FITAC), de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (por su sigla en inglés, UNCTAD), del Centro de Comercio Internacional (por su sigla en inglés, ITC), de la Organización Mundial del Comercio y

del Departamento Nacional de Planeación (por su sigla en español, DNP). Las encuestas y entrevistas a realizar cumplirían criterios para recibir respuestas de personal experto de empresas y a actores privilegiados pertenecientes al cluster en las ciudades seleccionadas para con base en su percepción y su contexto conocer de primera mano sus percepciones e interpretaciones (Monge, A. C.A., 2009). Es a partir de estas percepciones e interpretaciones que se podría corroborar e interpelar el marco teórico desarrollado en la investigación.

Con el interés de delimitar, se plantea explicar la relación Cluster con Desarrollo Territorial y Comercio Internacional, sobre ciudades con puerto litoral, en el marco del enfoque sobre desarrollo local (Crouch, C., 2007; Escandón Barbosa, D. M., González-Campo, C. H., & Murillo Vargas, G., 2013; Podestá Arzubíaga, J., 2018). El análisis empírico se centrará en la comparación de dos ciudades-puerto situadas en dos litorales distintos. Así como ya se avanzó más arriba para el caso del litoral Atlántico, se estudiarán las experiencias en la ciudad de Barranquilla (Aguas Medina, D., Peña Coronado, K. E., & Ospina Árias, J. C., 2017 ;Aldana-Domínguez, J., Montes, C., & González, J. A., 2018; Castro, M. V., & Buchely, L., 2018; Garza, N., & Lizieri, C., 2019; Lázaro-Montes, J., 2020; Milanes, C. B., Martínez-González, M. B., Moreno-Gómez, J., Saltarín J., A., Suarez, A., Padilla-Llano, S. E., Zielinski, S., 2021; Lechuga-Cardozo, J. I., 2018; Vergara Durán, R. A., & Foulquier, E., 2012). Y por el litoral Pacífico, en la ciudad de Buenaventura (Jenss, A., 2020; Lombard, M., Hernández-García, J., & Salgado-Ramírez, I., 2021; Marín, J. J., Rushton, S., Arévalo, J. M. D., & Camacho, D. M., 2022; Rodríguez, M. A. A., 2020; Espinosa Bonilla, A., 2011; Jiménez Pérez, N., & Delgado Moreno, W., 2008; Parrado Pardo, E. P., & Jaramillo Marín, J., 2020). Ambas ciudades han estado influenciadas directamente por su dedicación logística portuaria y la cadena de servicios logísticos que se han desarrollado en su zona de predominio y que representan dos tipos de desarrollo totalmente diferentes (Kalmanovitz, S. 2007). En efecto, se presta atención a toda la inversión y desarrollo empresarial generado en sus territorios, no se observa equidad alguna entre ambas en los beneficios obtenidos del comercio internacional para el desarrollo local. Este desigual comportamiento abre la oportunidad y muestra la pertinencia de revisar los argumentos sobre las negociaciones de TLC esta vez para plantear su impacto efectivo en el bienestar medido a través de las oportunidades para el ascenso social de las comunidades y su desarrollo local, regional e internacional.

4. Discusión

Para el caso de Colombia, el análisis empírico visibiliza la relación entre acuerdos comerciales y desarrollo territorial en el marco de factores que particularizan su dinamismo según la gestión pública del desarrollo, en sus diferentes niveles y en relación con la desigualdad (Jiménez, W. G., 2015; Silveira, M. L., 2008). Es de notar que desde ese mismo análisis se describen elementos que resaltan y que relacionan los problemas de crecimiento de Colombia principalmente con la violencia (Roncancio Jiménez, G., 2014) y la ineficiente distribución de la tierra, que al final termina por redistribuir pobreza (Gómez Jiménez, A., & Le Bonnac, Y., 2009) y fomentar la desigualdad (Ortega-Montes, J. E., 2008). Estos factores han incidido en una aseveración de la desigualdad horizontal o aquella que se enquistaba en un segmento de la sociedad por el bloqueo o la falta de ascenso de los ciudadanos a los diferentes estratos sociales superiores, que se relacionan socio-culturalmente con las identidades en Colombia (González Ortiz, F., & Valencia Londoño, P. A. 2019).

Luego, tanto los TLC como los clusters contribuyen por vías diferentes al encadenamiento productivo nacional con el encadenamiento productivo internacional, dinamizan de forma continua la inserción de las economías en las redes globales de

valor y enfocan la discusión empresarial hacia el entorno externo de la economía. Ambos instrumentos crean el ambiente para propiciar el upgrade a nivel local y así mismo impulsa a nivel regional la innovación que fortalece los esfuerzos públicos-privados por la transformación productiva de las organizaciones mediante la investigación (Arias, M. E., & Alarcón, S., 2019; Becerra Rodriguez, F., Serna Gomez, H. M., & Naranjo Valencia, J. C. 2013; Cardona Acevedo, M., Castiblanco Moreno, S., & Díaz Sánchez, H. 2013; Muñoz Cardona, Á E., & Mayor López, M. P. 2015).

