



Revista científica

ANFIBIOS

ISSN: 2665-1513
Vol. 1 Núm. 1 (2018)



ARMADA
DE COLOMBIA



EDICIONES
EFIM
ESCUELA DE FORMACION DE INFANTERIA DE MARINA



Volumen 1, No. 1, Enero - Junio de 2018

Anfibios es una revista científica de circulación nacional, editada por la escuela de formación de la infantería de marina, en la cual se publican los resultados de las investigaciones realizadas por profesionales de diversas áreas del conocimiento. Anfibios ofrece a la comunidad académica artículos en formato de acceso público.

Las opiniones expresadas por los autores, y los materiales digitales que aparecen en las publicaciones, son directa responsabilidad de los autores y no comprometen a la revista.

La publicación de resultados de investigación en la revista anfibios dependerá del criterio de evaluación del comité editorial.

Editor:

Jorge Del Río Cortina

editor.efim@gmail.com

Diagramación

CPCIM. Silvio Eduardo Arrieta Xiques

Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0
Internacional



Junio 2018



Director de la Escuela de Formación de Infantería de Marina - Coveñas
TCCIM. Orlando Antonio Alarcón López

Subdirector de La Escuela De Formación de Infantería De Marina - Coveñas
MYCIM. Edilberto Restrepo Pérez

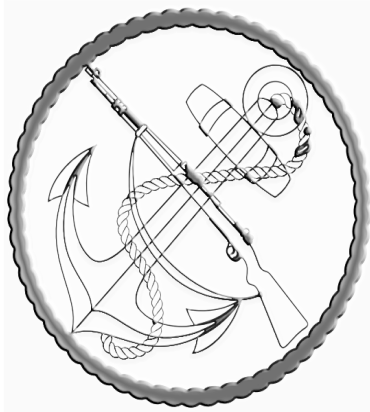
Decano Escuela de Formación de Infantería de Marina - Coveñas
MYCIM. Pedro Jafeht Reina González

Director de Investigaciones
SPCIM. Paulo Andrés García Bravo

Escuela de Formación de Infantería de Marina- Coveñas.

Carrera Troncal Vía Santa Cruz de Lorica Base de Entrenamiento de Infantería de
Marina.

Coveñas, Sucre, Colombia
<http://www.efim.edu.co/>



**EDICIONES
EFIM**

ESCUELA DE FORMACIÓN DE INFANTERÍA DE MARINA

Revista científica Anfibios
ISSN: 2665-1513

Volumen 1. No. 1 enero - junio 2018

Comité Editorial

Jorge Del Río Cortina, PhD(c)

Vladimir Balza-Franco, PhD

Omaira Cecilia Martínez Moreno, PhD

José Gabriel Ruiz Andrade, PhD

Astelio de Jesús Silvera Sarmiento, PhD

Carlos Alberto Rodríguez Arias, M.Sc

Karen María De Hoyos Correa, M.Sc

Editor:

Jorge Del Río Cortina

anfibios@efim.edu.co

editor.efim@gmail.com

CONTENIDO

EDITORIAL	8
Crítica a la mano invisible: Una propuesta de desarrollo alternativo para Colombia	11
Análisis comparativo de la logística sostenible entre el Puerto de Veracruz en México y el Puerto de Cartagena de Indias	19
Cadena de suministro aplicada en logística humanitaria: Caso batallón de movilidad de infantería de marina	32
Colombia Como un “Poder Medio Oceánico”: Análisis de las Interacciones del País Dentro de la Región de la Cuenca del Caribe.	39
Importancia de la armada en el tráfico ilegal de especies marinas	48
La Representaciones Sociales: Teoría, Evolución y Aplicabilidad: Una Mirada desde la Praxeología.	55
¿Cuál es la importancia de implementar estrategias en las organizaciones?	71

CONTENT

EDITORIAL	8
Criticizes the invisible hand: An alternative development proposal for Colombia	11
Comparative analysis of sustainable logistics between the Port of Veracruz in Mexico and the Port of Cartagena de Indias	19
Applied supply chain in humanitarian logistics: Marine infantry mobility battalion case	32
Colombia As a “Middle Ocean Power”: Analysis of Country Interactions Within the Caribbean Basin Region.	39
Importance of the Navy in the illegal traffic of marine species	48
The Social Representations: Theory, Evolution and Applicability: A Look from Praxeology.	55
What is the importance of implementing strategies in organizations?	71

EDITORIAL

La revista anfibios es un espacio a través del cual se visibilizan los avances en materia de investigación, en su primera edición la revista cuenta con diversos artículos de importantes áreas de conocimiento. El volumen 1 número 1 aborda la estrategia y la logística como núcleo principal.

Es correcto afirmar que tanto la logística como la estrategia son elementos fundamentales que garantizan la sostenibilidad de las empresas en el tiempo, ya que son estos los que generan ventajas competitivas para las mismas. La articulación de ambos elementos permea las diferentes áreas de las empresas con lo cual se establece una visión clara y bien fundamentada del rumbo hacia el cual se enfilarán los esfuerzos.

La meta fundamental del grupo editorial, es generar en cada entrega aportes intelectuales, concisos y correctamente editados en materia logística, estratégica, de sostenibilidad y de administración a nuestros presentes lectores y lectores potenciales.

Finalmente agradecemos el interés de los lectores hacia la revista científica anfibios.

Jorge Del Río Cortina
Editor

EDITORIAL

The amphibian journal is a space through which advances in research are made visible. In its first edition, the journal has several articles from important areas of knowledge. Volume 1 number 1 deals with strategy and logistics as the main core.

It is correct to affirm that both logistics and strategy are fundamental elements that guarantee the sustainability of companies over time, since these are the ones that generate competitive advantages for them. The articulation of both elements permeates the different areas of the companies, which establishes a clear and well-founded vision of the direction towards which efforts will be directed.

The fundamental goal of the editorial group is to generate in each delivery intellectual contributions, concise and correctly edited in logistics, strategic, sustainability and administration to our present readers and potential readers.

Finally, we thank readers for their interest in the amphibian scientific journal.

Jorge Del Río Cortina
Editor

Critica a la mano invisible: Una propuesta de desarrollo alternativo para Colombia

Jaime Eduardo González Díaz¹
Víctor Alberto Díaz Plaza²
Mg. Miriam Consuelo Martín León³

Resumen

Este trabajo tiene como propósito plantear una propuesta de desarrollo económico alternativa para el caso colombiano, como respuestas a los efectos negativos de las políticas del consenso de Washington. Este estudio es producto de una investigación descriptiva, de diseño documental, que realizó una revisión de literatura alrededor de la temática propuesta. La crítica a la mano invisible señala que existen barreras y obstáculos que hacen que el crecimiento sea bastante menos progresivo que antes. Todo esto demuestra que el modelo monetarista neoliberal; mejora la eficiencia, más no la equidad. Una alternativa frente a esta realidad es la propuesta Prebischiana del cambio estructural en tres etapas: agrícola, industrial de baja sofisticación, e industrial de alta sofisticación. Todo lo anterior, conlleva a la participación e intervención directa del estado; con lo cual se rompe completamente con la mano invisible, por lo menos en las etapas iniciales de desarrollo. En Colombia no hemos sido ni plenamente agrícolas, tampoco hemos tenido una industrialización plena, y aun así estamos mediocrementemente insertos en la globalización y la sociedad del conocimiento. Es decir, se ha dado una industrialización incompleta relativamente funcional. Por todo esto se propone un modelo de los tres ejes simultáneos. En este conviven lo agrario, lo industrial y las nuevas tecnologías; en procura de un cambio estructural moderado.

Palabras Claves

Consenso de Washington, Desarrollo, Industrialización, Neoliberalismo

Abstract

The purpose of this article is to propose an alternative economic development proposal for the Colombian matter, as responses to the negative effects of the policies of the Washington consensus. This study is the product of a descriptive research, of documentary design, which conducted a literature review around the proposed issue. The criticism to the invisible hand points out that there are barriers and obstacles that make the economic growth considerably less progressive than before. All this proves that the neoliberal monetarist model; improves efficiency, but not equity. An alternative to this reality is the Prebischiana proposal of structural change in three stages: agricultural, low sophistication industrial, and highly sophistication industrial. All the above, involve the participation and direct intervention of the state; wherewith the invisible hand breaks up completely, at least in the initial stages of development. In Colombia we have not been fully agricultural, nor we have had a full industrialization, and yet we are poorly inserted in globalization and knowledge society. In other words, a relatively functional incomplete industrialization has occurred. For all this, a model of the three simultaneous axis is proposed. Within this agricultural, industrialists and new technologies coexist; in search of a moderate structural change.

Keywords

Washington Consensus, Development, Industrialization, Neoliberalism

1. Magister en Desarrollo Empresarial, Docente investigador, Universidad del Sinú Elías Bechara Zainum seccional Cartagena. jegd02@yahoo.com.

2. Magister en Gestión de Organizaciones, Docente investigador, Escuela de Formación de Infantería de Marina. victor.diaz@armada.mil.co

3. Magister en Gestión de Organizaciones, Docente investigador, Escuela de Formación de Infantería de Marina. mmartin07@gmail.com

1. Introducción

Al cumplir ya casi veinte años de reformas neoliberales en Colombia, al igual que en resto de Latinoamérica, sus pobres resultados hacen necesaria una revisión de las políticas y el modelo de desarrollo actual. Las reformas neoliberales basadas en el consenso de Washington, que se apoyaban en el liberalismo económico y la mano invisible como regulador del mercado, aplicaron la combinación apertura–revaluación, las cuales, sumadas a situaciones sociales y políticas del país, provocaron “desajustes macroeconómicos que impactaron el sector productivo, agregando al deterioro de los factores de índole estructural (como los atrasos frente a otros países en las infraestructuras productivas, la tecnología y los recursos humanos), violencia y corrupción” (Malaver, 2002, p. 313).

Así pues, como señala Stiglitz (2003, p. 9), “los resultados han sido peores de lo que muchos de sus críticos temían: para gran parte de la región, la reforma no sólo no ha generado crecimiento, sino que, además, por lo menos en algunos lugares, ha contribuido a aumentar la desigualdad y la pobreza”. Este trabajo tiene como propósito plantear una propuesta de desarrollo económico alternativa para el caso colombiano, como respuestas a los efectos negativos de las políticas del consenso de Washington. El punto de partida del texto son las reflexiones sobre la industrialización en el proceso de desarrollo capitalista, que el profesor José Guillermo García Isaza hace en su artículo “*Inserción exterior, transformación y desarrollo en la periferia*”. Y será complementado con ideas de otros autores.

2. El modelo de desarrollo monetarista neoliberal

Para empezar, es necesario retomar la crítica a la mano invisible que hace Raúl Perbisch, y que menciona el García (2005), cuando sostiene que el mercado no funciona solo por las simples reglas mercantiles. “Al contrario, señala la existencia de barreras y obstáculos, internacionales e internos, que acentúan y perpetúan las diferencias de progreso técnico, productividad y desarrollo (García, 2006, p. 57).”

En este mismo sentido el autor plantea que el desarrollo en el capitalismo periférico “tiene uno de sus principales limitantes en las instituciones subyacentes tanto internas como internacionales, las cuales mantienen y refuerzan los mecanismos de concentración del potencial de crecimiento asociado a los aumentos de productividad, en el centro y en los estratos privilegiados de los países de la periferia. Ambas circunstancias refuerzan las asimetrías del proceso de acumulación y la brecha técnica” (García, 2006, p. 57).

