

**Panamá como centro logístico multimodal de las américas en un mundo
globalizado**

**Panamá as multimodal logistics center of the americas
in a global world**

Omaira Bernal Payares¹

Edith Aguilar González²

Resumen

La posición geográfica de Panamá, la cual se encuentra en el centro del Continente americano y cuyo acceso es por tierra, aire y mar, aunado a un clima tropical durante todo el año y libre de desastres naturales, de la mano con una economía dolarizada, permite a este país el llegar a convertirse en una gran plataforma que sea de gran provecho para el comercio mundial.

¹ Magister en Administración. Candidata a doctora en Ciencias Sociales énfasis Gerencia Universidad de Zulia

Docente investigadora del programa de Administración de Empresas de la Corporación Universitaria Rafael Núñez omaira.bernal@curnvirtual.edu.co

² Estudiante de Tecnología en Gestión Naviera y Portuaria. Fundación Universitaria Antonio de Arévalo edith.tecnar@gmail.com

CÓDIGO JEL: M19

Fecha de recepción: Mayo de 2015 / Fecha de aceptación en forma revisada: Agosto 2015

El objetivo de esta investigación es describir a Panamá como un centro logístico multimodal, por lo que cuenta con la infraestructura y la logística necesaria para serlo.

La metodología utilizada fue la descriptiva documental.

Palabras clave: Centro logístico; transporte multimodal; globalización; canales de distribución; Canal de Panamá.

Abstract

The geographical position of Panama, which is located in the center of the American continent and whose access is by land, air and sea, combined with a tropical climate all year round and free from natural disasters, the hand with a dollarized economy, It allows this country turn into a platform that is a boon to world trade.

The objective of this research is to describe Panama as a multimodal logistics center, which has the infrastructure and logistics needed to be. The methodology used was the descriptive documentary.

Keywords: Logistic center; multimodal transport; globalization; distribution channels; Panama Canal.

Introducción

En el mundo globalizado de hoy, donde se da cada vez con más fuerza la apertura de los mercados locales e internacionales, la cadena logística gana cada día más terreno, lo que conlleva a adecuar las normas internacionales.

Dentro de los canales de comercialización están los centros de mercadeo, los

En los canales de distribución se encuentran los centros de mercadeo, los centros donde se almacena las cargas, los sistemas de transportación intermodal y multimodal, en armonía con las normas de calidad que son de vital importancia.

El transporte multimodal al utilizar al menos dos modos de transporte, desde un país donde el operador recibe la carga bajo su custodia, hasta otro diferente país asignado para la entrega, permite tomar ventaja competitiva en el desarrollo del comercio internacional.

Panamá es un centro de trasbordo que no puede estar ajeno de las presiones y exigencias del comercio internacional, por lo que cuenta con unas de las terminales portuarias más modernas y competitivas de Latinoamérica.

A través de la Zona Libre de Colón, se da un enorme intercambio de mercancías, la cual es la segunda zona franca más importante del mundo, donde se ofrece servicios para el acopio y redistribución de bienes.

Además, el Canal de Panamá está facilitando el comercio mundial, sirviendo 120 rutas marinas a más de 80 países del mundo, complementando con el sistema de terminales de contenedores en el Pacífico y el Caribe.

Teniendo en cuenta lo anterior, este estudio está enfocado en describir a Panamá como un centro logístico multimodal, debido a que cuenta con la infraestructura y la logística necesaria para ser líder en ello.

La metodología que se utilizó fue el tipo descriptivo documental.

La logística en el mundo globalizado

La globalización, es por hoy objeto de diversidad de análisis debido a que tiene elementos multidimensionales y que han sido objeto de discusión en la academia. Estos han sido tomados en cuenta desde los puntos de vista económico y social, pero a la vez, se cubre de importancia su respectivo estudio desde la perspectiva cultural, política, medioambiental, entre otros. Ahora, al tomar el aspecto económico, se puede citar a Castro (2014), cuando expresa que es cada vez más indiscutible los cambios que están sucediendo de manera estructural.

