

# ASPECTOS CLAVES DE LA LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CARIBE COLOMBIANO Y EN AMÉRICA PARA POTENCIALIZAR LAS ACTIVIDADES COMERCIALES

*Fhiorella E. Contreras Castellar, Valentina González Galofre<sup>1</sup>*

## RESUMEN

Si bien es cierto existen diferentes modalidades de transporte, como el marítimo- fluvial, el terrestre y sus modalidades; el aéreo, las empresas cada día se especializan en llevar sus mercancías de un lugar a otro, algunas son reconocidas como OTM, Operadores de Transporte Multimodal, en su gestión necesitan vías, por lo que este artículo tiene como objeto indagar referentes en materia logística portuaria, terrestre y relacionados con las actividades comerciales. Se hizo mediante la búsqueda de autores relacionados con la temática y se describen rasgos, características de las ciudades, sus Puertos, infraestructura, logística a partir de artículos, revistas especializadas y libros, por lo que es un artículo de revisión, en él se concluye que los gobiernos, las empresas y la academia deben aunar esfuerzos para integrar el Caribe con América.

## PALABRAS CLAVE

Logística, Puerto, Infraestructura vial, Caribe, Colombia, América.

## ABSTRACT

Although it is true there are different modes of transport, such as maritime-fluvial, terrestrial and its modalities; air, companies every day specialize in taking their goods from one place to another, some are recognized as OTM, Multimodal Transport Operators, in their management need routes, so this article aims to investigate benchmarks in port logistics, terrestrial and related to commercial activities. It was done by searching for authors related to the subject and features, characteristics of cities, their ports, infrastructure, logistics are described from articles, specialized magazines and books, making it a review article, it concludes that governments, companies, and academia must join forces to integrate the Caribbean with America.

## KEYWORDS

Logistics, Port, Road Infrastructure, Caribbean, Colombia, America.

## INTRODUCCIÓN

Cada vez se hace más necesario que los países se integren con el mundo, las economías que lo han logrado, ha permitido que crezcan en su desempeño logístico, como consecuencia de lo anterior han sido bien evaluados por sus vías, por su logística para la movilidad, el tiempo de despacho y la facilidad de trámites aduaneros, pero lo anterior se hace más relevante si se revisa cómo están en la actualidad para potencializar el crecimiento de sus regiones; de tal manera que si no tiene una logística acorde con las exigencias del mercado, no podrían unirse ante las exigencias del mercado

<sup>1</sup> Estudiantes de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Libre, miembros del Semillero Silogi inscrito en el Grupo Ciencia Libre. [fhiorellae-contrerasc@unilibre.edu.co](mailto:fhiorellae-contrerasc@unilibre.edu.co), [valentina-gonzalezg@unilibre.edu.co](mailto:valentina-gonzalezg@unilibre.edu.co)

mundial, no puede quedarse especializado en un solo sistema de transporte, deben integrarse los diferentes sistemas de transporte para el flujo adecuado de las mercancías.

## METODOLOGÍA

Este es un artículo de corte cualitativo, ya que se trata de describir la realidad en materia logística y específicamente relacionado con el transporte y si bien es cierto existen diferentes modalidades de transporte, la indagación se circunscribe a América y más centrado en el Caribe, se trata de una revisión en bibliográfica mediante la revisión de artículos tomados de manera aleatoria, consulta de revistas especializadas y libros que abordan el tema de transporte en cualquiera de sus modalidades, no se deja a un lado los comportamientos de movilidad de mercancías por lo que también tiene un enfoque cuántico, entonces es de corte cualicuantitativo y apoyado en ese paradigma.

Si bien es cierto cada día el mundo se integra más y la muestra son los Tratados Comerciales, para el caso de Colombia se ha hecho una adecuada gestión internacional que ha permitido muchas integraciones no sólo a Colombia, también a Latinoamérica y el mundo en general, como lo señalan Fram, T. O. B. (2013)

La economía internacional está pasando por un momento muy complejo, que ha obligado a las naciones a hacer una excelente gestión de sus posibilidades. Lo cual implica, entre otras cosas, revisar acuerdos, consolidar tratados de libre comercio y proyectar nuevos tratados de integración. La gestión comercial es el punto de partida para que los nacionales tengan recursos, así como para generar y consolidar nuevas empresas. (pág. 116).