Para Samuel A. Morley (2000), el crecimiento es ahora bastante menos progresivo que antes. En términos globales, esto quiere decir que es poco probable que la distribución mejore con un mayor crecimiento en América Latina, de modo que habrá que tomar medidas complementarias. Entre las que sugieren las regresiones se hallan la de mantener bajas tasas de inflación y la de invertir en educación. Generalmente, las reformas estructurales parecen tener un efecto regresivo sobre la distribución.

Todo esto, demuestra que el modelo monetarista neoliberal basado en el equilibrio macroeconómico, la apertura y la devaluación mejora la eficiencia, más no la equidad, es decir, los mercados fallan, por lo tanto, estos no pueden autorregularse. Contrario a lo anterior, García (2006, p. 57) especifica que: “el crecimiento está basado en procesos de cambio estructural (transformación productiva y equidad), que amplían y mejoran la capacidad productiva y permiten acortar la brecha productiva y técnica con el centro”. Así las cosas, para esto se requiere la inserción exterior que posibilite el progreso técnico, que permita la transformación productiva, el cual en la economía moderna se realizan mediante dinámicas de acumulación de capital.

En su propuesta, García (2006), plantea el cambio estructural en tres etapas. La primera se refiere al período de acumulación con predominio comercial. La segunda corresponde a la etapa inicial de la industrialización orientada hacia el mercado interno mediante los procesos de modernización productiva y sustitución de importaciones. Y La tercera etapa conduce al predominio de la producción industrial.

Las ideas de Prebisch y García encuentran eco en los procesos de desarrollo y modernización de los países asiáticos, los cuales transitaron el cambio estructural empezando con un fortalecimiento de su sector agrícola, el cual permitió la acumulación de capital para así obtener el progreso técnico que les permitió desarrollar un sector industrial basado en la sustitución de importaciones, en lo cual, finalmente, generar un sector industrial basado en sectores de tecnologías avanzadas.

Ahora bien, todo este proceso requiere acceso a capitales, como señalan Stallings y Studart (2006, p. 19), “el acceso al financiamiento es un aspecto fundamental del proceso de desarrollo en las economías emergentes”. En el modelo de Prebisch los capitales son generados durante la etapa mercantil. Pero en la actualidad Colombia y Latinoamérica poseen un sistema financiero que obligatoriamente debe participar y contribuir en este objetivo. Claro está, se deben superar dos fallas: la falta de financiamiento a largo plazo para la inversión y de acceso al crédito por parte de las pequeñas empresas.

Desde esta óptica, surge otro problema de acuerdo a Hernando De Soto (2000), pues en nuestros países la mayor parte de las personas no se acogen al derecho, por lo menos en América Latina no lo hacen las dos terceras partes, quizá cerca de 80%. Esto quiere decir que esas personas no tienen los derechos de propiedad que puedan usar como garantía para recibir predios, que son necesarios para que alguien haga una inversión. Todo lo anterior, conlleva a la participación e intervención directa del estado; con lo cual se rompe completamente con la mano invisible, por lo menos en las etapas iniciales de desarrollo. Esto implica incentivos o regímenes de fomento de carácter temporal, evaluaciones periódicas, disposiciones sobre rendición de cuentas y medidas que aseguren que las evaluaciones sean transparentes y que todos puedan conocerlas. Lo importante es que haya mecanismos que permitan retirar el apoyo automáticamente (Rodrik, 2005). La participación gubernamental en Asia (es decir, en las cuatro economías mencionadas) llegaba a los más ínfimos detalles, tales como seleccionar una a una

las compañías beneficiarias de subsidios (que se traducían, por ejemplo, en su instalación en un parque científico) y desprenderse de ciertas secciones de los laboratorios gubernamentales para crear nuevas empresas (Amsden, 2004).

Este proceso no solo tiene asidero económico, es el proceso histórico que han vivido los países desarrollados. Según Tofler (1980), el hombre ha atravesado tres olas históricas. La ola agrícola, en la cual el poder lo tenía quien tenía la tierra y el desarrollo estaba basado básicamente en el trabajo agrícola. La ola industrial, la cual se centro en las maquinas y las grandes industrias. Y, por último, la ola del conocimiento, en esta el poder lo tiene quien tiene la información y está basada en el conocimiento.

3. El desarrollo económico en Colombia

En Colombia no hemos sido ni plenamente agrícolas, tampoco hemos tenido una industrialización plena, y aun así estamos mediocrementemente insertos en la globalización y la sociedad del conocimiento. Por lo tanto, es cierto lo que en alguna ocasión escuche que “*en nuestro país somos modernos sin haber tenido modernidad*”; es decir, no se han dado los procesos históricos, políticos, sociales y económicos, que permitan la consolidación de una institucionalidad madura y de los acuerdos sociales que posibiliten que Colombia sea una verdadera sociedad moderna.

Como señala León (2002), tal vez sea necesario mencionar que nuestro proceso de industrialización, comparado con los márgenes de los países de capitalismo avanzado, e incluso con algunos de industrialización tardía exitosa, tendría que ser considerado como una industrialización incompleta relativamente funcional para quienes creen en la teoría de las ventajas comparativas.

También se podría decir, que en Colombia se dio una protoindustrialización, en el sentido de que es un proceso de industrialización que realmente no produjo, ni producirá bajo las actuales condiciones, una sociedad industrial como aquella que fundamenta su organización social en la industria y ha conquistado o conquistó aspectos como la salarización masiva y la modernización.

Pero esto no ha sido un fenómeno exclusivo de Colombia Carbajal et al. (2009), hablando del caso mexicano señala que tanto los embriones de industrialización a lo largo del siglo XIX como la industrialización de la primera mitad del siglo XX, así como el desmantelamiento industrial que se vive con una nueva fase de desarrollo con características neoliberales en un contexto de globalización.

Esto exigen recuperar la memoria en el tiempo largo para sacar de ella nuevas alternativas de desarrollo y formas de organización productiva. En esta perspectiva, da cuenta de algunas experiencias protoindustriales e industriales en sectores que, en su momento, fueron claves para la economía de la colonia y posteriormente en el México Independiente; así como las oportunidades que abre un nuevo orden económico signado por la informática.

A este respecto, Gatto y Jos (1997), dicen que el dispar desarrollo de los sectores productivos en los países de América Latina y el Caribe se desprende de un rápido examen de la situación empresarial en la región. Estas desigualdades se refieren a la dimensión de la estructura productiva de cada país que fue un condicionante importante en la época anterior a la liberalización al imposibilitar la profundización de economías de escala, y también a aspectos como el nivel de desarrollo de cada país.

Igualmente, la diversificación y complejidad de sus estructuras productivas, los niveles de competitividad y productividad, el grado de internacionalización y trayectoria tecnológica, el perfil de las inversiones y organización técnica de la producción, la articulación productiva de los agentes económicos, o la valorización y capacitación de sus recursos humanos. Las restricciones al desarrollo empresarial, aunque tengan denominadores comunes, pueden tener énfasis muy diferentes en los países de la región y por lo tanto requieren de un análisis individualizado por país.

Aquí aparecen nuevamente las ideas de Prebisch en el sentido de que “el desarrollo económico no se puede dar de forma separada del

proceso político, y reclama por lo tanto la urgencia de nuevos desarrollos institucionales tanto en el orden interno de los países como en el ordenamiento internacional” (García, 2006, p. 60). En este mismo sentido, Stiglitz (2003, p. 24), señala que “hoy en día reconocemos la estrecha vinculación que existe entre los procesos económicos, sociales y políticos”.

Colombia históricamente se ha dedicado a copiar modelos educativos, políticos, legales y económicos de manera acrítica, sin estudiar nuestras particularidades, nuestra cultura, nuestro relieve, nuestra historia, etc. Sea pretendido que el éxito de un modelo en un contexto –aun Latinoamericano- garantizara el éxito en nuestro contexto particular, y los resultados han dado al traste. Por lo tanto, se deben dar las discusiones y los acuerdos necesarios, se requiere integrar a sociedad civil y gobierno, empresarios y gobierno, academia y gobierno; para poder generar un modelo *Made in Colombia*, acorde a nuestra realidad económica, política y social.

Lo anterior es reafirmado por Stiglitz (2003, p. 9), pues para él “es evidente que no existe una alternativa única; cada país debe elegir la opción que mejor se adapte a sus circunstancias y a su población. De hecho, la idea de promover una agenda única, sin adaptarla a las circunstancias de cada país, ha sido uno de los aspectos más criticados del Consenso de Washington, a mi juicio con razón”.

Ahora al momento de optar por un modelo de desarrollo u otro, Colombia tiene la ventaja de poseer toda una historia nacional y universal de éxitos y fracasos que de alguna forma servirán de referencia. Amartya Sen (1998), resume los modelos de desarrollo en dos concepciones, la concepción BLAST, que lo considera como un proceso cruel, de sangre, sudor y lágrimas, que podría asimilarse a lo sucedido con las políticas del consenso de Washington.

Y la concepción GALA, que lo considera amigable y cooperativo. Además, critica la idea de que la supresión de los derechos humanos y otros sacrificios son necesarios en las primeras etapas del desarrollo. Y propone una visión más profunda que acepte la importancia

de la capacidad de la población para valorar, elegir y actuar libremente; así, combinando la acción del Estado, la función del mercado y el papel de las organizaciones comunitarias, el desarrollo debe proporcionar a toda la población las oportunidades necesarias para vivir dignamente y ejercer una plena libertad.

Dados los nefastos resultados de los modelos de desarrollo vigente, estimo conveniente y viable para nuestro país la aplicación de un modelo que se guíe por la concepción GALA de Sen; el cual permita la interacción Estado, la función del mercado y el papel de las organizaciones comunitarias. Es decir, mi propuesta recoge lo planteado por Prebish y el profesor García sobre el cambio estructural por acumulación de capital en sus etapas mercantil, industrial de baja tecnología e industrial de alta tecnología. Pero acompañado por un proceso de acumulación de capital social que posibilite y facilite las interacciones de lo macroeconómico y lo microeconómico y el proceso de creación de nuevas instituciones y capacidades tecnológicas (Katz, 2006).

El capital social se define como el contenido de ciertas relaciones sociales: las que combinan actitudes de confianza con conductas de reciprocidad y cooperación, que proporciona mayores beneficios para aquéllos que lo poseen, que lo que podría lograrse sin este activo. El actual debate algo caótico sobre el concepto de capital social tiene la virtud de conectar varios campos conceptuales, relevantes a estrategias alternativas de superación de la pobreza, tanto en los diagnósticos actuales de las causas de la persistencia de la pobreza como en las nuevas alternativas de política actualmente bajo consideración (Pérez y Mora, 1995).

El capital social entendido como una externalidad positiva que reduce los costos de transacción y aumenta la productividad (formas de confianza, cooperación, coherencia en la sociedad). Así pues, a mayor capital social, menor corrupción y mayor efectividad del gobierno y la democracia. La crítica al concepto de capital social es que es un concepto difuso, da gran papel a la sociedad civil, sin tener en cuenta los conflictos de intereses y reducir el verdadero papel del estado (Wise, 2001). Ediciones EFIM

Actualmente se están haciendo grandes esfuerzos por incorporar gran cantidad de aspectos sociales al tema del desarrollo sostenible. Uno de estos aspectos es la pobreza, claro está, entendida como causa y efecto de la degradación ambiental. Pero hay que tener en cuenta que la dimensión social va más allá de la pobreza y su conexión. La revisión del concepto de desarrollo humano y su relación con la pobreza-ambiente, incluye también el concepto de capital social, género, entre otros (Wise, 2001).