Existen defensores del proceso global, argumentando la producción de beneficios y se le debe de dejar que se desarrolle sin barreras. Sin embargo, hay otros que aunque teniendo en cuenta sus beneficios, tienen grandes limitaciones, por lo que proponen una reorientación de ese proceso. Se puede tomar como ejemplo a Amín (2001), donde expone que hay quienes dicen que la globalización se presenta a escala global, pero es polarizada, trayendo como consecuencia un desarrollo desigual, volviéndose cada vez más creciente acompañada de violencia. Esto es perfectamente entendible, debido a que aquellos países que no sean lo suficientemente competitivos, sufrirán retraso y pobreza.

Para comprender el proceso globalitario, es menester tener en cuenta las diversas áreas y realidades que la generan y sus repercusiones en la humanidad de manera particular como societal.

Castells (1999), sostiene que la globalización es un proceso que se presente por medio de la capacidad de determinadas actividades de funcionar como unidad en

tiempo real a escala planetaria. Definitivamente, todo esto es gracias a los sistemas tecnológicos de información, telecomunicaciones y transporte que hacen que el planeta sea una red en la que confluyen todos los ámbitos de la actividad humana.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) (citado en Ramiro y William, 2002), la define como:

La interdependencia económica creciente en el conjunto de los países del mundo, provocada por el aumento del volumen de la variedad de las transacciones transfronterizas de bienes y servicios, así como de los flujos internacionales de capitales, al mismo tiempo que por la difusión acelerada y generalizada de la tecnología. (p. 65).

En el concepto anterior, no se observan otras actividades humanas que son influenciados por el proceso globalitario, como son las perspectivas culturales, sociales, medioambientales, por citar unas. Esto es comprensible, debido a que el FMI es una institución cuyo parámetro de existencia es la actividad financiera.

En la misma línea, el Diccionario de la Real Academia Española, en su edición del año 2001 expone que la globalización “es una tendencia de los mercados y de las empresas a extenderse, alcanzando una dimensión mundial que sobrepasa las fronteras nacionales”. (p. 1)

Ante los conceptos dados, se puede inferir que fueron las empresas, en su afán de internacionalizarse y expandirse, las que han provocado que en el planeta se viva un proceso global como el que se está viviendo. Claro está, la tecnología ha hecho que su expansión sea muy acelerada.

Por otro lado, la logística es definida por el Council of Logistic Management (2015), como la parte de la gestión de la cadena de abastecimiento cuyas funciones tienen que ver con la planeación, implementación y control de manera eficiente y efectiva el flujo de materiales desde un punto de origen hasta el punto de consumo para satisfacer las necesidades y requerimientos de los clientes.

De manera similar, Carro y González (2013), exponen que el proceso logístico es la planeación, operación, control y detección de oportunidades que busca mejorar el proceso de los flujos de materiales, sean estos insumos, productos, servicios, información y finanzas. Es la conexión entre las fuentes de aprovisionamiento y el cliente final.

Estos conceptos dan a entender, que ella es un proceso por medio del cual se da la interacción desde el abastecimiento de las materias primas, servicios, etc., pasando por la planeación de la producción, los sistemas de información y la distribución final hacia el cliente, sin perder de vista la satisfacción de manera permanente de la demanda, sea en cantidad, oportunidad y calidad al menor costo posible para la organización.

Ahora, la importancia de la logística, según Escalona en el 2004, es porque admite la gestión de una empresa partiendo desde el flujo de materiales y del flujo informativo a él asociado, dándose el énfasis en dos aspectos primordiales en la cadena, los cuales son los proveedores y los clientes. Además, toma cada vez más una mayor participación en las empresas como punto clave para elevar la rentabilidad y la competitividad, cumpliendo su aporte al plan de marketing.

Por su parte, Carrasco (2000), el sistema logístico es un sistema total que tiene el control del flujo físico de un producto y que está acoplado con la producción y el consumo. En esta, se unifican cinco subsistemas a saber: transporte, almacenaje, embalaje, carga/descarga, distribución y un sistema de apoyo e información. Acotando a lo anterior, Soret de los Santos (2001) expresa que una red logística está conformada por los proveedores, los ejes de producción, los almacenes centrales, seguidos de los almacenes a nivel nacional regional y local; a su vez, los almacenes de tránsito, los puntos de ventas y los clientes. De esta manera, el éxito de la capacidad logística de una empresa se encuentra en la coordinación e integración de los demás departamentos del tal forma que se pueda dar respuesta a las prioridades cotidianas.