Pero vale la pena recordar que desde el momento en que el hombre necesitó la movilidad, luego de haber sido nómada y sedentario y crecieron las distancias, ya sea para: conquistar, para conocer, comercializar; entre otras actividades se necesitó del transporte. Los romanos fueron

grandes conquistadores y sus dominios llegaron hasta el Reino Unido, lo que indica que utilizaron también embarcaciones marítimas; por lo que la modernidad del transporte ha ido creciendo a medida que lo exige la gran demanda de bienes y servicios, por eso los Puertos necesitan adaptarse de acuerdo a las nuevas tendencias y las exigencias del mercado, como lo señala Boyano-Fram, T. O. (2019) en cuanto a cómo han crecido y modernizado en países en vías de desarrollo y señala que:

Así como los Sistemas de Información y los buques o embarcaciones se van perfeccionando y facilitando la atención a los usuarios, de nada sirve si el Puerto como un todo, no está preparado para atender las exigencias del Mercado. El siguiente texto es el resultado de una revisión de la literatura relacionada con el tema, en el que se describe los Referentes relacionados con Puertos de Cuarta Generación, además se incluye los retos que tendrán que enfrentar en un país que no logra tener índices de Desarrollo Económico, en él se infiere que políticas públicas orientadas a fortalecer el Puerto a la altura de los más desarrollados será el camino de entrar en Puertos de Cuarta Generación. (pág. 72).

Los Puertos entonces deben estar a la altura de la demanda de mercancías del mundo, por lo que el reto de las ciudades portuarias del mundo y en el caso específico del artículo, el Caribe colombiano, necesita estar preparado para atender cada vez más la mayor cantidad de porta contenedores, sin embargo, otro reto está en la sostenibilidad de las ciudades, ya que de nada sirve un Puerto de última tecnología, si la ciudad en donde opera tiene serios problema de sostenibilidad, como Boyano-Fram, T. O., & Hernández-Cobo, J. S. (2018) señalan en un análisis comparativo entre el Puerto de Veracruz y el de Cartagena de Indias lo siguiente:

El objetivo del presente documento es realizar un análisis comparativo que permita comprender la importancia de

los puertos de Veracruz en México y Cartagena en Colombia en materia de logística y desarrollo sostenible. Algunos de los hallazgos muestran que, aunque las condiciones morfológicas dan mayor ventaja al puerto de Veracruz, el puerto de Cartagena posee fuertes alianzas estratégicas, lo que favorece al mismo para la ejecución de maniobras logísticas. (pág. 19).

Al hacer el análisis comparativo de los dos Puertos ubicados en América con mucha afinidad, cultural, patrimonial y en el mismo Mar Caribe, aunque para México es el Atlántico, reflejan que se están preparando en materia de movilidad e invirtiendo en mejorar sus vías de acceso, Cartagena de Indias el Corredor de Carga y el Puerto de Veracruz, su ubicación especial y la infraestructura acorde con su ubicación; todo lo anterior va generando escenarios importantes para la operación del transporte multimodal.

## **GENERALIDADES DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL CARIBE COLOMBIANO:**

Aunque se sigue pensando en Ferrocarriles para El Caribe colombiano, recordando la vida cotidiana que había a principio del Siglo XX en Colombia y el Caribe no fue ajeno a eso, las ciudades hoy día en el Caribe se mueven entre las autopistas urbanas, avenidas y calles famosas, ya sea por el comercio, por sus atractivos turísticos, por eventos que se hayan dado. La movilidad terrestre tiene grandes retos y es facilitar el acceso, en vez de crear estrés por los enormes trancones o embotellamientos como se les denomina a los problemas en las vías que llegan a reducir la movilidad a cero. Cartagena de Indias en el Caribe colombiano ha tenido que padecer ese problema desde los años 90s cuando la ciudad crece a ritmos acelerados, su condición morfológica al ser un archipiélago que se fue uniendo, tiene entre sus vías terrestres la Avenida Pedro de Heredia, hay un estudio en materia de sostenibilidad hecho por Boyano, T. O., Romero, S., & Ramos, N. (2016)

Un enfoque de la movilidad, es una primera fase de un proyecto de investigación que pretende determinar los factores que inciden para que la ciudad de Cartagena logre ser una ciudad sostenible, desde la movilidad del transporte terrestre, identificar los criterios que se necesitan para facilitar la movilidad de la ciudad, y hacer una propuesta para la movilidad que conlleven a la ciudad ser sostenible. (pág. 33).