Las diferencias entre las ciudades puerto de Barranquilla y Buenaventura tienen lugar en varios ámbitos. Un aspecto observable es que la ciudad de Barranquilla es la ciudad capital del departamento del Atlántico mientras que Buenaventura es un municipio del Departamento del Valle del Cauca. Otro elemento o diferencia importante es el acceso fluvial de la ciudad-puerto de Barranquilla al Río Magdalena, arteria de los incipientes esfuerzos del desarrollo interior en la historia colombiana. Otros indicadores se muestran en la siguiente tabla, que incluye variables territoriales y sociales, con indicadores como alfabetización, extensión geográfica, accesos fluviales, clima, economía, educación, servicios públicos, internet y servicios públicos (DANE, 2022). Para destacar el índice de pobreza y desigualdad 2019-2020 que registró 14,9 – 14,1 para el Atlántico y 10.8 – 10.1 para el Valle del Cauca, en el orden de esos dos años respectivamente.

Tabla n°1 - Aspectos Demográficos y económicos de Barranquilla y Buenaventura				
	Departamento	Municipio	Departamento	Municipio
	Atlántico	Barranquilla	Valle del Cauca	Bunaventura
Extensión 2017	3388 km2	166 km2	22140 km2	6785 km2
Población 2022	2.804.025,00	1.312.473,00	4.589.278,00	315.743,00
Densidad Pobl 2022	827,63 hab/ km2	7906,46 hab/km2	207,28 hab/ km2	46,54 hab/km2
% Población urbana 2022	94,94%	99,95%	85,60%	76,99%
Cobertura Energia Electrica 2018 (censo)	98,92%	99,57%	98,77%	90,88%
Cobertura Gas Natural 2018 (censo)	89,99%	95,01%	82,15%	56,52%
Cobertura Internet 2018 (censo)	46,09%	58,89%	56,00%	28,05%
Cobertura Alcantarillado 2018 (censo)	85,46%	97,84%	90,91%	60,96%
Cobertura Acueducto 2018 (censo)	96,41%	98,97%	95,35%	73,17%
Cobertura Banda Ancha 2020 (P-ODS)	14,31%	20,00%	19,05%	9,26%
Tasa de analfabetismo (censo)	3,65%	2,10%	3,46%	6,95%
Salud - Cobert Reg. Sub 2019	98,64%	98,88%	98,80%	96,39%
Desempeño Municipal -Resultados 2020	70,53	77,27	68,22	66,56
Economía - V/A per capita % prom nal 2019	104,29%	144,86%	134,87%	86,17%
Economía - V/A per capita % prom Deptal 2019	4,40%	66,50%	9,72%	4,45%
Empresas empleo formal 2016 (x 10mil hab)	N/A	243,44	N/A	80,58
Per ocup form / pob total 2016	N/A	46,10%	N/A	11,12%
Genero - trabajo cotizante mujeres 2016	N/A	147.901,25	N/A	11.794,33

Elaboración Propia - Fuente: TerriData, con datos de DANE a partir de Censo según el año de la variable y la unidad de medida señalada. Tomado el 28/04/2022

La historia de la infraestructura portuaria nacional se desarrolla en el siglo XIX (Castro Castell, Soler Niño, Umaña Castellanos, & Yepes Lugo, 2017; Henao Rendón & Henao Rendón, 2009; Solano D., 2009; Solano de las Aguas, Sergio Paolo, 2010). La evolución del comercio internacional crea las bases para la institucionalización portuaria con el sistema portuario nacional que incluye organismos como Colpuertos (1959-1993) y la Flota Mercante Grancolombiana (1946-1996), y organismos aduaneros y fiscales para la gestión del comercio exterior, pero que hoy conmemoran la historia de

corrupción nacional en medio de contrataciones y concesiones portuarias. Ambas ciudades tienen su historia y su desarrollo ligado al mar, pero su importancia política se define desde el interior del país.

El desarrollo empresarial ha tenido un mayor auge por el Atlántico, nominando a Barranquilla como “la puerta de oro” de Colombia y dejando en el registro de esta ciudad-puerto un índice de creación de empleo formal de 243%, muy superior al registro de 80% de la ciudad-puerto de Buenaventura, según los datos oficiales más recientes registrados en la Tabla n°1.

Según datos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (por su sigla en español, DIAN), los productos importados por Colombia ingresan y se concentran por los puertos de Cartagena, Buenaventura, Barranquilla y Santa Marta representando un 97% de 50,1 millones de toneladas que ingresaron en 2021 al país. De los productos exportados el 90.7% de 101,1 millones de toneladas se concentró en salidas por Cartagena, Santa Marta y Rioacha.

Para expertos en comercio internacional es de importancia matizar que la comparación entre los volúmenes de exportación de estos dos puertos se traduce en una comparación de productos de valor agregado diferente. Por ejemplo, por Buenaventura de los diez productos más exportados entre 2018-2021 se encuentran principalmente alimentos exportados a granel como café y azúcar, y minerales principalmente hullas bituminosas, cobre y coque. Para el caso de Barranquilla, de los 10 productos más exportados también se encuentran en los primeros lugares coques, semicoques de hulla, desperdicios de cobre y aceites crudos de petróleo resalta la exportación de puertas, ventanas y sus bastidores, aceite de palma, placas y hojas lisas de vidrio colado, ropa de tocador o de cocina y demás dispositivos de cierre, de plástico. El contraste evidencia que en el top de las exportaciones desde Barranquilla existe un mayor componente de industrialización, con la consecuente implicación de este factor dentro del análisis de este trabajo sobre los beneficios del comercio internacional en el desarrollo territorial y los efectos en el desarrollo empresarial.