Este paradigma involucra el empoderamiento, este elemento incluye la democracia política, las libertades de la regulación y el control económico, la descentralización del poder y la participación de la sociedad civil. El empoderamiento toma el desarrollo humano y lo lleva más allá de las necesidades humanas, involucrando los derechos políticos, sociales y culturales (Sen, 1998).

4. Una nueva propuesta: Modelo de los tres ejes simultáneos

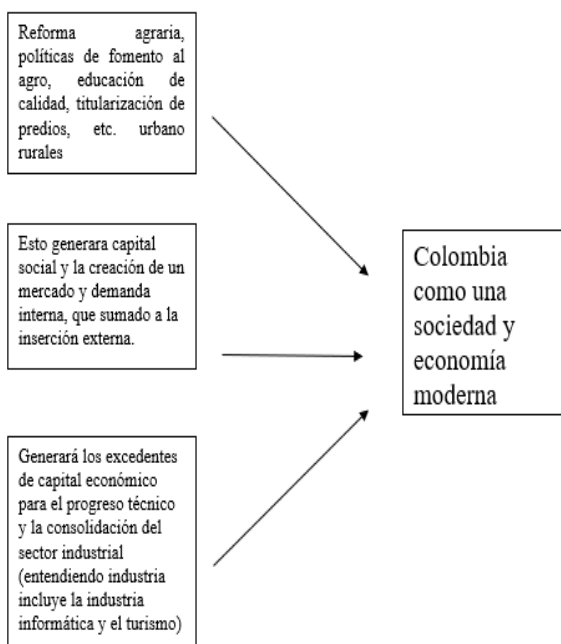
La presente propuesta parte del hecho que no hemos quemado la etapa agrícola, la industrial, ni la del conocimiento plenamente; pero tenemos un sector agrícola y un sector industrial incipientes; y además importamos y utilizamos productos de la era de la información. No podemos retroceder a ser solo agrícolas, necesitamos generar las condiciones sociales y la acumulación de capital para fortalecer y ampliar el tejido industrial, y no podemos excluirmos de la era de la información y la globalización. Por todo esto propongo un *modelo de los tres ejes simultáneos*. En este conviven lo agrario, lo industrial y las nuevas tecnologías; en procura de un cambio estructural moderado.

El punto de partida es una revolución agrícola (o del sector primario), que implicaría una reforma agraria, redistribución y titularización de tierras (rurales y urbanas), subsidios, apoyo técnico, y apoyo para la comercialización de las cosechas. Igualmente, se deberá buscar la forma de no comercializar solo el producto agrícola solo, sino que por medio de una política de fomento agregarle valor lo cual fortalecerá de alguna forma el sector industrial paralelamente (en vez de solo

banano, también la compota de banano). Con esto se mejoran las condiciones del empleo rural y se crea una masa de consumo; la cual, junto con la comercialización internacional de productos agrícolas, subproductos agrícolas y otros commodities, generara la acumulación de capitales necesaria para adquirir progreso técnico necesario para el impulso definitivo del eje industrial.

Ya consolidado el campo, se enfocan todos los esfuerzos en la industrialización de subproductos agrícolas, un sector de servicios que jalone la industria y una industria de baja tecnología propiamente dicha, y paralelo se deben estar preparando las condiciones sociales, humanas y tecnológicas para desarrollar una industria de alta tecnología. Esta etapa va de la mano con una titularización de predios urbanos, que permita garantías para créditos de inversión de pequeños emprendimientos que amplíen la base empresarial, de empleo y consumo, que genere una mayor acumulación de capital y a su vez ayuden a la transición a industrias de alta tecnología. Otro aspecto es el énfasis en el desarrollo del capital social para que se dé el cambio estructural propuesto por Prebisch y García (Grafico 1).

Grafico 1



Todo esto apoyado en transformaciones institucionales

5. Conclusiones

En conclusión, la crítica a la mano invisible señala que existen barreras y obstáculos, internacionales e internos, que acentúan y perpetúan las diferencias de progreso técnico, productividad y desarrollo. Esto hace que el crecimiento sea bastante menos progresivo que antes. Todo esto demuestra que el modelo monetarista neoliberal basado en el equilibrio macroeconómico, la apertura y la devaluación; mejora la eficiencia, más no la equidad.

Una alternativa frente a esta realidad es la propuesta Prebischiana del cambio estructural en tres etapas. La primera, un período agrícola de acumulación con predominio comercial. La segunda, una etapa inicial de la industrialización de baja sofisticación. Y la tercera etapa, una industrialización de alta sofisticación. Ahora, todo este proceso requiere el acceso al financiamiento, aunque en el modelo de Prebisch los capitales son generados durante la etapa agrícola mercantil; en la actualidad sistema financiero debe participar y contribuir, superando dos fallas: la falta de financiamiento a largo plazo para la inversión y de acceso al crédito por parte de las pequeñas empresas.

Todo lo anterior, conlleva a la participación e intervención directa del estado; con lo cual se rompe completamente con la mano invisible, por lo menos en las etapas iniciales de desarrollo. Esto implica incentivos o regímenes de fomento de carácter temporal, evaluaciones periódicas, disposiciones sobre rendición de cuentas y medidas que aseguren que las evaluaciones sean transparentes y que todos puedan conocerlas. Lo importante es que haya mecanismos que permitan retirar el apoyo automáticamente como sucedió en los países asiáticos.

En Colombia, no se ha sido ni plenamente agrícolas, tampoco hemos tenido una industrialización plena, y aun así estamos mediocrementemente insertos en la globalización y la sociedad del

conocimiento. Es decir, nuestro proceso de industrialización, tendría que ser considerado como una industrialización incompleta relativamente funcional. También se podría decir, que en Colombia se dio una protoindustrialización, en el sentido de que es un proceso de industrialización que realmente no produjo, ni producirá bajo las actuales condiciones, una sociedad industrial como aquella que fundamenta su organización social en la industria y ha conquistado o conquistó aspectos como la salarización masiva y la modernización.

La presente propuesta parte del hecho que no hemos quemado la etapa agrícola, la industrial, ni la del conocimiento plenamente; pero tenemos un sector agrícola y un sector industrial incipientes; y además importamos y utilizamos productos de la era de la información. No podemos retroceder a ser solo agrícolas, necesitamos generar las condiciones sociales y la acumulación de capital para fortalecer y ampliar el tejido industrial, y no podemos excluirnos de la era de la información y la globalización. Por todo esto propongo un *modelo de los tres ejes simultáneos*. En este conviven lo agrario, lo industrial y las nuevas tecnologías; en procura de un cambio estructural moderado.

El punto de partida es una revolución agrícola (o del sector primario), que implicaría una reforma agraria, redistribución y titularización de tierras (rurales y urbanas), subsidios, apoyo técnico, y apoyo para la comercialización de las cosechas. Ya consolidado el campo, se enfocan todos los esfuerzos en la industrialización de subproductos agrícolas, un sector de servicios que jalone la industria y una industria de baja tecnología propiamente dicha, y paralelo se deben estar preparando las condiciones sociales, humanas y tecnológicas para desarrollar una industria de alta tecnología. Esta etapa va de la mano con una titularización de predios urbanos, que permita garantías para créditos de inversión de pequeños emprendimientos que amplíen la base empresarial, de empleo y consumo, que genere una mayor acumulación de capital y a su vez ayuden a la transición a industrias de alta tecnología.

Referencias bibliográficas

Amsden, A. (2004). La sustitución de importaciones en las industrias de alta tecnología: Prebisch renace en Asia. *Revista de la CEPAL* 82. Abril.

Carbajal, L. Rodríguez, F. Salinas, E. Martínez, T. Rodríguez, F. Gutiérrez, L. Morales, H. (2009). Protoindustrialización, industrialización y desindustrialización en la historia de México.

De Soto. H. (2001). *El misterio del capital*. Editorial Diana. Méjico.

García, J. (2006). Inserción exterior, transformación y desarrollo en la periferia, *Cuadernos de Economía*, v. xxv, n. 44, Bogotá.

Gatto. F. Jos, J. (1997). *Guía metodológica para la preparación de estrategias de desarrollo empresarial y de la pequeña y mediana empresa*. Banco Interamericano de Desarrollo. Washington, D.C. Tomado de: www.economia.gob.mx/pics/p/p2760/cipi_1C-guiametodologia-desemp.pdf. Consulta 18-02-09.

Katz, J. (2006). Cambio estructural y capacidad tecnológica local. *Revista de la CEPAL* 89. Agosto.

León, P. (2002). La industrialización colombiana: una visión heterodoxa. *Innovar: Revista de ciencias administrativas y sociales*, 83-100.

Malaver, F. (2002). Dinámica y transformaciones de la industria colombiana”, *Cuadernos de Economía*, v. XXI, n. 36, Bogotá.

Pérez, J. Mora, M. (1995). De la pobreza a la exclusión social. La persistencia de la miseria en Centroamérica. *Avance de investigación*. Informe final presentado al Centro de Estudios para América Latina y la Cooperación Internacional de la Fundación Carolina. San José. Agosto.

Rodrik. D. (2005). Políticas de diversificación económica. *Revista de la CEPAL* 87. Diciembre.

Sen, A. (1998). *Desarrollo y Libertad*. Editorial Planeta. México.

Sen, A. (1998). Las teorías del desarrollo a principios del siglo XXI. *Cuadernos de Economía*, v. XVII, n. 29, Bogotá.

Stallings, B. Studart, R. (2006). *Financiamiento para el desarrollo: América Latina desde una perspectiva comparada*. Publicación de las Naciones Unidas. Santiago de Chile.

Stiglitz, J. (2003). El rumbo de las reformas. *Hacia una nueva agenda Para América Latina*. Revista de la CEPAL 80. Agosto.

Tofler, A. (1980). *La tercera ola*, Plaza & Janés, Barcelona.

Wise, T. (2001). *Economics of sustainability: the social dimension. A Survey of Sustainable Development*. Ed. Island Pr.

Análisis comparativo de la logística sostenible entre el Puerto de Veracruz en México y el Puerto de Cartagena de Indias.

Teófilo Omar Boyano¹
Juan Sebastián Hernández²

Resumen

El comercio es la principal actividad económica que jalona el desarrollo económico de las naciones, por ello es de gran importancia el análisis de las capacidades de los puertos, pues son estos en gran medida los responsables de que dicha actividad trascienda la fronteras de las naciones. 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.

Palabras Claves

Logística sostenible, Desarrollo sostenible, puerto, historia, comercio.

Abstract

Trade is the main economic activity that marks out the economic development of nations, it is therefore very important the analysis of the capacities of the ports, because they are largely responsible for such activity goes beyond the borders of nations. The objective of this document is to carry out a comparative analysis that allows to understand the importance of the ports of Veracruz in Mexico and Cartagena in Colombia in terms of logistics and sustainable development. Some of the findings show that, although the morphological conditions give greater advantage to the port of Veracruz, the port of Cartagena has strong strategic alliances, which improves itself for the execution of logistical maneuvers.