Lo anterior asocia el concepto de movilidad a la sostenibilidad y no debe confundirse con sustentabilidad, sino como uno de los tantos aspectos a tener en cuenta para la calidad de vida, es así como Cartagena de Indias ha ido rediseñando algunas vías alternas a la Avenida Pedro de Heredia y paralelas que permiten al menos descongestionar en parte el flujo de vehículos.

La importancia del transporte de mercancías, como se ha escrito, el transporte de mercancías es un reto para el Caribe, especialmente en el sector terrestre, ya que las vías, aunque se han mejorado necesitan adaptarse para las mercancías que se envían de un sitio a otro, de una ciudad a otra. El estudio hecho al transporte, específicamente a empresas transportadoras que tienen influencia en Cartagena, específicamente en transportadoras terrestres, se señala que:

El adecuado manejo de la carga será determinante para el flujo de las mercancías, para las personas que están y conocen del sector es de gran utilidad valorar su cadena logística, ya que le permitirá hacer análisis de las condiciones actuales y tomar decisiones para que la gestión del transporte de las mercancías se lleve a cabo de manera eficiente. (Fram, T. O. B., & Licona, J. M., 2014, pág. 99).

El envío de paquetes hace que las personas definan cuál empresa puede prestarles el servicio, aunque existen inconformidades en demoras, preparación de las personas que hacen el eslabón de la logística, cada vez más se ha mejorado

la atención. Las vías no colaboran mucho y más cuando se trata de cruzar la ciudad, ya que al pasar por la arteria principal se encuentra con varios puntos críticos, como lo resalta Fram, T. O. B. (2018) quien señala:

La ciudad de Cartagena ha ido creciendo en los últimos años por diferentes razones, entre las que se destaca la oportunidad de empleo en el sector turístico, ya sea de manera formal o informal, los más destacados son el sector petroquímico y el logístico portuario. Dada la gran importancia de las ciudades sostenibles y de acuerdo a las ODS declaradas por la ONU, dentro de la sostenibilidad está la calidad de vida y una de sus principales preocupaciones está en la movilidad. Con el siguiente artículo se trata de ilustrar los puntos críticos en materia de movilidad relacionado con la infraestructura vial y por lo tanto terrestre en la ciudad de Cartagena en el año 2018, con la finalidad de que se tomen medidas y que sirva como elemento de estudio para futuros investigadores. (pág. 65).

La búsqueda de una ciudad inteligente es el reto al que le han apostado varias ciudades de Colombia, Montería, Valledupar, Barranquilla, como ciudades que se preocupan por la movilidad y el crecimiento ordenado. Cartagena tiene varios puntos críticos y se observan más cuando se hace uso del Sitm Transcribe ya que desde la Bomba El Amparo, al Sur de la ciudad, hasta el Centro Histórico el recorrido o trayecto del Sistema Integrado de Transporte Masivo. Sitm, evita con el sólo bus, al menos 4 trancones que hacen que las personas se demoren en ese trayecto en sus carros particulares más de una hora en el recorrido. Las ciudades inteligentes entonces facilitan la operación de las empresas de transporte multimodal, debido a que facilitan también el flujo de la mercancía. El transporte urbano es muy importante, pero también lo es el marítimo para la conectividad.

## REFERENTES DE LOS PUERTOS MARÍTIMOS EN EL CARIBE:

Por el Caribe llegó gran parte del progreso, los migrantes que dieron crecimiento a las ciudades de la región, los españoles en medio de su conquista aportaron al mestizaje y al patrimonio arquitectónico, de hecho, algunos científicos sostienen que la internacionalización se dio con la importación de la arquitectura, se corrobora en las murallas, castillos y baluartes y fortalezas en varias ciudades de América. También llegó la gastronomía francesa, árabe y asiática. Los principales puertos del Caribe son: Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y el Puerto granelero de Ciénaga; La Guajira, Golfo de Morrosquillo, San Andrés y hoy día Urabá con Puerto Antioquia.