Tabla n° 2 - TOP 10 de productos exportados por Barranquilla y por Buenaventura

TOP 10 de productos exportados por Barranquilla y por Buenaventura			
Etiquetas de fila	BQA	BUN	Total general
Aceite de palma en bruto.		505.754.650,72	505.754.650,72
Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso.		138.228.278,86	138.228.278,86
Acumuladores eléctricos de plomo del tipo de los utilizados para el arranque de los motores de explosión.	278.756.858,23		278.756.858,23
Bombones, caramelos, confites y pastillas.	299.324.635,01		299.324.635,01
Café soluble liofilizado, con granulometría de 2.0- 3.00 mm.	260.714.847,38		260.714.847,38
Coques y semicoques de hulla, incluso aglomerados.		2.455.292.666,57	2.455.292.666,57
Desperdicios y desechos, de cobre, con contenido en peso igual o superior a 94% de cobre.	185.559.945,54	290.615.659,51	476.175.605,05
Hullas térmicas.		58.388.886,98	58.388.886,98
Las demás hullas bituminosas.	377.511.028,33		377.511.028,33
Los demás azúcares de caña en bruto, sin adición de aromatizante ni colorante en estado sólido.	306.603.817,74		306.603.817,74
Los demás azúcares de caña o de remolacha y sacarosa químicamente pura, en estado sólido.	766.873.274,56		766.873.274,56
Los demás cafés sin tostar, sin descafeinar.	6.341.194.336,39		6.341.194.336,39
Los demás fungicidas, a base de pyrazofos o de butaclor o de alaclor.		47.035.836,11	47.035.836,11
Los demás tapones, tapas, cápsulas y demás dispositivos de cierre, de plástico.		80.476.853,04	80.476.853,04
Minerales de cobre y sus concentrados.	201.978.041,65		201.978.041,65
Placas y hojas lisas de vidrio colado o laminado, sin armar, coloreadas en la masa, opacificadas, chapadas o con capa absorbente, reflectante o antirreflectante.		114.220.866,89	114.220.866,89
Preparaciones tensoactivas, para lavar (incluidas las preparaciones auxiliares de lavado) y preparaciones de limpieza acondicionadas para la venta al por menor.	182.807.539,47		182.807.539,47
Puertas, ventanas y sus marcos, bastidores y umbrales, de aluminio.		822.766.172,63	822.766.172,63
Ropa de tocador o de cocina, de tejido con bucles, de tipo para toalla, de algodón.		88.709.703,24	88.709.703,24

Elaboración propia – Fuente: (DIAN, 2022). Subdirección de Estudios Económicos Producción DIAN y Certificación DANE noviembre de 2021 - Fecha de consulta: 26/04/2022 - Con base en las Declaraciones de exportación (F-600)

La diferenciación anterior complementa la inquietud investigativa de este estudio para determinar sus fuentes, observar sus efectos y recabar en posibles soluciones. Soluciones que permitan, desde la idiosincrasia nacional y de cada región en particular, la formulación de política pública socio-económica y la sostenibilidad, lograr el aprovechamiento equitativo del acceso marítimo, explotando el desarrollo de capacidades empresariales colaborativas. Razones de más para continuar el estudio y análisis de la importancia de la conexión comercial con el mundo de los negocios internacionales vía Cluster logístico y portuario y generar desarrollo horizontal desde las ciudades-puerto tanto en el litoral Pacífico como en el Atlántico de Colombia.

5. Conclusiones

Alcanzar el desarrollo territorial es un complejo compendio de factores en el que tanto la firma de acuerdos internacionales como el impulso a la actividad productiva requieren un intrincado proceso de transformación. Dos ciudades-puerto como Barranquilla o Buenaventura no crecen de la misma forma, por su manera de integrarse a las redes de conocimiento. Dicha integración se caracteriza por elementos territoriales subyacentes, como su idiosincrasia, de la que dependen otros factores que en su conjunto facilitan la participación colectiva en la construcción de una misma cosmovisión del desarrollo. De la misma forma, otros factores, distraen u obstaculizan la construcción de una visión conjunta de desarrollo, que, para el caso de Colombia, lo representan la violencia y la desigualdad, factores que ejercen presión a favor de la ilegalidad, que se nutre del desorden social y de la deconstrucción de la comunidad.