Por otro lado, el comercio exterior se sustenta en el proceso globalitario y en el progreso de bloques regionales a nivel mundial, por medio de tratados de libre comercio, los cuales tienen relación con el manejo de la logística internacional, la formulación de proyectos de exportación e importación y la negociación internacional, de la mano con el comercio electrónico global. Es por ello, que la logística internacional se enfoca en examinar los elementos en el cual se ven las operaciones de compra y venta, por medio de la importación y la exportación de cualquier bien, tal como lo expresa Quintero (1997).

El transporte y el terminal multimodal

El hecho de llevar a cabo trasbordos es un elemento indispensable en los viajes y, a la vez, causante de dificultades en la movilidad. Debido a ello, la movilidad tiene

que aprovechar las distintas formas de transporte en cada una de las escalas, por medio de un enfoque integrado que tome en serio los impactos negativos en el medio ambiente.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de Ginebra de 1980 (citado por Díaz, 1997), expresa que el tal es aquella que implica en su forma más mínima dos tipos distintos de transporte, que por medio de un contrato el operador de transporte toma la responsabilidad del traslado, desde un país hasta otro, de las mercancías que se le ha sido dado bajo su responsabilidad. Este contrato cubrirá desde el momento en que el operador asume el cargo de las mercancías hasta que sea entregado al destinatario.

Ahora, el contrato está conformado por elementos importantes. En primer lugar, se refiere a la responsabilidad total que asume el operador del transporte multimodal, por medio del pago de un precio, de transportar las mercancías que le ha sido dado de un lugar a otro. En segundo lugar, es la utilización, a través de un único contrato, de al menos dos formas de transporte distintos que tengan regulaciones propias, lo cual permitirá darle la calificación de multimodal. Por último, el carácter internacional de este contrato, debido a que se puede realizar de un Estado a otro.

El transporte multimodal es para Lozano (2004), el trasladar pasajeros y mercancías, haciendo uso de por lo menos dos maneras de transporte diferentes, protegido por un contrato, desde un lugar en un país en el cual el operador del tal se encargará del traslado, hasta otro país previamente estipulada para la entrega. El contrato es un acuerdo en el cual el transportador, al que se le ha pagado un flete, se compromete a cumplir el transporte multimodal de las mercancías. Además, según el

boletín de la CEPAL del 2009, las plataformas logísticas multimodales son nodos logísticos que interconectan diversas formas de transporte, donde el enfoque del proceso está en el valor agregado a la carga y no en la manera del transporte.

Por lo tanto, se puede inferir que la función modal incluye, además del transporte, actividades logísticas y de distribución tanto a nivel nacional e internacional, con una plataforma comercial y operacional, siendo estos administrados por varios operadores.

Ahora, en los marcos normativos latinoamericanos, para que un operador de transporte multimodal pueda firmar un contrato es imperativo que esté inscrito en un registro, el cual ha sido creado por la entidad competente nacional. Esta entidad tiene que notificar a los demás países de quienes están inscritos en sus registros.

El mundo logístico entiende la ventaja de utilizar de manera combinada las diversas formas de transporte y, para que esto sea posible, es vital la integración física de los tales de tal forma que las ventajas relativas de cada uno sean fortificadas al asegurar conectividad física y eficiencia de comunicaciones.

Por otro lado, existen ventajas importantes que tiene el uso del transporte multimodal, que según Espinoza (2006) son:

- Menores costos en la entrega por unidad de producto, aplicando economías de escala.
- Permite mejorar la eficiencia de operación de los mercado, esto porque el transporte multimodal produce menos trabas al intercambio comercial.

- Da una mejoría en la competitividad de las exportaciones, esto porque se usan de óptima manera los modos de transporte lo cual produce la reducción del valor final de la mercancía transportada.

Por lo tanto, es imperativa la constante preparación y capacitación de acorde con la industrial internacional, de la mano con el aprovechamiento de las infraestructuras que proporcionan al capitalista exterior la fiabilidad que trae beneficio a la economía de este país.

La terminal multimodal es una estación de transferencia de carga de una manera para otra, por lo que debe proceder a las operaciones que sean necesarias para que esa transferencia sea llevada a cabo de manera rápida, segura y a bajo costo. Es por ello, que la terminal no es lugar para el almacenamiento de larga duración, ni para regular los flujos, sino un lugar de rápido tránsito en el cual las operaciones deben tener el mínimo tiempo y manipuleo.