Viloria-de-la-Hoz, J. (2000) señala que con la ley 1 de 1991 un cambio de paradigma se di antes de finalizar el Siglo XX y fue que:

El Gobierno Nacional presenta al Congreso de la República el Estatuto de Puertos Marítimos, aprobado como Ley 1ª de 1991. Los objetivos de la Ley 1ª fueron: la abolición del monopolio estatal de los puertos y la entrega en concesión, la modernización de los mismos y el mejoramiento de su eficiencia. La Ley 1ª de 1991 cambió radicalmente la realidad portuaria colombiana, al autorizar la liquidación de la empresa Colpuertos, así como la creación de la Superintendencia General de Puertos, las Sociedades Portuarias y la conformación de empresas de operadores portuarios privados, llamadas Sociedades Portuarias Regionales (SPR) (pág. 6).

El cambio de paradigma al pasar de lo estatal a lo privado hizo incrementar la movilidad, gracias a la gran inversión de los Puertos, de los Puertos y las Sociedades Regionales Portuarias, se resalta que le que mueve mayor volumen de toneladas en Colombia es el de Ciénaga, pero es graneles y específicamente el carbón, el Puerto de Cartagena de Indias es uno de los 30 mejo-

res Puertos del mundo, en materia de mercancía contenedorizada, Barranquilla es un Puerto Fluvial, aunque ubicado en Bocas de Ceniza, donde tributa la principal arteria fluvial del País, el Río Magdalena al Caribe sus aguas. También están los Puertos fluviales de Magdalena muy poco utilizado y con potencialidad de inversión, el de Magangué que recibe carga de varias zonas ribereñas del Magdalena. Aunque no está en el Caribe, pero si comercia con él, Puerto de Barrancabermeja realmente es el más importante y extenso de Colombia. Puerto Antioquia comienza a crecer y moverá más mercancías hacia la región Andina, se resalta que el departamento de Antioquia es el único con dos costas, Pacífica y Caribe; el Puerto de San Andrés es de cabotaje, ya que recibe productos desde el Caribe y más desde Cartagena de Indias. Los puertos marítimos conectan al mundo si están adecuadamente ubicados y con tecnología de punta para la movilidad de la mercancía; es así como con la intencionalidad de crear alianzas estratégicas para la infraestructura portuaria, en materia marítima y fluvial, González, L. R. (2013) señala que:

Los principales puertos del Caribe Colombiano se mueven en función de las empresas nacionales con vocación exportadora, preparándose para los retos que le impondrán los tratados de libre comercio, suscritos en los últimos años, y los que vendrán en los próximos; acuerdos que podrán cambiar la economía y los modelos de negociación en nuestro país. El plan decenal de educación 2006-2016, contempla la articula-

ción de los medios de educación con los de producción, los mares, ríos, puertos, logística de transporte, distribución física internacional, nuevas tecnologías aplicadas, agroindustria, etc, realizan actividades que requieren estos medios de producción enfocados a la exigencia global de la economía; se hace necesario para las regiones que depende de estos medios de producción, diseñar nuevos programas académicos del perfil que se requiere, de lo contrario es posible que los resultados esperados no sean los más favorables. (pág. 167).

Entonces la Alianza Universidad, Estado, Empresa podría crear sinergias interesantes que coadyuven por un desarrollo endógeno de las ciudades que tengan actividad en sus muelles cualquiera que sea su condición, ya sea marítima o fluvial; mientras que otro diagnóstico relacionado con la logística portuaria de los principales Puertos del Caribe sostiene que:

El panorama de los puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta en cuanto a los objetivos de cada uno y las ventajas que los diferencian tienen relevancia en el desarrollo de la competitividad de las economías globales en materia comercial, económica, política y social y los problemas encontrados en los tres puertos durante la visita realizada y la explicación de cómo afectan la eficiencia de procesos, costos asociados y oportunidades en los mercados extran-



Puerto de Cartagena.

Fuente: <https://portalportuario.cl/colombia-puerto-de-cartagena>

jeros, ofreciendo de esta forma alternativas o sugerencias a tener en cuenta para mejorar el rendimiento de las operaciones logísticas en los puertos analizados. (Torres Páez, J. T., 2018, pág. 6).

El anterior estudio les hace énfasis a las operaciones logísticas de los Puertos, se sabe que cada uno tiene una vocación diferente y que el Puerto de Santa Marta, aunque tenga profundidad de su Bahía, no es más grande y mueve menos mercancías que el de Cartagena, el Puerto

de Barranquilla sigue modernizándose, pero es líder en contenedores el Puerto de Cartagena.