Entre los factores que construyen el desarrollo, encontramos los Clusters y sus comunidades de práctica. Escenarios en los que de manera profesional y por los conocimientos y las experiencias previas, puede surgir conocimientos especializados que suman al progreso de las empresas aglomeradas. A su vez, al establecer un diseño capaz de atraer comunidades epistémicas, es clave entender el rol que aportan las ciudades-puerto, al desarrollo multidimensional no solo en su espacio territorial sino a

lo largo de las diferentes cadenas de suministro que apoya. En este sentido, y siguiendo la estela de algunas investigaciones previas (Gallego y Tapia, 2022) resulta esencial explorar el papel que juegan las relaciones con colombianos en el exteriorasdem en la conformación de estas comunidades de práctica y estas comunidades epistémicas. Además un aspecto adicional que puede resultar crucial en la investigación de este artículo es en qué medida las mejoras diferentes de bienestar (en términos de mejora de las oportunidades) se pueden apreciar a través de la desigual capacidad para mejorar los conocimientos, las relaciones y la propia complejidad de las comunidades de práctica y de epistémicas a las que pertenecen los actores pertenecientes a diferentes ciudades-puerto como consecuencia de la firma de los tratados de libre comercio. Finalmente, se hace evidente que los acuerdos de comercio internacional no son la panacea o una garantía *per se* de los procesos de desarrollo y mucho menos de su difusión en el territorio. El desarrollo proviene del diseño de una estrategia competitiva en la que los clusters de diferente naturaleza complementen las mesas de negociación de dichos acuerdos y ambos instrumentos consideren los ciclos de vida de la industria como elementos que permitan entender el tipo, composición, la capacidad de absorción de conocimiento y los intereses de las comunidades de práctica comprometidas. Comunidades que aportan conocimientos, experiencias y esperan ver reflejado su aporte en beneficios más allá de los relacionados con el empleo y sus salarios. Beneficios observables en el desarrollo territorial, la estabilidad social y económica y la paz en los territorios.

Referencias bibliográficas

- Aguas Medina, Demetrio de Jesús, Peña Coronado, K. E., & Ospina Árias, J. C. (2017). El canal navegable del río Magdalena y las sinergias para el desarrollo de Barranquilla. *Dimensión Empresarial*, 15(2), 211-240. doi:10.15665/rde.v15i2.1426
- Ahcar, J., & Siroen, J. (2017). Deep integration: Considering the heterogeneity of free trade agreements. *Journal of Economic Integration*, 32(3), 615-659. doi:10.11130/jei.2017.32.3.615
- Aldana-Domínguez, J., Montes, C., & González, J. A. (2018). Understanding the past to envision a sustainable future: A social-ecological history of the Barranquilla metropolitan area (Colombia). *Sustainability (Switzerland)*, 10(7) doi:10.3390/su10072247
- Arias, M. E., & Alarcón, S. (2019). Regional systems for agri-food innovation in Colombia: A factor and cluster analysis for this industry. [Sistemas regionais de inovação agroalimentar da Colômbia: Análise fatorial e por cluster para a indústria; Sistemas regionales de innovación agroalimentarios de Colombia: Un análisis factorial y de clúster para la industria] *Cuadernos De Desarrollo Rural*, 16(84) doi:10.11144/Javeriana.cdr16-84.sria
- Aznar-Sánchez, J. A. (2011). Territory, cluster and competitiveness of the intensive horticulture in Almería (Spain). *The Open Geography Journal*, 4(1), 103-114. doi:10.2174/1874923201104010103
- B Meskhi, V Bondarenko, I Efremenko, T Romanishina, D Rudoy, & A Olshevskaya. (Jan 1, 2020). Impact of globalization and digitalization on the efficiency of environmental development of territories. Paper presented at the , 217 06012. doi:10.1051/e3sconf/202021706012 Retrieved from <https://search.proquest.com/docview/2488692733>

- Baier, S. L., & Bergstrand, J. H. (2009). Estimating the effects of free trade agreements on international trade flows using matching econometrics. *Journal of International Economics*, 77(1), 63-76. doi:10.1016/j.jinteco.2008.09.006
- Baldwin, R. (2016). The world trade organization and the future of multilateralism. *Journal of Economic Perspectives*, 30(1), 95-115. doi:10.1257/jep.30.1.95
- Becerra Rodriguez, F., Serna Gomez, H. M., & Naranjo Valencia, J. C. (2013). Local enterprise networks, research and development and innovation in business. cluster tool of the department of caldas, colombia. *Estudios Gerenciales*, 29(127), 247-257. doi:10.1016/j.estger.2013.05.013
- Beck, A. L., Muller, M. T., & Seabra, F. (2021). The controversy of lateralisms: A comparison between FTAs of china and the united states. *Colombia Internacional*, (107), 29-29-49. doi:http://dx.doi.org/10.7440/colombiaint107.2021.02
- Bennett, R. J., Graham, D. J., & Bratton, W. (1999). The location and concentration of businesses in britain: Business clusters, business services, market coverage and local economic development. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 24(4), 393-420. doi:10.1111/j.0020-2754.1999.00393.x
- Beno, M. (2016). The role of world trade organization in the globalization process. *Globalization and its Socio-Economic Consequences*, 16th International Scientific Conference Proceedings, Pts I-V, , 159-167.
- Boscán, M., & Javier, F. (2007). Democracia, integración y desarrollo en américa latina ante el tratado de libre comercio de las américas (ALCA). *Frónesis*, 14(1), 51-85. Retrieved from http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1315-62682007000100004&lng=es&nrm=iso&tlng=es
- Bouzas, R. (2007). The "new regionalism" and the negotiation of a free trade area of the americas. *International Negotiation-a Journal of Theory and Practice*, 12(3), 333-345. doi:10.1163/138234007X240664
- Cadot, O., Carrere, C., de Melo, J., & Portugal-Perez, A. (2005). Market access and welfare under free trade agreements: Textiles under NAFTA. *World Bank Economic Review*, 19(3), 379-405. doi:10.1093/wber/lhi019
- Cammett, M. (2006). Development and the changing dynamics of global production: Global value chains and local clusters in apparel manufacturing. *Competition & Change*, 10(1), 23-48. doi:10.1179/102452906X91993
- Cardona Acevedo, M., Castiblanco Moreno, S., & Díaz Sánchez, H. (2013). Innovación empresarial: Una mirada desde la competitividad, el desarrollo local Y Latransformación productiva para la Internacionalizació en colombia. *Semestre Económico*, 16(34), 149-167.
- Cariola, C., & Lacabana, M. (2003). Globalization and socio-territorial inequalities: The expansion of caracas' metropolitan periphery. *Eure-Revista Latinoamericana De Estudios Urbano Regionales*, 29(87), 5-21.
- Castro Castell, O., Soler Niño, E. D., Umaña Castellanos, R. S., & Yepes Lugo, C. (2017). Infraestructura portuaria en colombia: Asimetrías entre el puerto de buenaventura y el puerto de cartagena para el año 2015. *Universidad & Empresa*, 19(32), 87-106. doi:10.12804
- Castro, M. V., & Buchely, L. (2018). Cities and the city: Spatio-temporal imaginaries of class and gender in barranquilla and cali, colombia. *Gender, Place and Culture*, 25(12), 1719-1737. doi:10.1080/0966369X.2018.1554556