Keywords

sustainable logistics, sustainable development, port, history, trade.

1. Magister en Administración, docente Institución Tecnológica Colegio Mayor de Bolívar, .

2. Magister en Responsabilidad Social y Sostenibilidad, docente Institución Tecnológica Colegio Mayor de Bolívar.

Introducción

En el preámbulo sobre el tema de Desarrollo Sostenible, los países septentrionales europeos hicieron una Convención sobre Desarrollo Humano en el año de 1972, liderado por el Presidente de Estados Unidos, en ese momento histórico Richard Nixon ya que se había presentado un gran impacto ambiental en la Bahía de Santa Bárbara por un derrame de petróleo en el año de 1969. El desarrollo sostenible parte de la apreciación del World Commission on Environment and Development (1987), *Our Common Future*, conocido como el informe Brundtland que analizó el entorno común, proponiendo más equidad ante la desigualdad de las naciones, luego aparece el Protocolo de Rio en el año de 1992 se insiste en el cuidado del medio ambiente para las generaciones futuras y el cambio climático y posteriormente se estudia el concepto desde el enfoque de la sustentabilidad. Es este último, el concepto como mayor impacto en todos los sectores económico ya que para su aplicación toma a consideración otros conceptos, como es el emprendimiento social el cual ayuda a incrementar el número de empleos y, por consiguiente, disminuye los índices de pobreza y mejora notablemente los índices de calidad de vida, (Cardona, 2017), ejemplo claro de ello se observa en proyectos de emprendimiento adelantados en las comunidades indígenas a través de los cuales se ha podido observar que actividades como el ecoturismo, la agricultura, la confección y las artesanías, son las de mayor acogida por ser estas la que tienen un impacto más notorio en su calidad de vida (Pitre, 2017); por otra parte la sustentabilidad posee un vínculo con la innovación siendo esta un mecanismo novedoso y moderno, adoptado por las pymes, como una herramienta de proyección (Hernández, 2016), dicho vínculo es evidente puesto que la innovación permite la mejor utilización de los recursos, pero como ya se ha indicado esta herramienta se está adoptando y hasta el momento los estudios arrojan que en el sector de las pymes muestra solo que el 40% de esas empresas desarrollan actividades encaminadas a la innovación (Hernández, 2017).

Dadas las dinámicas que se presentan y la intencionalidad de las Objetivos De Desarrollo Sostenible en una Cumbre en Lima, Perú reuniendo a más de 190 líderes mundiales, redactaron 17 propuestas, o más bien apuestas con la intención de hacer (entre las 17) cada día más ciudades sostenibles; ya que dada la gran aglomeración, los problemas que tiene especialmente en países emergentes y el deseo de hacer un mejor vivir en las ciudades que siguen creciendo, son los criterios que motivan la creación de un estudio comparativo en materia logística entre Veracruz y Cartagena de Indias, dos ciudades afines con vocación portuaria. Veracruz es uno de los principales Estados de Estados Unidos de México y está situada a 400 kilómetros de la Capital o el DF, el Municipio de Veracruz está aledaño al Golfo de México; ya que limita en su parte Este y Norte con ese accidente geográfico. Su temperatura promedio está en 26 °C y es su Puerto considerado como el principal Puerto Marítimo de México, dado su gran volumen de movimiento de carga. La Ciudad de Veracruz fue descubierta por el adelantado Juan de Grijalva, pero fundado por Hernán Cortes en el año de 1519, vieron su potencialidad para movilizar mercancías y se convertiría en un Pueblo de carácter marítimo muy significativo para la Corona Española, por su zona logística natural. Entre sus sitios turísticos se encuentra la Catedral, las Plazas Municipal y la Plaza Mayor, el Teatro de la Reforma y el famoso faro Venustiano Carranza; La Ermita del Rosario en la Veracruz vieja y el Faro de Benito Juárez. Además, en su área metropolitana cuenta con los grandes Fuertes de San Juan de Ulúa, construido sobre una Isla al frente de Veracruz. El Baluarte de Santiago es otro reconocido sitio turístico, dichos Fuertes fueron construidos en el Siglo XVI para defenderse de los piratas. Entre sus principales balnearios están: Costa de Oro, Mocambo, Playón de Hornos y un gran Arrecife denominado el Sistema Arrecifal Veracruzano y el tradicional Malecón de Veracruz. Además del World Trade Center de Veracruz para eventos y grandes convenciones y el concurrido Plaza de las Américas su principal Centro Comercial.

Figura 1. Fuerte de San Juan de Ulúa



Fuente: www.tourstore.com

Este Fuerte fue primero una prisión y recuerda para el caso de Colombia a Gorgona en cuanto a su percepción, no en cuanto a su georreferenciación, ya que Gorgona es una Isla bastante distante de Plataforma continental, mientras que el de San Juan de Ulúa está muy cerca y fue construido artificialmente. Construido en el año de 1535 por Juan de Mendoza y finalizado casi 172 años después. El sitio también fue utilizado como almacenamiento de metales preciosos y de desembarco. El Puerto de Veracruz comienza a tener gran actividad cuando según Domínguez Pérez, O. (Pág. 89. 1990) sostiene que “en el año de 1873 el día 1 de enero arriba a la ciudad proveniente de ciudad de México el ferrocarril, era esperado por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada”. La compañía inglesa hizo que llegara a la ciudad amurallada de Veracruz el empuje del comercio y la conectividad.

Figura 2. Plano Topográfico de Veracruz



Fuente: aguapasada.wordpress.com

Nótese la gran similitud de la ciudad en ese momento histórico con el llamado Corralito de Piedra Cartagena y lleva el mismo título de Heroica, para el caso de Veracruz por haber defendido desde el Fuerte más de cinco ataques

hasta el año de 1538 cuando terminó la última confrontación con los españoles. Cartagena de Indias por el contrario no solo tuvo ataques de españoles, si no que bajo el poderío de la conquista española tuvo ataques de Piratas que la quemaron y saquearon, algunos llevan el nombre honorífico de Sir por la Corona inglesa. En cuanto a Cartagena es una ciudad plétórica en leyendas y datos históricos corroborables, fundada en 1533 luego de vencer a los Kalamari, Pedro de Heredia la funda un 1 de junio dado el punto estratégico logístico que tenía su Bahía segura y propicia para llevar metales preciosos y mercancías hacia España, de allí recibió el nombre de Cartagena de Indias. Las grandes fortificaciones que presenta el Distrito de Cartagena, fueron diseñadas y construidas en gran parte por Antonio de Arévalo, sus Murallas y Baluartes sirvieron también para la defensa de los Piratas y Corsarios. Son muy visitados las Baterías de San Felipe de Barajas, San Fernando y San José que separan la entrada a la Bahía por una boca pequeña que se le llamó Bocachica. Entre otras sus gestas de Independencia y su deseo de crecimiento durante el Siglo XX, a orillas del Caribe, con temperaturas que oscilan entre 20 °C a 32°C y mayormente con gran humedad, excepto por la llegada de los vientos alisios a principios de año que coinciden con la alta temporada turística. La Heroica como también se le conoce a Cartagena llegaría el ferrocarril años después, como sostiene Meisel-Roca, A. (Pág. 3, 2015) señala que “siendo el 1 de agosto de 1894 con el tren de la Ruta Calamar Cartagena”, la ciudad había dejado atrás el gran receso económico y demográfico ocasionado por su Independencia y el sitio de Morillo comisionado por la Corona Española que el 5 de diciembre de 1815 había abierto sus puertas después de 115 días de cierre forzado y encontró más de la mitad de la población muerta y el resto enferma y hambrienta, por esa razón la ciudad tardó más de 55 años en iniciar su recuperación”.

La Ruta Calamar- Cartagena tenía un recorrido de más de 105 kilómetros de distancia, con 11 estaciones, 85 vagones y con 4 locomotoras. Trajo dinámicas interesantes de comercio y la ciudad reinició su crecimiento

varios años después saliendo del Centro Amurallado y con gran cantidad de migrantes, entre los que se destacan los Sirio-libaneses.

Figura 3. MUHCA



Fuente: www.eluniversal.com.co

En el caso de Cartagena de Indias desde un estudio que revela la asimetría de los Puertos de Colombia, lo presenta un equipo de investigadores entre los que se encuentra Castell, O. C. (2017) señalan que Las dinámicas económicas de las décadas de los ochenta y noventa, junto a lo que ha transcurrido del siglo XXI, han configurado nuevos intereses y relaciones comerciales, impactando, entre otras cosas, las rutas del comercio marítimo, (pág. 88) y llevando de igual modo a el puerto de Cartagena a desarrollar competencias diferenciadoras y necesarias para garantizar la sostenibilidad y competitividad, lo que sea considerado una estrategia innovadora (Hernández, 2017). En cuanto al concepto de logística y su relación con el concepto de ciudad, los primeros datos encontrados, no necesariamente cronológicamente con la temática están en la Red de Observatorios Nacionales, que realiza El Banco Interamericano de Desarrollo, dicho Observatorio, tiene en cuenta la Logística sostenible que busca reducir el impacto de la logística con el desarrollo y el crecimiento de las actividades comerciales. El concepto de Logística dejó de ser enfocado a cuestiones de ahorro de dinero, y se volvió más relevante el impacto ambiental que genera las actividades de aprovisionamiento y la cadena de suministro. Hoy día se habla también de la logística urbana, también reconocida como logística de la última milla, incluye todos movimientos comerciales y el aprovisionamiento que incluye el suministro y la manera

de cómo se distribuye en la ciudad. (BID, 2018) Como aspecto importante relacionado a la ciudades y puertos sostenibles, esfuerzos interesantes se han hecho por El Puerto de Cartagena y Contecar que unidos forman la gran Sociedad Portuaria y uno de los más grandes proyectos que ha incrementado el tránsito de contenedores ha hecho un acuerdo con la Financiera de Desarrollo Territorial. Findeter y dentro del marco de estudios que proyectan a las ciudades sostenibles el 10 de febrero de 2017 y registrado por Grupo Puerto de Cartagena (2017) en dicho escenario se comprometieron a reducir su impacto ambiental, ya que ha sido el gran tópico que se exigió en la XXI Conferencia Internacional sobre Cambio Climático, hecho en París durante el año 2015 y con la esperanza de reducir la emisión de gases para el 2030 en un 20%. Fuentes, D. D. (2014) Sin lugar a dudas los sistemas de transportes y logística han estado estrechamente relacionados a las transformaciones históricas en el comercio, la inversión y la movilidad del capital humano a escala mundial (pág., 20) es un tema interesante que abarca el estudio del Puerto de Cartagena y el ensanche de la infraestructura portuaria en Cartagena y el Caribe.