Puerto de Cartagena para el año 2019 movilizó 4.8 millones aproximadamente, incluyendo a Contecar; el Puerto de Barranquilla, mientras que, durante el año 2018, *se atendieron 737 motonaves que representaron 1.353.000 toneladas de contenedores, 742.000 toneladas de carga general, 1.946.000 toneladas de granel y 1.194.000 toneladas de coque; siendo la terminal que movilizó la mayor cantidad de este último producto en el país.* ([www.puertodebarranquilla.com](http://www.puertodebarranquilla.com))



Puerto de Barranquilla

Imagen recuperada de <https://www.puertodebarranquilla.com/index.php/noticias/>

Barranquilla con relación al transporte terrestre tiene la vía más transitada del país que es la de Barranquilla Ciénaga, bien demarcada y trazada, Santa Marta tiene un Puerto muy pequeño,

pero ha desarrollado una marina muy vistosa, aunque le quitó paisaje al a Punta de Betín.

Puerto de Santa Marta



Puerto de Santa Marta

<https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/progreso-del-puerto-de-santa-marta-30354> El Puerto de Santa Marta se consolida como uno de los mejores del Caribe colombiano. Foto: Archivo / EL TIEMPO

El Puerto de Santa Marta movió 5, 636.000 toneladas en el año 2019 pero con sólo 127.032 teus, según Sociedad Portuaria de Santa Marta. Otro estudio relacionado con un enfoque holístico de los Puertos, hecho por Fram, T. O. B. (2015) señala que:

El movimiento de los grandes Puertos del Mundo y cómo la macrologística los está afectando, se tratará de evidenciar cómo incide la macrologística en las actividades portuarias y a qué retos se están enfrentando los principales Puertos del Mundo. Se hace una breve descripción que presenta los Puertos, en cuanto a volumen de carga, dificultades y las tendencias que presenten, así como los retos de Colombia en materia logística, específicamente en la macrologística. (pág. 112).

Los puertos a nivel mundial enfrentan en la actualidad el reto del corona virus o Covid 19, que no les permite alcanzar los grandes volúmenes

de carga, pero poco a poco se han ido reactivando, China tiene la supremacía en movilidad de contenedores y 3 de sus Puertos están entre los 5 mejores del mundo en movilidad, el panorama es complejo, pero las naciones deben seguir movilizándolo alimentos, bienes de consumo por que se desgastan y combustibles, sin embargo a la espera de la reactivación total.

## EL TRANSPORTE AÉREO DEL CARIBE COLOMBIANO

Los principales Aeropuertos están: Ernesto Cortissoz de Barranquilla, el Rafael Núñez en Cartagena de Indias, Gustavo Rojas Pinilla, en San Andrés Islas, Almirante Padilla en Riohacha La Guajira, Simón Bolívar en Santa Marta, Corozal que actúa como aeropuerto de Sincelejo, Los Garzones en Montería, Alfonso López Pumarejo el de Valledupar. Los de Barranquilla, Cartagena, San Andrés Islas, la Guajira y Santa Marta son aeropuertos internacionales. Ya que reciben pasajeros de otros países, los demás son de carga y pasajeros nacionales.

## MOVIMIENTO DE LOS AEROPUERTOS DEL CARIBE

Nombre de Aeropuerto	Número de pasajeros Nacionales e Internacionales	Movimiento de carga	Operaciones
Ernesto Cortissoz de Barranquilla	2.870.101 y 280.940 internacionales	30.310	49.462
Rafael Núñez de Cartagena	5.773.774 y 436.000 aprox internacionales	10.782 tons	51.740
Almirante Padilla	200.123 y 5095 internacionales	674 tons	1620
Los Garzones en Montería	943.772	nd	23.725
Simón Bolívar en Santa Marta	2.372.863 y 1.477 internacionales	3.030 tons	Nd Hubo ampliación durante año 2019
Alfonso López Pumarejo de Valledupar	410.094	1550	7.623
Aeropuerto Las Brujas de Corozal	96.211	nd	Incluye operaciones de las Fuerza Aérea y de la Policía
Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla	2.188.527 y 73.150 internacionales	n.d	n.d
Aeropuerto El Embrujo en Providencia	80.000 aprox.	561 tons	4.197

Tabla elaborada por los autores con datos suministrados por Aeropuertos y prensa impresa.