- Chaves-Avila, R., & Gallego-Bono, J. R. (2020). Transformative policies for the social and solidarity economy: The new generation of public policies fostering the social economy in order to achieve sustainable development goals. the european and spanish cases. *Sustainability (Basel, Switzerland)*, 12(10), 4059. doi:10.3390/su12104059
- Creswell, J. (1994). *Diseño de investigación. aproximaciones cualitativas y cuantitativas* SAGE.
- Crouch, C. (2007). Trade unions and local development networks. *Transfer-European Review of Labour and Research*, 13(2), 211-224. doi:10.1177/102425890701300205
- Cuellar Llano, M. C., & Cuellar Yaguara, C. A. (2019). La desigualdad socioeconómica en Chile y Colombia: Una aproximación a los factores de crecimiento y las oportunidades de mejora. *Punto De Vista*, 10(15) doi:10.15765/pdv.v10i15.1230
- De la Torre Medina, Martín. (2020). Chinese trade bilateralism and Latin America: The case of China-Chile free trade agreement. *México Y La Cuenca Del Pacífico*, 9(27), 109-128. doi:10.32870/mycp.v9i27.687
- Deimel, M., Arens, L., & Theuvsen, L. (2011). The Influence of Clusters on the Competitiveness of Hog Production: The Example of Northwestern Germany. *International Journal on Food System Dynamics*, 2(2), 155–166.. Retrieved from <https://doaj.org/article/b9a991f0a86c47afa189bfd1581772fd>
- Ducruet, C. (2008). World typology of city-port relationships. [Typologie mondiale des relations ville-port] *CyberGeo*, 2008 Retrieved from <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-46149087786&partnerID=40&md5=22f7edecc046ff91cdcf43fcd4266f88>
- Escandón Barbosa, D. M., González-Campo, C. H., & Murillo Vargas, G. (2013). Factors determining the appearance of 'born global' companies: Analysis of early internationalisation for SMES in Colombia. *Pensamiento & Gestión*, (35), 206-223.
- Espinosa Bonilla, A. (2011). De lo global a lo local en los repertorios de acción de las organizaciones negras frente al conflicto armado en Buenaventura. *Cs*, (7), 81-120. doi:10.18046/recs.i7.1039
- Felbinger, C. L., & Rohey, J. E. (2001). GLOBALIZATION'S IMPACT ON STATE AND LOCAL POLICY: The rise of regional cluster-based economic development strategies. *The Review of Policy Research*, 18(3), 63-79. doi:10.1111/j.1541-1338.2001.tb00195.x
- Fernandez-Satto, V. R., & Vigil-Greco, J. I. (2007). Clusters y desarrollo territorial. revisión teórica y desafíos metodológicos para América Latina. *Economía, Sociedad Y Territorio*, 6(24), 859-912. doi:10.22136/est002007241
- Gallego Bono, J. R. (2009). La articulación local-global de sistemas territoriales de producción y de innovación. *Revista De Estudios Regionales*, 1, 53-82. Retrieved from http://econpapers.repec.org/article/rerarticu/v_3a01_3ay_3a2009_3ap_3a53-82.htm
- Gallego Bono, J. R. (May 23, 2003). (May 23, 2003). Desarrollo: Global más Local, GLOCAL.(Glocal Forum, conferencia sobre la globalización). Paper presented at the
- Gallego Bono, J. R., & Pitxer, J. V. (2018). Reinterpretando el desarrollo territorial: Una nueva visión desde la economía. In J. Farinos Dasi, & E. Peiró (Eds.), *Territorio y estados* () Tirant Humanidades capítol en Farinós (coord.).
- Gallego-Bono, J.R. & Tapia-Baranda, M.R. (2022) Industrial ecology and sustainable change: inertia and transformation in Mexican agro-industrial sugarcane clusters, *European Planning Studies*, 30:7, 1271-1291, DOI: 10.1080/09654313.2020.1869186