2. La Logística y el desarrollo sostenible un estudio comparativo

Un estudio relacionado con el Patrimonio dentro del territorio y su relación con el desarrollo sostenible hecho por Toribio, J.M.F. (2010) señala que: El artículo plantea explorar, a través del análisis comparativo de cinco ámbitos de estudio en Iberoamérica y España, las relaciones entre patrimonio territorial y desarrollo sostenible. Para cubrir dicho objetivo, es necesario profundizar en las bases conceptuales y metodológicas que implican ambas nociones y, a partir de ellas, realizar un trabajo de sistematización empírica que permita reconocer y evaluar, sobre patrones comunes, las características del patrimonio territorial y su relación con el desarrollo sostenible en cada uno de los ámbitos; las conclusiones derivadas del análisis son ambivalentes, ya que a la demostrada riqueza del patrimonio territorial en todos los ámbitos analizados y a su mejor situación relativa en cuanto a desarrollo socioeconómico, se une una desequilibrada explotación de los recursos territoriales y una escasa atención

a las cuestiones de sostenibilidad ambiental. El anterior estudio evidencia que no hay mucha claridad relacionada con el tema de sostenibilidad, desarrollo económico y el territorio; mientras que otro estudio comparativo de ciudades sostenibles entre Sao Paulo y Bogotá relacionado con tecnologías y certificaciones de construcción, hecho por González Lizcano, K. L. (2017). sostienen que: Se presenta una comparación de las iniciativas y proyectos de construcción sostenible entre las ciudades de Sao Paulo-Brasil y Bogotá-Colombia. Se hace una evaluación de las metodologías aplicada (certificaciones), el conocimiento de cada una y de los avances al respecto en cada ciudad. Como insumo principal, se realizó una visita a la universidad de Sao Paulo, Brasil, a partir de esta información, se realizó una evaluación y comparación de los principales sellos y certificaciones de esta ciudad. Posteriormente se recolecto la misma información en la ciudad de Bogotá, finalmente se analizó y comparo la situación de la de la construcción sostenible, en las dos ciudades, con el fin de hacer un diagnóstico de los aportes al desarrollo sostenible urbano. El anterior estudio hecho en dos grandes ciudades o aglomeraciones urbanas, muestra el interés de conservar el desarrollo sostenible y que mejor hacerlo que en Sao Paulo que fue durante varios años la capital de Brasil, y la capital de la República de Colombia, Bogotá que ha tenido serios problemas de emisión de gases; otro estudio de caso hecho propiamente en Cartagena y relacionado con la competitividad y políticas para el desarrollo sostenible, presentado por López, J. A. (2018) señala que: Mediante un análisis crítico relacionado con dificultades conceptuales y empíricas de políticas públicas y el desarrollo de ciudades sustentables, en el año 2015 para Cartagena de Indias, Colombia, delimitando componentes afines y definidos en la medición de competitividad en ciudades-puerto e intermedias en Latinoamérica, se hizo mediante interpretación y análisis en tres enfoques que fueron: local, nacionales e internacionales: la Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES), del Banco Interamericano de Desarrollo. BID; el Programa Ciudades Sustentáveis y su guía GPS Gestão Pública Sustentável y la norma ISO 37120 que enmarca al Desarrollo Sostenible en Comunidades

(Indicadores para servicios de la ciudad y calidad de vida). Se presupone coherente y con jerarquía sobre las políticas públicas para las ciudades; aunque, se revisan reflexiones de actores sociales y expertos participantes en talleres de análisis de políticas públicas, al tiempo que se evalúa ideas discursivas en materia de competitividad cuando se establecen políticas de desarrollo territorial y se observa sus efectos en la ciudad estudiada; se exponen dificultades, los hallazgos y las consideraciones metodológicas y prácticas que se revelaron al intentar este ejercicio de consenso. Dicho ejercicio estuvo sustentado en análisis sistémico del comportamiento, influencia y potencial de desarrollo de cada subcomponente y tema clave del sistema territorial de Cartagena de Indias, por último, deja la reflexión sobre aportes de este caso, en cuanto a proceso y resultados, pertinente para ciudades-puerto de Latinoamérica en búsqueda de sustentabilidad y la competitividad. El anterior estudio busca el imaginario de personas versadas, además de las tres instancias que depuran la información, como son el Puerto o localidad, a nivel nacional e internacional y llama la atención n que el estudio se hace con la Norma ISO 37120, circunscrito a Ciudades Sostenibles; otros estudios relacionados con el componente logístico ya relacionado a la logística interna aplicado a los Centros de Distribución realizado por Montoya, R. A. G. (2018). sostienen que:

Mediante un desarrollo y su validación de un modelo de centro de distribución (CEDI) verde, que se conforma de tres componentes: un módulo de gestión, un sistema de administración de almacenes (WMS-Warehouse Management System) y un metaheurístico. Como resultado de la validación del modelo en un CEDI de una empresa mediana de alimentos, se obtuvo una reducción de las emisiones de CO₂ equivalente de 731 kg/mes o un 37% de las emisiones en la preparación de pedidos. Además, se desarrolló el modelamiento de un metaheurístico de búsqueda tabú para resolver el problema de ruteo en la preparación de pedidos, lo que permitió incrementar la eficiencia de la operación en un 18,83%, así como obtener una reducción de 198 kg de CO₂ equivalente por mes. Por lo tanto, el modelo CEDI verde,

simultáneamente, aumentó la eficiencia y redujo la cantidad de kilogramos de CO₂, utilizando un enfoque que no había sido abordado en la literatura para este proceso logístico. Sigue siendo relevante el tema de emisión de gases en las actividades logísticas, ya que en las maniobras también se utiliza el transporte; como lo resalta en su libro *Políticas Integradas de Infraestructura, Transporte y Logística*; experiencias internacionales y propuestas iniciales, una investigación hecha por su equipo de trabajo, Cipoletta Tomassian, G. (2010) señalan que: “Las políticas públicas que se relacionan con el transporte y la infraestructura no se han analizado en conjunto y sostiene que la logística no ha sido tratada de manera ideal porque no ha sido sistemática y orgánica su forma de abordar; además aduce que eso ha ocasionado ineficiencia en el servicio en lo relacionado a la infraestructura, al tiempo que no ha permitido el desarrollo sostenible en el Caribe y en Latinoamérica, sostiene además que, la situación se complica por la ausencia de políticas de gobierno relacionadas al tema de infraestructura, transporte y la logística como una gran herramienta estratégica y competitiva según el autor”.

3. La Logística del turismo factor clave para la competitividad.

Las ciudades Portuarias de Veracruz y Cartagena deben mantener o motivar al liderazgo en el proceso de la logística no solo de carga, sino también de pasajeros y aunque sigue siendo un gran generador de divisas para los dos Puertos, el reto es que cada vez más mejore la atención, eficiente y oportuna ante el escaso tiempo que demora un buque de cruceros en las ciudades turístico portuarias. Para citar un caso; en Cartagena de Indias hay un estudio relacionado con la percepción de usuarios en el servicio de cruceros en el Puerto de Cartagena, en el cual un equipo de investigadores con Juan Gabriel Brida (2012) que en un estudio amplio con una gran muestra de pasajeros sostuvieron: El propósito de este trabajo es explicar la satisfacción en tierra de los pasajeros de cruceros en el puerto de escala de Cartagena de Indias. Se hizo metodológicamente, así: se entregó un

cuestionario a 1.361 pasajeros de 28 cruceros durante octubre y noviembre de 2009, luego se emplearon análisis de factores y análisis de conglomerados. Los resultados encontrados fueron: A pesar que, aunque los visitantes mantuvieron una alta satisfacción general de la experiencia en tierra, hay dos dimensiones que requieren la atención de los responsables de la política turística: la infraestructura de la ciudad (tráfico, ruido, limpieza e infraestructura) y la experiencia general de compra. En particular, la peor experiencia parece estar relacionada con los vendedores ambulantes. Además, hay evidencia de que los turistas de EE. UU. Son más exigentes de estar completamente satisfechos. Por lo que no solo se trata de Infraestructura Logística, también de los usuarios de los puertos y ciudades de gran aglomeración, específicamente otra investigación ya relacionado con el Puerto de Veracruz; presenta un estudio de carácter holístico que involucra la convergencia dentro de las regiones y el crecimiento relacionado con el Puerto de Veracruz, Estado de México y liderado por Gregory J. Brock. (2014) el cual sostuvo que: ¿La experiencia mexicana de crecimiento y convergencia interregional también se produjo en regiones únicas? Usando la importante región sureña de Veracruz, el propósito de este documento es examinar esta cuestión en un período de 48 años dentro de un único estado mexicano. Se hizo metodológicamente así: El crecimiento se examina utilizando una función estándar de producción estocástica de dos entradas (SPF) que crea una medida de eficiencia técnica. La convergencia se mide usando una ecuación de convergencia de la literatura, pero que también incluyó los resultados del análisis SPF para incorporar no solo los niveles iniciales de insumos, sino también la capacidad de un municipio para utilizar estos insumos. La recolección de datos en México y en línea incluyó una base de datos a largo plazo de 149 municipios en Veracruz de 1960 a 2008. Con los siguientes hallazgos: una tecnología estocástica de Cobb-Douglas encaja bien en el crecimiento a largo plazo de la provincia de Veracruz. En la década de 1960, 2000 y el largo plazo (1960-2008), la evidencia débil para los municipios de Veracruz parece estar convergiendo con un nivel relativamente más alto de eficiencia técnica que resulta en un crecimiento más

lento de la productividad del trabajo industrial. Algunas mejoras muy recientes en la eficiencia técnica pueden ser el resultado de reformas institucionales y económicas que finalmente permiten la salida de empresas ineficientes que han mantenido los niveles de eficiencia técnica industrial del municipio estancados durante décadas en aproximadamente 70 por ciento. Aspectos claves como el crecimiento de la Industria y el Puerto son temas interesantes para tener en cuenta en el Puerto de Cartagena que también tiene la Zona Industrial de Mamonal, aunque varias de sus empresas están relacionadas con el sector logístico portuario.

4. ¿Son Veracruz y Cartagena Puertos Pivotes? Los Puertos Hub o Concentradores se les denomina pivotes, porque son considerados mayores, estén localizados en país, región o cualquier pueblo pequeño, su mayor actividad es el tráfico de contenedores y tiene la particularidad de ser suplidos por Puertos menores o alimentadores y se concentran en esa actividad y es tal el volumen de cargas que movilizan que son operados por buques que transportan gran volumen de contenedores llamados buques Post-panamax. No puede confundirse con un mega puertos que es considerado un Sistema de Puertos, el Puerto Pivote hace parte de ese Sistema. Pero si se va la Definición de mega puerto que incluye grandes volúmenes de movilidad de mercancía contenedorizada y al granel, a su vez que tienen varios Puertos que hacen diferentes tipos de actividades, se pueden considerar a los Puertos de Veracruz y de Cartagena como mega puertos y no como Puertos Pivotes.

Figura 4 Ubicación Geográfica del Estado de Veracruz.



Fuente: war-thunder-sajt.ru

Nótese la Zona Portuaria en gran parte por el crecimiento artificial del Puerto de Veracruz.
Ediciones EFIM

cruz que ha permitido mejora las maniobras logísticas portuarias, al tiempo que va unido a el cuidado de su infraestructura vial.