Es necesario el estimular la creación de pequeños importadores y/o exportadores, para que puedan llevar a cabo fuera de las instalaciones de la terminal, las operaciones de montaje y desmontaje de las cargas, esto porque los grandes exportadores tienen la elección de ejecutarlas en sus propias instalaciones, adjuntas, o no, a la terminal, trayendo como resultado un mejor desempeño en las operaciones.

Los terminales multimodales cuentan con sistemas internos que les permiten llevar a cabo sus funciones y para Gutiérrez (2006), son: a) LCL (Less Than Container Load), el cual es la consolidación de más de un tipo de mercancías o contenedor cargado por más de un consignatario, b) FCL (Full Container Load), que significa la

consolidación de mercancías en el contenedor cargado por un mismo consignatario, c) DAP (Depósito Aduanalizado Público), que permite almacenar mercancías importadas o para exportar bajo cualquier tipo de régimen de aduanas con su respectiva protección cambiaria y d) DAC (Depósito Aduanalizado Certificado), que permite al usuario la exportación de mercancías, incluso con la cancelación de cambio, antes de que las mercancías sean desembarcadas.

Panamá como centro logístico multimodal

El estado de Panamá es un país situado en Centro América, cuya capital es la Ciudad de Panamá, con una población aproximada de 4 millones de personas.

Limita al norte, con el mar Caribe; la sur, con el de Costa Rica. Su moneda es el Balboa, que equivale a 1 dólar americano y que es de libre circulación. Cuenta con un gobierno republicano, democrático y representativo.

Panamá debido a su posición geográfica, situada en el centro del continente americano, y cuyo acceso se da por tierra, mar y aire, con un clima tropical durante todo el año, una economía de libre mercado y dolarizada, la vuelve un sitio ideal para los negocios en la región.

Este país está en camino a ser uno de los más importantes centros logísticos para el transporte y acopio de carga en el mundo, en donde se da la interacción de puertos en manos privadas que tienen conexión entre ambos océanos y que se interconectan por medio del sistema ferroviario interoceánico, autopistas y aeropuertos con conexiones

internacionales; esto con una capacidad tal de ofrecer todo tipo de servicios en lo relacionado a la manipulación de cargas y de atención a los pasajeros.

Según el Ministerio de Comercio e Industrias de Panamá (2005), el Canal de Panamá transporta más de 278 millones de toneladas métricas de carga (contenedores, granos, petróleo y sus derivados, etc.), sirve a más de 120 rutas marítimas a 80 países del mundo, en complemento con el sistema de terminales de contenedores en el Pacífico y el Caribe, que son utilizados como centro de trasbordo y redistribución de carga. Además, cuenta con el ferrocarril interoceánico que mueve en promedio 100,000 contenedores al año de una costa a la otra. Siguiendo con la idea anterior, este país cuenta con la Zona Libre de Colón, creada en 1948, que es la más importante del continente americano, cuyo intercambio comercial por año promedia los 12 mil millones de dólares. Tiene más de 2,000 empresas, generando operaciones de importación y exportación. En su servicio aéreo cuenta con el aeropuerto internacional de Tocumen.

El Área Económica Especial Panamá-Pacífico (AAEEPP) son tierras que fueron revertidas de la antigua base aérea de Howard de los Estados Unidos, con una extensión de 2,005 hectáreas y que tiene en su seno la infraestructura para el Centro Logístico y de Transporte Multimodal, ofreciendo incentivos fiscales, laborales, migratorios, un régimen especial aduanero y una ventanilla única para los inversionistas y su visión es ser un centro industrial de manufactura de alta tecnología, un centro de logística aérea y reparación y centro comercial de Panamá hacia el mundo.

Manzanillo International Terminal

Es un complejo portuario de capitales privados en la costa atlántica de la ciudad de Colón y que ha sido objeto de expansión de sus instalaciones. Lombardo (2012), expone que este terminal ofrece servicios portuarios a las líneas navieras que van de tránsito por medio del Canal de Panamá. Esta cuenta con una vía directa a la Zona Libre.