- Garza, N., & Lizieri, C. (2019). An empirical approach to urban land monopoly: A case study of the city of barranquilla, colombia. *Urban Studies*, 56(10), 1931-1950. doi:10.1177/0042098018781306
- Gautier, A., & Quiñones, J. J. (2019). La internacionalización de las entidades locales y estrategia de planeación: Una oportunidad para el desarrollo territorial. *Justicia*, (35), 142-156. doi:10.17081/just.24.35.3397
- Gereffi, G. (2009). Las cadenas productivas como marco analítico para la globalización. *Problemas Del Desarrollo*, 32(125) doi:10.22201/iiec.20078951e.2001.125.7389
- Giuliani, E. (2007). The selective nature of knowledge networks in clusters: Evidence from the wine industry. *Journal of Economic Geography*, 7(2), 139-168. doi:10.1093/jeg/1bl014
- Gómez Jimenez, A., & Le Bonnet, Y. (2009). TROIS AFFIRMATIONS SUR LA PAUVRETÉ, LES CYCLES ÉCONOMIQUES ET LES INÉGALITÉS SOCIALES DEPUIS LES ANNÉES 1990 EN COLOMBIE. *Revue Tiers monde*, 3(199), 547-566. doi:10.3917/rtm.199.0547 Retrieved from <https://www.cairn.info/revue-tiers-monde-2009-3-page-547.htm>
- González Ortiz, F., & Valencia Londoño, P. A. (2019). Desigualdad horizontal y democracia con desigualdad en México y Colombia. *Revista De Ciencias Sociales*, 25(1), 295-311. Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7113731.pdf>
- Guhl, A. (2010). La geografía de Colombia como actor histórico. En D. Bonnet, M. Larosa & M. Nietoo (Eds.), *Colombia: Preguntas y respuestas sobre su pasado y su presente* (pp. 7-26). Bogotá, Colombia: Universidad de los Andes.
- Hawkes, C., & Thow, A. M. (2008). Implications of the central America-dominican republic-free trade agreement for the nutrition transition in central America. *Revista Panamericana De Salud Publica-Pan American Journal of Public Health*, 24(5), 345-360. doi:10.1590/S1020-49892008001100007
- Henao Rendón, G. A., & Henao Rendón, J. A. (2009, noviembre). Desarrollo y transformación de los puertos en Colombia. *Revista Educación Y Humanidades*, , 97-105.
- Hervás-Oliver, J., Parrilli, M. D., Rodríguez-Pose, A., & Sempere-Ripoll, F. (2021). The drivers of SME innovation in the regions of the EU. *Research Policy*, 50(9), 104316. doi:10.1016/j.respol.2021.104316
- Jenss, A. (2020). Global flows and everyday violence in urban space: The port-city of Buenaventura, Colombia. *Political Geography*, 77 doi:10.1016/j.polgeo.2019.102113
- Jiménez Pérez, N., & Delgado Moreno, W. (2008). La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización del trabajo en el puerto de Buenaventura. *Pensamiento & Gestión*, (25), 178-213.
- Jiménez, W. G. (2015). Internacionalización, desarrollo y gestión pública territorial. experiencias en Colombia. *Innovar*, 25(55), 23-39. doi:10.15446/innovar.v25n55.47194
- Jung, J. (2021). Economic transformation and sustainable development through multilateral free trade agreements. *Sustainability*, 13(5), 2519. doi:10.3390/su13052519
- Kalmanovitz, S. (2007). Colombia en las dos fases de Globalización. *Revista De Economía Institucional*, 9(17), 43-74.