El Estado de Veracruz tiene una envidiable posición logística, su capital es Xalapa que se halla a 90 kilómetros de la ciudad portuaria de Veracruz: junto al Puerto de Altamira están ubicados en el gran Golfo de México; mientras que, el Puerto de Cartagena en la parte Norte de Suramérica y en sitio estratégico que le permite ser muelle de transbordo, ya que por su Bahía segura y con pocas posibilidades de impacto directo de huracanes la hace apetecida para maniobras logísticas, El Estado de Veracruz posee el 37% de la franja costera de México y con una franja costera de 684 kilómetros y está al Este del Golfo de México, con 10 Regiones y agrupadas en 212 municipios, y una población que ronda los 7, 2 millones de habitantes incluyendo su área metropolitana, además que el 35% de las vertientes hidrográficas hacen parte de Veracruz y desembocan en el Golfo de México, el Estado tiene ocho ciudades llamadas medias por su número de habitantes y extensión, entre las que se encuentran: Poza Rica Xalapa, Orizaba, Boca del Río, Córdoba, Minatitlán, además de la ciudad de Coatzacoalcos. Datos históricos, relacionados con la fundación y la posibilidad de el gran impacto del mestizaje por parte de los africanos que llegaron en tiempos de la conquista, del Puerto de Veracruz, se presenta por Rinaudo, C. (2012) quien sostiene que: en cuanto a la llegada de África al Puerto de Veracruz, no es marcada la influencia y si bien es cierto que llegaron, en la actualidad la cultura afrodescendiente no es marcada o al menos no reivindicada, sin embargo, se evidencia la existencia en Oaxaca y Coyolillo (pág. 12) Fruto de ese mestizaje se dio el termino de jarrocho al mexicano, alegre y espontáneo que vive en las Playas, a lo que se le denomina en Colombia costeño. La Unesco (1970) hizo un texto sobre “la ruta del esclavo en los años 90”. Mientras que en la fundación del Puerto de Cartagena si es muy marcada la presencia e influencia de los africanos que dejaron su huella en las grandes construcciones de sus Fortificaciones y Baluartes, al igual de la influencia de Pedro Claver, llegado a ser reconocido como Santo o el Apóstol de los Negros.

El barrio de Getsemaní y su Bahía de las

Ánimas fue la zona por donde se daba gran parte de las maniobras logísticas y permitió durante muchos años, más de IV Siglos el movimiento de mercancías y posteriormente las grandes actividades comerciales.

Figura 5 Ubicación geográfica del Puerto de Cartagena.



Fuente: pinceladas-ilp.com

Nótese la imagen que muestra el paisaje natural y turístico unido a las facilidades naturales que le da la morfología del Puerto para hacer las maniobras logísticas portuarias.

Como en todas las ciudades portuarias, al momento de incrementarse el volumen de carga o mercancías movilizadas, generar problemas de movilidad y de sostenibilidad, para el caso de Veracruz, hay un estudio liderado por Fuentes Campos, R. (2018) señala que: Actualmente, el movimiento de carga en el recinto portuario presenta un incremento en la tasa media de crecimiento anual del 16,4% y en la presente década se han observado preocupantes signos de congestión. Además, constantemente aparecen nuevas tecnologías de transporte de mercancía, las cuales se ven reflejadas en buques de mayores dimensiones que ya no pueden ser atendidos en el puerto actual por las limitaciones de su configuración, concretamente por cuestiones de insuficiencia de calado, de posiciones de atraque y de superficies de almacenamiento. (pág. 6)

Tabla 1: Datos Demográficos e históricos comparativos de los dos Puertos

Municipio	Veracruz	Cartagena de Indias
Población incluyendo Zona Metropolitana a 2015	Municipio 475.000 Zona Metropolitana 811.671	1,001.076 incluyendo Zona Metropolitana
Tasa de crecimiento poblacional	1%	1,5%
Superficie	241 Km 2	609.1 Km 2
Densidad poblacional	1800 hab/Km2 Aprox.	1.811, 91 hab/Km 2
Estado o Departamento	Veracruz de Ignacio de la Llave	Bolívar
Año de Fundación y Nombre	1519 Villa Rica de la Vera Cruz	1533
Fundador	Hernán Cortes	Pedro de Heredia
Títulos	Ciudad Patrimonio de la Humanidad	Ciudad Patrimonio de la Humanidad
Afinidad	Ciudad hermana de Cartagena de Indias	Ciudad hermana de Veracruz
Desempleo	Inferior al 5%	Superior al 10%
Infraestructura vial	Bien trazada gracias a morfología natural con más de 1.000 kilómetros en vías	Problemas al trazarla debido a que es un archipiélago natural
Proyección infraestructura portuaria	Gran inversión y aumento de sitios logísticos portuarios	Inversión y crecimiento
Aeropuertos	De gran movilidad el 3 en México	De gran movilidad es el 4 a nivel nacional
Geología del paisaje	Problemas reducidos con los palaperos	Algunos incidentes aislados con mala atención
Administración Pública	Gran liderazgo con Adolfo Ruiz Cortines quien fue Presidente de México y gobierno estable a nivel municipal	Pérdida de liderazgo en los últimos 20 años. Aunque Rafael Núñez ha sido el Presidente que más veces ha sido presidente en Colombia.
Fiestas tradicionales	Carnaval Veracruz	Fiestas de la Independencia
Otras actividades culturales	Navideñas, y Semana Santa y Regata amigos de Galveston	Rica en actividades musicales, festivales y eventos como Hay Festival, El del Dulce, del Frito y de música, entre otros

Fuente: Elaboración propia

Los Puertos tienen una gran diferencia en extensión siendo Veracruz mucho más pequeño, tres veces menos grande, pero con una densidad poblacional casi semejante, mientras que en Cartagena de Indias hay mucha informalidad en el empleo y pobreza, en el Puerto de Veracruz es menor y hay políticas públicas de inclusión la-

boral, las dos localidades fueron fundadas por la Corona Española a inicios y durante el Siglo XVI. Se considera el Puerto de Veracruz como el más importante para el comercio de México, el Puerto de Cartagena también lo es desde el punto de vista del comercio, ya que, para el caso de Veracruz, por casi dos Siglos y medio fue el único Puerto de México por donde entraba y salía mercancías hacia el Viejo continente o Europa. El Puerto de Cartagena es el de mayor movimiento en contenedores en Colombia y en el turismo de cruceros. La unión con Contecar ha generado una dinámica bien interesante que proyecta a su Puerto como uno de los más importantes de Suramérica después de Santos en Brasil. En cuanto a la movilidad urbana, los comunes a nivel de Latinoamérica padecen los mismos problemas de: infraestructura vial acorde con la población, la calidad del transporte público, desafíos ambientales y gestión para la regulación. Es más notorio el problema de movilidad en el Puerto de Cartagena. No debe confundirse el Municipio de Veracruz con el Estado de Veracruz ya que sus condiciones son muy diferentes, mientras el Estado en general padece problemas de algunos brotes de violencia, el Municipio gracias a su generación de empleo y alto nivel de educación como política pública su nivel de violencia es muy bajo. A nivel de la percepción relacionada con el espíritu empresarial y en cuanto a las dinámicas urbanas, en México, **Torres Tello, Giovanna Patricia** (2018) señala que. Su estudio se encuentra centrado en la reconstrucción de estrategias empresariales de expansión principalmente, y que son tomadas como acciones realizadas por el empresario. El enfoque con el cual analizaron la implementación de las estrategias empresariales es a partir de que existen diversos factores estructurales y culturales, así como diversas redes sociales que se mueven en diferentes niveles (familia, amistad, compadrazgo, étnico, empresarial, político) que las van configurando a partir de que el empresario es visto como sujeto social en interacción, donde a partir de su subjetividad del sujeto de sus acciones le dan sentido a su actividad empresarial. Sin embargo, no se niega la existencia en el empresario de la búsqueda de la máxima ganancia y de beneficio, además de una racionalidad al hacer negocios, sino que además existe Ediciones EFIM

en el empresario procesos de mediación subjetivos y culturales que le dan sentido a una situación concreta. Asimismo, se explica la polémica de si el empresario debe ser concebido como actor racional en donde siempre se encuentra en la búsqueda de máxima ganancia, teniendo toda la información para calcular sus acciones y obtener soluciones óptimas. Sin embargo, esta posición de analizar al empresario parece un tanto limitada, porque no da cuenta de una diversidad de factores que forman parte de una realidad compleja en donde entra en juego para la explicación y comprensión de las acciones empresariales.

En cuanto específicamente el Puerto de Veracruz, Barbero, J. (2011) señalan que Veracruz tiene un incremento del 5% en su parque automotor en los últimos 20 años, y en cuanto a los kilómetros por vehículo recorrido está en 8.8% muy por encima de gran parte de las otras principales ciudades del México. En cuanto al ensanche de la Infraestructura portuaria hay estudios en ambas ciudades relacionados con el tema, para el caso de Cartagena de Indias se pretende adecuar el sitio de la Escollera de la Marina, donde se cree que se hizo un bajo artificial para que no entrasen los piratas a la ciudad y encallasen las embarcaciones en tiempo de la conquista española, dicho paso sería el sitio por donde pasaría el Canal del Varadero, su construcción está en entredicho, se aduce impacto ambiental y posible daño en infraestructura turística urbana, específicamente edificios del Barrio El Laguito. Estudios relacionados con la interconectividad e infraestructura, presentan a Fuentes Campos, R. (2018) quien sostiene que: “para el caso de México se pone como meta porque es necesario establecer las necesidades y a nivel macroeconómico si se amplía para la zona norte conectaría el subsector de servicios ferroviarios y con la infraestructura vial existente, al igual que las Zonas de Actividades Logísticas y el terminal de carga aérea y jalonando el sector industrial”. En cuanto a la infraestructura urbana, Veracruz tiene grandes arterias por donde se mueve gran parte de su población y son:

Rafael Cuervo- Cuauhtémoc
Allende- Miguel Alemán
Díaz Mirón

Las vías están construidas de 6 a 10 carriles y van en doble sentido, seis grandes puentes, el más antiguo se llama Morelos, con dos grandes distribuidores viales que son: J. B. Lobos que llega a su Aeropuerto llamado Heriberto Jara Corona el tercer más importante y concurrido de México, y el segundo distribuidor vial es llamado Olmecca, en honor a sus antepasados indígenas. Tiene además un Sistema de transporte terrestre de pasajeros denominado Autobuses de Oriente. ADO

De acuerdo a datos encontrados relacionados con su movimiento y tendencia del Puerto, se puede anotar que: (Coordinación General de Puertos, 2018) según la Secretaría de Comunicaciones y Transporte. SCT, “Existen tres Puertos importantes en México y son el Puerto de Manzanillo, el Lázaro Cárdenas y el de Veracruz.

México tiene 117 Puertos y Terminales habilitados que superan los 300 millones de toneladas movilizadas. Con dos Océanos y posición logística óptima por ser vecino de Estados Unidos y con gran infraestructura portuaria.

Se estima que al terminar el 2018 México movilizará más de 66 millones de toneladas y que para el 2024 alcance 90 millones de toneladas movilizadas” La Secretaría de Comunicaciones y Transporte tiene el compromiso de llevar a cabo esa mega obra dentro del marco del Programa Nacional de Infraestructura. PNI, con una inversión de 30.000 millones de pesos mexicanos y con el 80% de inversión público-privada, dando mayor garantía al proceso.

El Puerto de Veracruz movilizó en el año 2017 un aproximado de 27.8 millones de Toneladas, y en cuanto al número de contenedores movilizadas sobrepasó el millón de contenedores, es decir 1.117 Teus con alrededor de un millón treinta y un mil autos movilizadas, el saldo en mercancía suelta, fluidos, hidrocarburos, graneles agrícolas y minerales.

Tiene el Municipio de Veracruz una Capitanía de Puerto que vigila 8 Muelles, del Puerto de Veracruz, los terminales de Icave, Pemex, Terminal Turística.

Tabla 2: Agencias Marítimas y Líneas Navieras que ofrecen servicios de carga contenedorizada en el Puerto de Veracruz son.