Este terminal es proveedora de operaciones computarizadas de barco, patio, control, sistema ferroviario, mantenimiento y reparación de los contenedores; esto de la mano con una seguridad de 24 horas y con la oportunidad de contar con oficinas dentro del puerto. Tiene 1,240 metros de muelle para buques portacontenedores, muelle ro-ro estilo mediterráneo para buques de longitud de 300 metros, con una profundidad de 14 metros al costado del muelle. Tiene unos 700 trabajadores que laboran durante todo el año por medio de turnos rotativos

La Zona Libre de Colón

Según la revista Colon Free Zone del año 2010, una zona libre es un área segregada sin población que resida allí, debido a que está destinada al comercio internacional libre al por mayor. Aquí se puede importar, exportar, almacenar, reparar, montar, ensamblar, refinar, purificar y modificar mercancías sin impuestos.

Un puerto Libre o un puerto Franco es aquella con una jurisdicción regulada con respecto al resto del Estado.

Worrell (2010), expresa que la Zona Libre de Colón es administrada por una entidad gubernamental autónoma con personería jurídica, patrimonio, capacidad y recursos. Tiene más de 500 trabajadores y su función principal es la de facilitar los procedimientos comerciales a los usuarios del área con el fin de mantener el movimiento comercial de la zona franca que busque el desarrollo económico y social de la provincia de Colón y del país.

Esta zona está ubicada en la entrada del Canal de Panamá y está rodeado de cuatro puertos de contenedores, dos terminales de cruceros, un aeropuerto internacional. Además, de los puertos Terminal de Manzanillo, del Colon Ports Terminal Colon Container Terminal y el Panama Ports Company, con una terminal en el Caribe y otra en el Pacífico.

Dentro de esta zona libre hay muchas empresas de orígenes panameños y multinacionales que ofrecen sus servicios para el transporte de carga vía marítima, aérea y terrestre desde cualquier lugar del mundo y tienen tarifas muy competitivas.

Antes de la salida, entrada o traspaso de las mercancías desde y hacia la zona libre la organización responsable de la carga debe de declarar el movimiento comercial a la administración de la zona, el cual se registra en un formulario indicando el tipo de movimiento que se realiza. De esta manera, se lleva a cabo el control de toda operación comercial que se lleva a cabo en el área.

Se presentan ventajas potenciales en la Zona Libre a saber: a) Un lugar geográfico privilegiado, b) Ventas fiscales, c) La facilidad para conseguir autorización para operar, d) Costos operativos bajos en comparación con otras zonas libres, e) La

facilidad de llegada al Canal de Panamá y a los puertos circundantes, f) El beneficio de Panamá como Centro Financiero Internacional y g) El uso del dólar como moneda transaccional.

La Asociación de Usuarios y la Administración de la Zona Libre buscan transformar a esta zona en un centro logístico multimodal de las Américas. Esto porque le permitirá al área de comercio expandir sus mercados y reposicionarse en el aspecto comercial a nivel global y atraer empresas de talla mundial.

La existencia del centro logístico multimodal en la Zona Franca de Colón le dará una posición como la primera en el mundo con tener con áreas de producción, almacenamiento y exhibición y en su entorno con todos las formas de transporte que puedan dar movilidad eficiente de un océano a otro y a cualquier lugar del mundo un gran número de contenedores y carga suelta. Además, se puede tomar como ventaja competitiva la integración regional y los acuerdos comerciales y son oportunidades que se tienen que tomar en cuenta. Es por ello que Panamá tiene tratados y acuerdos comerciales vigentes con otros países. Aguerre (2012), los expresa en los siguientes:

- Acuerdo comercial Panamá-Colombia
- Acuerdo comercial Panamá-Cuba
- Acuerdo comercial Panamá-México
- Acuerdo sobre Cooperación Económica y Comercial Panamá-Israel - TLC Panamá-Costa Rica
- TLC Panamá-Chile
- TLC Panamá-China (Taiwán)

- TLC Panamá-El Salvador
- TLC Panamá-China-Guatemala - TLC Panamá-China-Honduras
- TLC Panamá-China -Nicaragua
- TLC Panamá-China-Singapur
- Tratado Comercial Panamá-República Dominicana

El Canal de Panamá

Este canal es una vía de navegación interoceánica que cruza el mar Caribe con el Océano Pacífico. Ha dinamizado el intercambio comercial y económico al proveer una vía de transporte corto y relativamente barata, lo cual ha sido de gran influencia en los patrones del comercio mundial, dando impulso al crecimiento económico de los países.