- Ketels, C., & Protsiv, S. (2021). Cluster presence and economic performance: A new look based on european data. *Regional Studies*, 55(2), 208-220. doi:10.1080/00343404.2020.1792435
- Klein, L. R., & Salvatore, D. (1995). Welfare effects of the north-american free-trade agreement. *Journal of Policy Modeling*, 17(2), 163-176. doi:10.1016/0161-8938(94)00032-B
- Lagos, R., & Rosales, O. (2013). Globalization and development options. *Brown Journal of World Affairs*, 19(2), 283-301. Retrieved from <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=a9h&AN=122469255&lang=es&site=ehost-live&scope=site>
- Lázaro-Montes, J. (2020). Germans in the colombian caribbean: Cultural life and national socialism in barranquilla, 1930-1942. [Alemanes en el Caribe colombiano: Vida cultural y Nacionalsocialismo en Barranquilla, 1930-1942] *HiSTOReLo*, 12(23), 51-83. doi:10.15446/HISTORELO.V12N23.79190
- Lechuga-Cardozo, J. I. (2018). Necesidades insatisfechas de una comunidad aledaña a una terminal portuaria de barranquilla. *Pensamiento & Gestión*, (45), 181-210. doi:10.14482/pege.45.11047
- Lombard, M., Hernández-García, J., & Salgado-Ramírez, I. (2021). Beyond displacement: Territorialization in the port city of buenaventura, colombia. *Territory, Politics, Governance*, doi:10.1080/21622671.2021.1908160
- Magginas, V., Nathanail, E., Manoli, S., & Malnaca, K. (2018). A multi-agent approach towards designing a city port business model. *Transport and Telecommunication Journal*, 19(3), 213-223. doi:10.2478/ttj-2018-0018
- Mandal, A. (2019). Welfare effect of free trade agreements: A theoretical note. *Foreign Trade Review*, 54(2), 115-125. doi:10.1177/0015732519831806
- Marín, J. J., Rushton, S., Arévalo, J. M. D., & Camacho, D. M. (2022). Territorial social dialogue. theoretical and practical contributions from the experience of buenaventura, colombia. [O diálogo social territorial. Contribuições teórico-práticas a partir da experiência de Buenaventura, Colômbia; El diálogo social territorial. Contribuciones teórico-prácticas desde la experiencia de Buenaventura, Colombia] *Colombia Internacional*, 109, 59-87. doi:10.7440/colombiaint109.2022.03
- Martner-Peyrelongue, C. (2020). Globalización, conectividad interespaial y articulación territorial de los puertos mexicanos. *EURE (Santiago)*, 46(139), 233-257.
- Milanes, C. B., Martínez-González, M. B., Moreno-Gómez, J., Saltarín J., A., Suarez, A., Padilla-Llano, S. E., . . . Zielinski, S. (2021). Multiple hazards and governance model in the barranquilla metropolitan area, colombia. *Sustainability (Switzerland)*, 13(5), 1-25. doi:10.3390/su13052669
- Miroudot, S., Sauvage, J., & Sudreau, M. (2010). Multilateralising regionalism: How preferential are services commitments in regional trade agreements? *OECD Publishing*. doi:10.1787/5km362n24t8n-en
- Monié, F., & Vidal, Soraia Maria do S. C. (2006). Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. *Revista De Administração Pública*, 40(6), 975-995.
- Monje Álvarez, C. A. (2011). Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa. guía didáctica Universidad Surcolombiana.
- Muñoz Cardona, Á E., & Mayor López, M. P. (2015). Las pyme en américa latina, japon, la unión europea, estados unidos y los clúster en colombia. *Administración & Desarrollo*, 45(1), 7-24. doi:10.22431/25005227.1

- Nel, E. (2015). Recent trends in regional and local demographic and economic inequality in new zealand and associated regional development implications. *Local Economy*, 30(1), 12-20. doi:10.1177/0269094214564835
- Ohyama, M. (2007). Partial free trade agreements and economic welfare: Reconsidering GATT article 24. *Review of Development Economics*, 11(4), 621-628. doi:10.1111/j.1467-9361.2007.00424.x
- Ortega-Montes, J. E. (2008). Crítica a las políticas de desarrollo regional en colombia en el marco de la globalización: El caso del departamento de córdoba. *Economía, Sociedad Y Territorio*, 8(26), 282-312.
- Ospina-Arias, J. C., Diaz-Solano, B. H., & Yi-Rodriguez, J. d. J. (2019). Tourism development from city-port concept, for the barranquilla city, colombia. *Clio America*, 13(25), 300-310. doi:10.21676/23897848.3401
- Parrado Pardo, E. P., & Jaramillo Marín, J. (2020). Prácticas de memoria en defensa de la vida y el territorio en buenaventura, colombia (1960-2018). *Historia Y Memoria*, (21), 299-334. doi:10.19053/20275137.n21.2020.9599
- Paunović, I., Dressler, M., Mamula Nikolić, T., & Popović Pantić, S. (2020). Developing a competitive and sustainable destination of the future: Clusters and predictors of successful national-level destination governance across destination life-cycle. *Sustainability (Basel, Switzerland)*, 12(10), 4066. doi:10.3390/su12104066
- PISA, N. (2019). Associated economy - wide effects of transport and logistics clusters. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 27(4), 1212-1226. doi:10.30892/gtg.27408-427
- Podestá Arzubiaga, J. (2018). Desarrollo, territorio Y globalizacion: El caso de la provincia del tamarugal en el norte de chile. *Atenea (Concepción)*, (517), 153-166.
- Porter, M. E. (1991). *La ventaja competitiva de las naciones / michael E. porter ; [traducción de rafael aparicio martín]* (1st ed.). Barcelona: Plaza & Janés.
- Porter, M. E. (1998, Nov). Clusters and the new economics of competition. *Harvard Business Review*, 76, 77-90. Retrieved from <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/10187248>
- Porto-Gomez, I., Zabala-Iturriagagoitia, J. M., & Leydesdorff, L. (2019). Innovation systems in méxico: A matter of missing synergies. *Technological Forecasting & Social Change*, 148, 119721. doi:10.1016/j.techfore.2019.119721
- Pultrone, G. (2008). Trieste: New challenges and opportunities in the relational dynamics between city and port. *Méditerranée: Revue Géographique Des Pays Méditerranéés*, (111), 129-134. Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2989434&orden=405298&info=link>
- Razminienė, K., Vinogradova-Zinkevič, I., & Tvaronavičienė, M. (2021). Tracing relationship between cluster's performance and transition to the circular economy. *Sustainability (Basel, Switzerland)*, 13(24), 13933. doi:10.3390/su132413933
- Rico Revelo, D. (2008). Configuración del estado-Nación en colombia en el contexto de Globalización: Una Reflexión desde el escenario Político. *Revista De Derecho*, (29), 3-22.
- Rodríguez, M. A. A. (2020). International cooperation for development and civil society peace initiatives in cali and buenaventura, 2001-2015. [Cooperação internacional para o desenvolvimento e iniciativas de paz da sociedade civil em Cali e Buenaventura, 2001-2015; Cooperación internacional para el desarrollo e iniciativas de paz de la sociedad