Líneas Navieras	Agencia Marítima
Hapag Lloyd	HAPAG-LLOYD MÉXICO, S.A. DE CV
Melfi Marine Co. S.A.	AGENCIA NAVIERA DE MÉXICO S.A. DE C.V
Hiundai Merchant Marine	NORTON LILLY SHIPPING MEXICO S.A. DE C.V.
ZIM Container Lines	ALTAMARÍTIMA, S.A. DE C.V.
CMA CGM México S. A. DE C. V.	CMA CGM México S. A. DE C. V.
HAMBURG SÜD SHIPPING GROUP	HAMBURG SÜD MÉXICO, S.A. DE C.V. A
ALIANÇA	HAMBURG SÜD MÉXICO, S.A. DE C.V. A
CIA CHILENA DE NAVEGACIÓN INTEROCEÁNICA S.A. (CCNI)	HAMBURG SÜD MÉXICO, S.A. DE C.V. A
MAERSK LINE	MAERSK MÉXICO, S.A. DE C.V.
SEALAND	MAERSK MÉXICO, S.A. DE C.V.
MEDITERRANEAN SHIPPING CO. S.A	MEDITERRAEAN SHIPPING CO. MÉXICO, S.A. DE C.V.
GALBORG PTE. LTD	NAVEMAR DE MÉXICO S.A. DE C.V.
NORDANA LINE	NAVEMAR DE MÉXICO S.A. DE C.V.
NIPPON YUSEN KAISHAN-YK LINE	NIPPON YUSEN KAISHAN-YK LINE DE MÉXICO S. A. DE C. V.
ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE, LTD	ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINES MÉXICO, S.A. DE C.V.
SEABOARD MARINE	SEAMARITIMA S.A. DE C.V

Fuente: Elaboración propia

Nótese que hay influencia de multinacionales en la gestión logística portuaria de México. Mientras que para el Puerto de Cartagena su vía principal es:

La Avenida Pedro de Heredia de 4 carriles dos de los cuales son para el solo bus de su Sistema Integrado de Transporte Masivo Transcribe.

La Avenida Santander que comunica el Aeropuerto con la Zona Turística e histórica de la ciudad es una gran autopista que conecta de manera rápida con el sector hotelero turístico.

El Anillo vial para donde se sigue construyendo

y ampliando la ciudad, comunica el barrio Crespo con la Zona Norte en donde se halla el Aeropuerto Internacional Rafael Núñez. El Vía ducto que pasa por arriba de la zona de manglares permitirá mayor movilidad a viajeros y evitar el paso por zonas de gran congestión en alta temporada.

El Corredor de Carga que une la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. el sector logístico portuario con el petroquímico de Mamonal.

Tabla 3: Las Agencias Marítimas y Líneas Navieras que ofrecen servicios de carga contenedorizada en el Puerto de Cartagena son:

Líneas Navieras	Agencias Marítimas
Alianca	HAMBURG SUD
APL	ALTAMAR LTDA
CMA CGM	Agencia Internacional Ltda.
COSCO CONTAINER LINES	Oceánica Ltda.
EVER GREEN MARINE CORP.	Marítima del Caribe Internacional Ltda.
HAMBURG SUD	HAMBURG SUD
HAPAG-LLOYD	Aníbal Ochoa y Cia.
INTERMARINE	Caribbean Shipping Agency
K LINE	CARIBBSA
KING OCEAN SERVICE	Cia Aduanera
MAERSK	Global Shipping Agencies
MARFRET	Maersk Colombia S.A.
MEDITERRANEAN SHIPPING CO S.A.	Eurocaribbean shipping
MELFI MARINE CORPORATION	Frontier Agencia Marítima
MITSUMI OSK LINES	Roldán y Cia.
NYK	Servinaves Ltda.
SEA LAND	Transmares Agencia Marittima
SEA BOARD MARINE	Trasportación Marítima Colombiana
YANG MING	Agencia Marítima Altamar Ltda.
ZIM	Aviatur

Fuente: Elaboración propia

Es importante aclarar que en esa segunda tabla las Agencias Marítimas para el caso de Cartagena no coinciden con las Líneas Marítimas, aunque también nótese que hay coincidencias de Agencias y Navieras como consecuencia de la globalización en cuanto al a infraestructura vial es mucho mejor trazada la del Puerto de Veracruz debido a la extensión y diseño de la ciudad, no tiene muchos cuerpos de agua como el caso de Cartagena y se ha podido construir

varios Muelles ubicados estratégicamente y se ha rellenado gran parte de las Zonas propias para actividades logísticas propias de un Puerto. Las condiciones morfológicas favorecen al Puerto de Veracruz, aunque las alianzas estratégicas del Puerto de Cartagena proyectan gran crecimiento en maniobras logísticas portuarias. Las ciudades de Cartagena y Veracruz, además de ser hermanas tienen la misma vocación logística portuaria, pero hay que reconocer debido a la gobernanza, es decir, el buen gobierno Veracruz es más fuerte en su crecimiento, nivel de bienestar, bajo nivel de desempleo, aunque Cartagena ha disminuido notoriamente durante el año 2018, ya que según el Dane está en 7.5% en el último trimestre, no obstante, se incluye la informalidad que es uno de los grandes retos del gobierno.

Referencias bibliográficas

Banco Interamericano de Desarrollo. BID. (2018) En Red de Observatorios Nacionales, tomado de <http://logisticsportal.iadb.org/node/2024>.

Balza-Franco, V., & Cardona, D. A. (2016). Economías de aglomeración empresarial y políticas públicas de competitividad desde un enfoque global hacia un contexto latinoamericano: Una revisión conceptual. *Revista Espacios*, 37(36), 16373601-16373635.

Barbero, J., Castro, L., Abad, J., & Szenkman, P. (2011). Un transporte para la equidad y el crecimiento. Aportes para una estrategia nacional de movilidad y logística para la Argentina del Bicentenario. Documento de Trabajo, (79).

Cardona Arbeláez, D., Balza Franco, V., & Henríquez Fuentes, G. (2017). Innovación en los procesos logísticos: Retos locales frente al desarrollo global.

Cardona, D., Rada, A. M., & Palma, H. G. H. (2017). Creación de empresa como pilar para el desarrollo social e integral de la región caribe: Apuntes críticos. *Saber, ciencia y libertad*, 12(1), 15.

- Castell, O. C., Niño, E. D. S., Castellanos, R. S. U., & Lugo, C. Y. (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.
- Cipoletta Tomassian, G., Pérez, G., & Sánchez, R. (2010). Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales. CEPAL. <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/6350>
- Coordinación General de Puertos (2018) Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, recuperado el 2 de junio de 2018 en <https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/articulos/nuevo-puerto-de-veracruz-sera-la-obra-portuaria-mas-importante-de-los-ultimos-100-anos-en-mexico-sct-89346?idiom=es>
- Domínguez Pérez, O. (Pág. 89, 1990). El Puerto de Veracruz: la modernización a finales de Siglo XIX. Recuperado en <https://cdigital.uv.mx/bitstream/123456789/8520/2/anuaVII-pag87-102.pdf>
- Fuentes Campos, R. (2018). Estudio de soluciones para la ampliación del puerto de Veracruz (México). Estudio de soluciones del muelle norte de contenedores (Doctoral dissertation). Tomado de <https://riunet.upv.es/handle/10251/94553>
- Fuentes Campos, R. (2018)2. Estudio de soluciones para la ampliación del puerto de Veracruz (México). Estudio de soluciones del muelle norte de contenedores (Doctoral dissertation). Tomado de https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/94553/01_Memoria.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Fuentes, D. D. (2014). Transporte y Logística en La economía mundial. *Revista de Economía Mundial*, (38), 19-22. Huelva. España
- González Lizcano, K. L. (2017). Evaluación de la implementación de tecnologías y certificaciones en construcción sostenible entre las ciudades de Sao Paulo, Brasil, y Bogotá, Colombia. Trabajo de Grado. Universidad Católica de Colombia. Facultad de Ingeniería. Programa de Ingeniería Civil. Bogotá, Colombia
- Gregory J. Brock, (2014) “The long run industrial growth of Veracruz state, 1955-2008”, *Journal of Economic Studies*, Vol. 41 Issue: 6, pp.821-832, <https://doi.org/10.1108/JES-02-2013-0020>
- Grupo Puerto de Cartagena (2017), Ciudad Puerto-sostenible. Boletín recuperado de <https://www.puertocartagena.com/es/sala-de-prensa/noticias/ciudad-puerto-sostenible>
- Hernández, H. G., Cardona, D. A., & Del Rio, J. L. (2017). Direccionamiento Estratégico: Proyección de la Innovación Tecnológica y Gestión Administrativa en las Pequeñas Empresas. *Información tecnológica*, 28(5), 15-22.
- Hernández-Palma, H., Cardona-Arbelaez, D., & Raad-Pardo, A. (2016). La innovación empresarial como impulsora de las Pymes en la Región Caribe. *Revista Panorama Económico*, 24, 239-248. Recuperado de <http://revistas.unicartagena.edu.co/index.php/panoramaeconomico/article/view/1559>
- Juan Gabriel Brida, Nicolás Garrido, María Jesús Such Devesa, (2012) “Cruise passengers’ satisfaction: Cartagena de Indias”, *Benchmarking: An International Journal*, Vol. 19 Issue: 1, pp.52-69, <https://doi.org/10.1108/14635771211218353>
- Pitre-Redondo, R., Cardona-Arbeláez, D., & Hernández-Palma, H. (2017). Proyección del emprendimiento indígena como mecanismo de competitividad en el postconflicto colombiano. *Revista de Investigación, Desarrollo e Innovación*, 7(2), 231-240.
- López, J. A. (2018). La competitividad en el marco de políticas para ciudades sostenibles: Caso Cartagena, Colombia. *InterNaciones*, 5(13), 101-130.
- Meisel-Roca, A. (Pág 3, 2015). Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional. Banco de la República de Colombia Documentos de Trabajo.

Montoya, R. A. G., Espinal, A. A. C., & Vahos, J. D. H. (2018). Modelo de centro de distribución verde: amigabilidad con el medio ambiente y eficiencia operacional usando un enfoque de procesos y un metaheurístico de búsqueda tabú. *Revista Ingenierías Universidad de Medellín*, 16(31), 199-217. <http://hdl.handle.net/11407/4684>

Peyrelongue, C. M. (2002) Puertos y Pivotes en México. Límites y posibilidades. México, *Revista de la CEPAL 76* recuperada en https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/10805/076123141_es.pdf?sequence=1

Relación de Navieras y Contenedores en Puertos Mexicanos (2018) recuperado el 5 de junio en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/161063/Relaci_n_Navieras_contenedores_puertos_mexicanos.pdf

Rinaudo, C. (2012) Una mirada desde el puerto de Veracruz. Ed IRD. Biblioteca Veracruzana. Veracruz. México.

Toribio, J. M. F. (2010). Patrimonio territorial y desarrollo sostenible: un estudio comparativo en Iberoamérica y España. *Estudios Geográficos*, 71(268), 129-159.