Este canal fue inaugurado el 15 de agosto de 1914 y fue manejado por los Estados Unidos desde esa fecha hasta el año 1999, luego pasa a manos de los panameños por medio de los tratados Torrijos-Carter. Es así, que la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) se encuentra en el mando de la administración, operacionalización y mantenimiento del Canal, ofreciendo servicios de tránsito por la vía interoceánica con un aproximado de 14,000 buques por año, según Sabonge y Sánchez (2009).

Aquella es una infraestructura vital para el corredor del comercio marítimo de Latinoamérica. Su funcionamiento ha contribuido a la productividad de los medios de transporte que utilizan la ruta del Canal. Para Sabonge y Sánchez (2009), aproximadamente el 80% de la producción de Panamá se concentra en el eje

conformado por Panamá, Colón, La Chorrera y el Canal, y el 60% de los panameños vive en este lugar interoceánico.

El Canal tiene una longitud aproximada de 80 kilómetros entre cada océano. Utiliza un sistema de esclusas – compartimentos que cuentan con puertas de entrada y de salida. Estas esclusas funcionan como elevadores de agua, es decir suben las naves desde el nivel del mar hacia el nivel del Lago Gatún, que está a una altura de 26 metros s.n.m. Así, los barcos navegan a través del cauce del Canal, en la Cordillera Central de Panamá.

Entre los servicios marítimos más importantes que tiene el Canal se encuentran los servicios de remolcadores, pasacables y locomotoras que son servicios conexos al tránsito de buques. Además, se desarrollan las reservas de tránsito, lo cual permite a los usuarios, opcionalmente, reservar una fecha de tránsito hasta con un año de anticipación y que es utilizado muy frecuentemente. Otros son el practicaaje, por medio del cual se aplica un cargo por exceder los requisitos de visibilidad de la ACP, esto significa que se debe de aplicar un cargo adicional si el buque opta por llevar contenedores sobre cubierta sobrepasando los requisitos de visibilidad, sujeta a previa notificación. Siguiendo con la línea anterior, se ofrece el servicio de anclaje y amarre, que tiene como fin el brindar un servicio de amarre auxiliar temporal a los barcos que transitan, pero puede ser usado por cualquier barco si hay la disponibilidad necesaria.

De igual manera, se brinda el servicio en línea de información de buques por internet, los servicios de transporte terrestre, las guías de orientación a los pasajeros que

transitan el canal, el servicio de operador de transporte, el servicio de salvamento y el servicio de alquiler de unidades portátiles del Sistema de Identificación Automática que cumplen con los estándares internacionales.

Conclusiones

Definitivamente, Panamá tiene una situación privilegiada. Esto a que logísticamente es una fuente de recursos por medio del Canal que comunica a ambos océanos. Es una zona tranquila, 100% libre de huracanes y terremotos. Sin perder de vista, de que posee buenas comunicaciones y con un aeropuerto internacional a unos 15 kilómetros de la capital y que tiene vuelos directos a las principales ciudades del planeta. Además, es dueña de cinco puertos marítimos con las más modernas instalaciones y con una flota mercante más grande del mundo.

Desde el punto de vista empresarial, es clave para compañías multinacionales y de grandes bancos del mundo, esto porque su economía es buena para el crecimiento. La inversión es buena por su estabilidad económica y su prudente manejo fiscal, dándose mucho énfasis a los derechos de propiedad.

Bibliografía

- Amin, S. (2001). ¿Globalización o apartheid a escala global?. Recuperado el 15 Septiembre de 2015 de <http://rcci.net/globalizacion/2001/fg193.htm>.
- Aguerre, M. (2012). *Exportación de mini-cámaras frigoríficas a Panamá*. Tesis de grado. Universidad del Aconcagua, Mendoza, Argentina
- Castells, M. (1999). *Globalización, Identidad y Estado*. PNUD. Recuperado el 20 de