- civil en Cali y Buenaventura, 2001-2015] Colombia Internacional, 2020(101), 29-64.
doi:10.7440/colombiaint101.2020.02
- Rojas Sánchez, C., & Gómez Olaya, Á P. (2018). Los acuerdos comerciales bilaterales: El caso colombiano (1990-2015). *Apuntes Del CENES*, 37(65), 117-149.
doi:10.19053/01203053.v37.n65.2018.5961
- Roncancio Jimenez, G. (2014). Contexto Geopolítico, Globalización, crisis civilizatoria Y paz en Colombia. *El Ágora U.S.B.*, 14(2), 437-450.
- Saavedra-Rivano, N., & Estrada, M. A. R. (2016). An alternative free trade agreement scheme to developing countries: The micro-free trade territory (MFTT). *Quality & Quantity*, 50(5), 2293-2311. doi:10.1007/s11135-015-0263-4
- Saggi, K., & Yildiz, H. M. (2010). Bilateralism, multilateralism, and the quest for global free trade. *Journal of International Economics*, 81(1), 26-37.
doi:10.1016/j.jinteco.2010.01.004
- Samuelson, P. A. (2006). The pros and cons of globalization. *Japan and the World Economy*, 18(4), 592-594. doi:10.1016/j.japwor.2004.11.006
- Silveira, M. L. (2008). Globalización y territorio usado: Imperativos y solidaridades. *Cuadernos Del Cendes*, 25(69), 2-19.
- Soffer, A., & Stern, S. (1986). The port city: A sub-group of the middle-eastern city model. *Ekistics*, 53(316), 102-110. Retrieved from <http://www.jstor.org/stable/43620706>
- Solano D., S. P. (2009). Trabajo, mercado, ocio y trasgresión: Las ciudades portuarias del Caribe colombiano, 1850-1930. *Revista D Estudios Marítimos Y Sociales*, 2(2), 45-60.
- Solano de las Aguas, Sergio Paolo. (2010). De ciudad portuaria al puerto como espacio polifuncional. *los puertos del gran Caribe en el siglo XIX. HiSTOReLo; Historelo.Rev.Hist.Reg.Local*, 2(4), 9.
- Stichhauerova, E., Zizka, M., & Pelloneova, N. (2020). Comparison of the significance of clusters for increasing business performance. *Journal of Competitiveness*, 12(3), 172-189. doi:10.7441/joc.2020.03.10
- Tomaskovic-Devey, D., & Roscigno, V. J. (1997). Uneven development and local inequality in the US south: The role of outside investment, landed elites, and racial dynamics. *Sociological Forum*, 12(4), 565-597. doi:10.1023/A:1022174707289
- Vergara Durán, R. A., & Foulquier, E. (2012). Maritimidad en Barranquilla: Etapas del desarrollo urbano Y su Relación con el puerto. *Investigación Y Desarrollo*, 20(1), 2.
- Williams, N., Brooks, C., & Vorley, T. (2016). Hidden clusters: The articulation of agglomeration in city regions. *Environment and Planning. C, Government & Policy*, 34(8), 1776-1792. doi:10.1177/0263774X16642229
- Wolman, H., & Hincapie, D. (2015). Clusters and cluster-based development policy. *Economic Development Quarterly*, 29(2), 135-149.
doi:10.1177/0891242413517136
- Yilmazkuday, D., & Yilmazkuday, H. (2014). Bilateral versus multilateral free trade agreements: A welfare analysis. *Review of International Economics*, 22(3), 513-535.
doi:10.1111/roie.12131
- Zhe Ru, & Hu Ruonan. (2017). On the imbalance of interior regional structure of China's foreign trade and the regional economic disparity. *Proceedings of the 2017 Euro-Asia*

Conference on Environment and Csr: Tourism, Society and Education Session, Pt II, , 93-103.

Zhu, H., Huang, X., He, Q., Li, J., & Ren, L. (2016). Sustaining competitiveness: Moving towards upstream manufacturing in specialized-market-based clusters in the chinese toy industry. *Sustainability (Basel, Switzerland)*, 8(2), 176.
doi:10.3390/su8020176

Palabras Clave: *Tratados de libre comercio, cluster ciudad-puerto, desarrollo territorial desigual, comunidades de práctica y epistémicas*

Clasificación JEL: F1, F63, O17, O24, R11, R4