Los principales Aeropuertos de América según Skytrax de gran reputación en datos empíricos de satisfacción de usuarios están: Vancouver en Canadá, el de Ciudad de Panamá y el Dorado en Bogotá. Los aeropuertos cada vez se especializan más y tiene su zona de carga, pero tiene además el gran reto de sus elevados costos del transporte.

## **ASPECTOS CLAVES PARA LA COMERCIALIZACIÓN**

Las ciudades más beneficiadas para el manejo del sector externo son las que se encuentran cerca a los Puertos, El Caribe colombiano está más cerca al Caricom y al Nafta, que son los dos grandes acuerdos comerciales que Colombia tiene y puede movilizar más mercancías.

Lo que más se comercia son las artesanías, dulces, toda clase de ganado ya sea en pie o en partes, el cuero y las frutas siguen siendo apetecidos en los mercados. El carbón igual es el producto que más se moviliza desde Colombia para el mundo y su principal y más práctico transporte es en barcazas y en tren, pero para sitios regionales y nacionales, por lo que se abre la idea de ferrocarriles transnacionales, pero primero integrar el Caribe.

De acuerdo al producto que se necesite comercializar además de hacer buen marketing digital, deben tenerse en cuenta todas las medidas Fitosanitarias, registros de calidad y certificaciones con estándares internacionales, de lo contrario no se podrá exportar a nivel internacional o lo que es peor, se podrá perder una gran cantidad de dinero por los estudios de factibilidad y de mercado.

Las ruedas de negocios, las barreras o protección de la higiene llegó para quedarse a nivel mundial, así que todos los protocolos de bioseguridad darán un valor añadido a la comercialización de productos, la economía colaborativa seguirá creciendo.

Al momento de seleccionar el transporte para comercializar se debe tenerse en cuenta lo siguiente:

El transporte más barato es el marítimo, pero es el más demorado y es barato por el volumen de carga, el transporte más efectivo y seguro es el aéreo, pero se reitera que es el más caro y no todo es conveniente transportarlo vía aérea. El transporte ferroviario sigue siendo barato, pero hace parte de la historia en Colombia en gran parte de su territorio, reestablecerlo es muy costoso, pero en el largo plazo integrará las actividades comerciales y los pueblo intermedios como el de Calamar en el caso del Departamento de Bolívar, volvería a crecer y conectar al Puerto de Cartagena con la carga del Rio, se debe revisar cómo el Rio Magdalena irriga gran parte de sus aguas por los límites del Sur del Departamento y que no se utilicen pequeños embarcaderos para movilizar la carga de los campos es un desperdicio. Las empresas que se asocien a Operadores de Transporte Multimodal. OTM. serán las que más provecho, conectividad y liderazgo en costos tendrán; en otras palabras, empresas que tengan contrato con transportadores fluviales, que lleguen a Puerto seco para transportar vía terrestre y después de acuerdo a la movilidad de la carga se embarque por barcos o aviones, serán los que más fácil podrán comerciar. El otro reto son los trámites aduaneros y todos los certificados para la comercialización, hoy día empresas a manera de outsourcing brindan el servicio.

## **EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL MUNDO EN PROSPECTIVA**

Cada vez se interconecta más por los túneles que unen continentes, para el año 2050 se proyectan túneles que unan a Europa con África y atraviesen más sistemas montañosos, se hará por trenes balas o que vayan a más de 400 kilómetros por hora, el viaje hacia el Polo Sur será ecoturístico y en determinadas épocas del año, al igual que hasta Groenlandia será una selva llena de árboles y plantas. Los sistemas de transporte se harán por energía nuclear, pocos seguirán con energías de combustibles péticos, los mega portacontenedores seguirán en crecimiento y habrá más personas viviendo cerca a fuentes de agua y más concentración de personas, la aglomeración seguirá, pero los nuevos centros y ciudades geriátricas permitirán calidad de vida a las per-

sonas que sobrepasen los 85 años, nuevos modelos económicos permitirán mayor calidad de vida. Por lo que los puertos estarán cada vez más interconectados y facilitarán el flujo de información para los usuarios de servicios comerciales y turísticos, como lo señala Fram, T. O. B., & Licona, J. M. (2016).

La gestión de la información y su evolución ha contribuido como elemento importante de la logística en las organizaciones cuales quiera sean ellas, dentro de las actividades empresariales que viene realizando, por lo que se hace un recorrido desde los inicios en el Continente, hasta nuestros días. (pág. 76).