Mayo de 2015 de

[http://78.46.95.73:8080/jspui/bitstream/123456789/1438/1/Globalizaci%
Castro, A. \(2014\). Planificaci3n territorial en la ciudad de Cartagena: Una relaci3n
dial3ctica entre desarrollo sostenible y sostenibilidad ambiental. *Revista Aglala*.
Vol. 5, 1. 1-20](http://78.46.95.73:8080/jspui/bitstream/123456789/1438/1/Globalizaci%20Castro,%20A.%20(2014).%20Planificaci3n%20territorial%20en%20la%20ciudad%20de%20Cartagena:%20Una%20relaci3n%20dial3ctica%20entre%20desarrollo%20sostenible%20y%20sostenibilidad%20ambiental.%20Revista%20Aglala.%20Vol.%205,%201.%201-20)

Council of Logistic Management. (2015). Recuperado el 05 de abril de 2015 de
<http://www.clm1.org>

Carro, R. y González, D. (2013). *Logística Empresarial*. Argentina: Universidad
Nacional de Mar del Plata.

Carrasco, J. (2000). Evolución de los enfoques y conceptos de la logística. Su impacto
en la direcci3n y la gesti3n de las organizaciones. *Economía Industrial*. 331, 17-
34.

CEPAL. (2009). Plataformas Logísticas: Elementos Conceptuales y Rol del Sector
Público. *Boletín FAL*. Vol. 274, 6. 1-4

Cifuentes Cifuentes, O. (2013). Aplicaci3n del Alineamiento del Supply Chain
Management como estrategia competitiva en las empresas del Clúster Logístico
de Cartagena. *Aglala*, 3(1), 122-146. doi:10.22519/22157360.348

Colon Free Zone. (2010). Convenio Internacional para la seguridad de la Zona Libre de
Col3n. Panamá. *Revista Colon Free Zone*

Cifuentes, O. (2012). Aplicaci3n del Alineamiento del Supply Chain Management
como estrategia competitiva en las empresas del Clúster Logístico de Cartagena.
Aglala, 3(1), 122-146. doi:10.22519/22157360.348

- Díaz, A. (1997). *El Transporte Multimodal: obligaciones, derechos y responsabilidad*. Madrid: Consejo General del Poder Judicial,
- Escalona, I. (2004). *Logística Industrial*. UPIICSA – IPN, 1-23
- Espinoza, D. (2006). *Eficiencia del transporte multimodal*. Tesis de grado. Universidad Austral de Chile, Valdivia, Chile
- Ramiro, J. y William, D. La globalización: sus efectos y bondades. *Revista Economía y Desarrollo*. Vol. 1, 1. 65-77
- Gutiérrez, M. (2006). Transporte Multimodal. Recuperado el 25 de junio de 2015 de <http://www.ai.org.mx/ai/archivos/coloquios/8/TRANSPORTE%20MULTIMODAL.pdf>
- Lozano, M. (2004). Transporte Multimodal: una Operación Logística de Transporte. Recuperado el 04 de agosto de 2015 de <http://www.gestiopolis.com/recursos2/documentos/fulldocs/mar/transmulti.htm>
- Lombardo, S. (2012). Panamá como centro logístico multimodal de las Américas. Recuperado el 02 de Febrero de 2015 de <http://logisticmultisam.blogspot.com/>
- Mendoza Ramos, L. (2013). La educación como factor competitivo en Cartagena de Indias D.T y C. *Aglala*, 3(1), 40-64. doi:10.22519/22157360.345
- Ministerio de Comercio e Industrias de Panamá. (2005). Recuperado el 20 de Mayo de 2015 de http://www.asep.gob.pa/telecom/pcs/Prom_Pana.pdf
- Quintero, L. (1997). *Administración de la logística de comercio internacional en la ciudad de Manizales*. Tesis de grado. Universidad Nacional de Colombia. Manizales. Colombia

Real Academia de la Lengua. (2013). Recuperado el 20 de mayo de 2015 de <http://>

<http://lema.rae.es/drae/?val=globalizaci%C3%B3n>

Sabonge, R. y Sánchez, R. (2009). *El canal de Panamá en la economía de América*

Latina y el Caribe. Chile: CEPAL

Soret de los Santos, I. (2001). *Logística industrial y empresarial*. Madrid: ESIC

Madrid.

Worrell, P. (2010). Las medidas en frontera de la propiedad intelectual en la Zona Libre

de Colón. Tesis de grado. Universidad de Panamá. Panamá