El flujo de la información ha crecido y hoy desde cualquier parte del mundo y utilizando tecnologías permite rastrear mercancías, contenedores, buques, transporte terrestre, por eso están de moda las plataformas de servicios, así varias no sean legales, siguen prestando servicios; ¿A quiénes les sirve la información?, sin lugar a dudas a todo el planeta, a los campesinos para sus cultivos, al comerciante para activar sus productos, a las empresas transportadoras ya sean marítimas-fluviales, terrestres y aéreo.

## EL TRANSPORTE TERRESTRE EN AMÉRICA

Será dominado por multinacionales, pero el gobierno tendrá mucha vigilancia en la prestación de servicios, los buses crecerán de tamaño, las vías se ampliarán a cuatro carriles y el Sistema ferroviario permitirá abastecer a todas las pequeñas regiones de menos de 500. 000 habitantes. La gran autopista del Amazonas será uno de los grandes atractivos turísticos, al igual que la vía hacia Chile desde Colombia, la autopista del Pacífico. Crecerán los Puertos en el Pacífico y en Brasil habrá más puertos nuevos, al igual que Argentina y Chile, Perú, Ecuador crecerán en Puertos, pero en menor grado, ya que se modernizarán los existentes.

## CONCLUSIÓN

Con la puesta en marcha de las grandes vías y la conectividad, en gran parte debido al crecimiento de la infraestructura para todo tipo de transporte, las empresas dedicadas al transporte multimodal saldrán beneficiadas en un mundo globalizado, ya que los usuarios de sus servicios desearán más rápido y más seguro sus productos, ya que será la misma empresa la que responderá por el producto desde que sale de la fábrica hasta llegar a sus destino, pero en diferentes medios de transporte si así lo exige el usuario y la distancia.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Boyano-Fram, T. O. (2019). Retos logísticos de puertos de cuarta generación diagnóstico y modernización en países emergentes. *Revista científica anfibios*, 2(1), 72-82.
2. Boyano-Fram, T. O., & Hernández-Cobo, J. S. (2018). Análisis comparativo de la logística sostenible entre el Puerto de Veracruz en México y el Puerto de Cartagena de Indias. *Revista científica anfibios*, 1(1), 19-31.
3. Boyano, T. O., Romero, S., & Ramos, N. (2016). La movilidad como factor sostenible de la ciudad Cartagena de Indias, caso avenida Pedro de Heredia. *Revista Cultural Unilibre*, (2), 34-40.
4. Fram, T. O. B. (2018). Puntos Críticos de las Principales Vías Terrestres de Cartagena y su Incidencia en la Movilidad Para la Búsqueda de una Ciudad Inteligente. *Revista Cultural Unilibre*, (1), 65-84.
5. Fram, T. O. B., & Licona, J. M. (2014). Desempeño logístico de empresas transportadoras de cartagena. *Revista Cultural Unilibre*, (2), 100-111.
6. Fram, T. O. B., & Licona, J. M. (2016). La logística y la gestión de la información. *Revista Cultural Unilibre*, (1), 77-90.

7. Fram, T. O. B., Jerez, C., & Villalba, G. (2013). La Gestión internacional de Colombia en el nuevo orden mundial. *Revista Cultural Unilibre*, (1), 117-123.
8. Fram, T. O. B. (2015). Situación actual de la macrologística de los principales puertos del mundo. El caso de Colombia y Cartagena de Indias. *Revista Cultural Unilibre*, (1), 113-125.
9. González, L. R. (2013). Las vías fluviales, infraestructuras y puertos: la industria del contenedor, sus aportes al transporte multimodal, visión en Colombia. *RHS-Revista Humanismo y Sociedad*, 1(2), 162-167.
10. Puerto de Barranquilla (2018) Puerto de Barranquilla moviliza más de 5 millones de toneladas durante el año 2018, recuperado de <https://www.puertodebarranquilla.com/index.php/puerto-barranquilla-moviliza-mas-5-millones-toneladas-2018/>
11. Torres Páez, J. T. (2018). *Diagnóstico de los puertos del Caribe Colombiano y su importancia en la competitividad* (Doctoral dissertation, Universidad del Rosario).
12. Vilorio-de-la-Hoz, J. (2000). De Colpuertos a las Sociedades Portuarias: los puertos del Caribe colombiano, 1990-1999. *Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional y Urbana*; No. 16.