Torres Tello, Giovanna Patricia (2018): la dinámica de las redes empresariales y la implementación de una estrategia de expansión territorial. In: *dinámica económica y procesos de innovación en el desarrollo regional*. Universidad Nacional Autónoma de México y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A.C, Coeditores, México. ISBN UNAM: 978-607-30-0000-0, AMECIDER: 978-607-96649-7-8

Cadena de suministro aplicada en logística humanitaria: Caso batallón de movilidad de infantería de marina

Juan Pablo Lozano Borrero¹

Resumen

Este artículo tiene como objetivo realizar un proceso de caracterización, evaluación, análisis y diagnóstico de las capacidades de respuesta del Batallón de Movilidad de Infantería de Marina N° 1 ante la ocurrencia de una catástrofe de origen natural, así como la propuesta de un plan estratégico-logístico que busca mejorar estas capacidades para ser aplicadas bajo el concepto de la cadena de suministro en operaciones de ayuda humanitaria. Como resultados de esta investigación, se detectaron algunas debilidades existentes a nivel interno de la organización en cuanto a su capacidad de respuesta; de igual manera se halló que es aplicable para la Unidad el concepto de la cadena de suministro bajo un enfoque de Logística humanitaria que le permita explotar sus capacidades y desempeñar un papel más importante e influyente a nivel nacional e internacional.

Palabras Claves

Catástrofe natural, Plan Estratégico Logístico, Operaciones humanitarias.

Abstract

The objective of this article is to carry out a process of characterization, evaluation, analysis and diagnosis of the responsiveness of the Marine Infantry Mobility Battalion N° 1 in front of the occurrence of a natural catastrophe, as well as the proposal of a strategic-logistical plan that seeks to improve these capabilities to be applied under the concept of the supply chain in humanitarian aid operations. As a result of this research, some weaknesses were detected at the inside the organization in terms of its responsiveness; likewise, it was found that the concept of the supply chain is applicable to the Unit under a Humanitarian Logistics approach that allows it to exploit its capabilities and perform a more important and influential role at a national and international level.

Keywords

Natural catastrophe, Strategic Logistical Plan, Humanitarian operations.

1. Magister en Logística, Investigador, Escuela de Formación de Infantería de Marina. juanlozanoborrero@gmail.com

Introducción

Con el pasar de los años, y debido entre otros factores al cambio climático originado por la mano destructora del hombre, la humanidad se ve cada vez más expuesta y afectada por la ocurrencia de catástrofes y desastres de origen natural, que año tras año ocasionan no solo la pérdida de vidas humanas, sino que también generan destrucción y desolación en los lugares afectados. Los costos originados por este tipo de situaciones, además de afectar directamente la vida de las personas, también tienen gran incidencia en la economía de los países que lo sufren, puesto que al no tener establecidos los mecanismos y procedimientos para la prevención de los mismos se generan grandes pérdidas, y consecuentemente el proceso de reconstrucción se hace más lento, costoso y complejo.

Colombia, debido a su posición geográfica, la gran cantidad de fuentes hídricas que posee, y en general al variado relieve de su territorio, es un país que no se encuentra exento de la ocurrencia de este tipo de catástrofes, pues ya en años anteriores ha tenido sucesos trágicos e infortunados como los de Armero, Popayán, y el Eje Cafetero entre otros. Ante la incertidumbre y la imposibilidad de establecer con certeza las condiciones de forma, modo, hora y lugar en que ocurrirán este tipo de eventos, el país cuenta con la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres la cual se encarga de dirigir, orientar y coordinar la Gestión del Riesgo de Desastres fortaleciendo las capacidades de las entidades públicas, privadas, comunitarias y de la sociedad, para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de las personas, a través del conocimiento del riesgo, su reducción y el manejo de los desastres. Así mismo a través del Ministerio de Defensa Nacional, a partir del año 2013 se estableció la Política para el Sector Defensa en Gestión del Riesgo de Desastres, la cual plasma unos objetivos, estrategias y lineamientos para la actuación de la Fuerza Pública ante la ocurrencia de este tipo de situaciones.

Para su caso particular, la Armada Nacional tiene proyectada, dentro del Comando de Infantería de Marina, la creación de una Unidad de Gestión del riesgo, la cual estará en cabeza

de la coordinación e integración de todos los medios con los que se dispone no solo en temas de prevención de desastres, sino también para las actividades de respuesta y ayuda a los damnificados. Por su parte el Batallón de Movilidad de Infantería de Marina N° 1, como componente de la Armada, es una Unidad Táctica cuya misión es proveer movilidad táctica terrestre, despliegue de tropas y suministros, mediante el empleo de Patrullas Logísticas de Combate, con el propósito de contribuir al fortalecimiento de la capacidad de defensa, de la soberanía nacional y apoyar la participación en operaciones de paz y ayuda humanitaria, siendo la única unidad de la institución con este tipo de capacidades, por lo cual se hace necesario diagnosticar, evaluar y proponer algunas estrategias con el fin de mejorar su cadena de suministro y capacidad de respuesta ante la ocurrencia de una catástrofe de origen natural.

Materiales y Método

La investigación realizada es de tipo descriptivo y exploratorio, pues consiste en identificar el procedimiento utilizado por el Batallón de Movilidad de Infantería de Marina para responder en términos de logística y cadena de suministro ante una catástrofe natural, para posteriormente calcular su impacto y los beneficios desde la mejora en capacidad de respuesta, se realizó a partir de fuentes secundarias entre las que se encuentran documentos militares estratégicos, tesis de instituciones académicas, documentos gubernamentales y de ONG's relacionadas con la atención de desastres y la gestión del riesgo, así como diferentes artículos y libros de bases de datos académicas. Así mismo, se utilizó la aplicación de encuestas y visitas de campo con el fin de tener una percepción más cercana a la realidad de la Unidad objeto de estudio.

Metodológicamente, este trabajo aborda los tipos de método Inductivo, puesto que inicia con un levantamiento de información acerca de la misión, organización y procedimientos de respuesta establecidos por el Batallón de Movilidad de Infantería de Marina N° 1 ante la ocurrencia de una catástrofe natural. Seguidamente, con base en dicha información y los resultados

obtenidos en una encuesta aplicada a una población específica de esa Unidad, se establecen algunos factores determinantes de éxito para la organización, los cuales son evaluados interna y externamente a través de dos matrices, cuyos resultados nos presentan un diagnóstico de la situación actual en materia de capacidad de respuesta ante una situación de ese tipo. Finalmente, después de analizada esa información, se realiza la propuesta de un plan que incluye una serie de estrategias en pro del mejoramiento de las falencias detectadas, y que además propone la estructura de una cadena de suministro aplicada en logística humanitaria específicamente para esta Unidad de la Armada Nacional.

Resultados y Discusión

El Batallón de Movilidad de Infantería de Marina fue creado y activado el 22 de septiembre de 2011, mediante Disposición número 019 del Comando de la Armada Nacional de Colombia. Este documento en su artículo 13 precisa que:

“Modificase parcialmente el artículo 1° de la Disposición N° 021 del 16 de diciembre de 2004 expedida por el comandante de la Armada Nacional, en el sentido de crear y activar en el Comando de Infantería de Marina (CIMAR), de la Brigada de Infantería de Marina N° 1 (BRIM1), el Batallón de Movilidad de Infantería de Marina N° 1 (BAMIM1)”. (Armada Nacional, Disposición 019, 2011, p. 3.)”

Así mismo más adelante en el artículo 14, establece su organización, puesto de mando y dependencia operacional, así:

“La organización del Batallón de Movilidad de Infantería de Marina N° 1 (BAMIM1) se sujetará a lo establecido en la Tabla de Organización y Equipo TOE N° 3-0402- 0900, y tendrá su Puesto de Mando en Mahates (Bolívar). PARÁGRAFO.- Para efectos de mando y control operativo, el Batallón de Movilidad de Infantería de Marina N° 1 (BAMIM1), dependerá de la Brigada de Infantería de Marina N° 1 (BRIM1)”. (Armada Nacional, Disposición 019, 2011, p. 4.)”

Esta Unidad Táctica de la Infantería de Marina

de Colombia tiene como misión proveer movilidad táctica terrestre, despliegue de tropas y suministros, mediante el empleo de (PLC) Patrullas Logísticas de Combate (convoy), realizando actividades propias de mantenimiento y entrenamiento a los vehículos asignados; con el propósito de contribuir al fortalecimiento de la capacidad de defensa, de la soberanía nacional y apoyar la participación en operaciones de paz y ayuda humanitaria.

Para el cumplimiento de su misión y objetivos, el Batallón de Movilidad posee una estructura organizacional que se compone de un Comando de Batallón como cabeza de la organización, quien a su vez cuenta con una Plana Mayor Especial para su asesoramiento; de él se desprende un Segundo Comando, quien asume las funciones del primero durante su ausencia, y quien además se desempeña como Jefe de la Plana Mayor General, la cual está compuesta por seis secciones que cumplen funciones específicas en cuanto al manejo y administración de personal, inteligencia, operaciones, abastecimientos, acción integral y contrainteligencia. Finalmente, en la parte inferior de la estructura encontramos cuatro Compañías las cuales desempeñan tareas definidas: dos de transportes, una de mantenimiento y una de atención y prevención de desastres. Específicamente para el escenario de ayuda humanitaria, el Batallón de Movilidad además de la capacidad de transporte de su parque automotor, también cuenta con una Compañía especializada en atención y prevención de desastres. Esta Unidad Fundamental es una organización especializada de la Infantería de Marina en atención de desastres y emergencias alineada con la Dirección de Gestión del Riesgo de la Armada Nacional, con la capacidad de búsqueda y rescate marítimo y fluvial, BRE-C,APH,EDAN, enfocada en atender amenazas específicas de cambio climático, inundaciones y huracanes, así mismo participar integralmente en la Gestión del Riesgo, como parte de la política nacional en escenarios locales, regionales e internacionales. La estructura organizacional de esta Compañía se encuentra conformada por un Comandante de Compañía con su respectiva Maestría de Armas, un Segundo Comandante o Reemplazante de Compañía, un Pelotón de primera respuesta conformado por cuatro Anfibios ISSN: 2665-1513

equipos: tres de Búsqueda y Rescate, y uno de Materiales Peligrosos, y un Pelotón de Estabilización conformado por un Equipo de Estabilización y un equipo de Parque Automotor.

Para dar respuesta a las diferentes contingencias o situaciones que se puedan presentar, el Batallón de Movilidad de Infantería de Marina N° 1 tiene establecidos unos procedimientos de respuesta para cada uno de sus componentes, en donde le asigna tareas, funciones y responsabilidades específicas encaminadas al correcto cumplimiento de la misión y a la mejora constante en el tiempo de respuesta.

Estos procedimientos se encuentran diseñados tanto para la planificación como para la ejecución por parte de las diferentes dependencias que componen la Unidad, así:

- Procedimiento de operaciones para la gestión del riesgo.
- Procedimiento de planificación para la gestión del riesgo.
- Procedimiento sección de operaciones para la gestión del riesgo.
- Procedimiento sección logística para la gestión del riesgo.

Todas las Instituciones poseen debilidades y fortalezas en sus distintas áreas funcionales, por lo que ninguna es igual de fuerte o débil en todas ellas. Al respecto, David (2003) señala que “Las fortalezas y las debilidades internas, junto con las oportunidades y las amenazas externas y una declaración de la misión definida, proporcionan una base para establecer objetivos y estrategias con la intención de aprovechar las fortalezas internas y superar las debilidades”.

Para realizar el diagnóstico de la situación actual de la Cadena de Suministro aplicada en logística humanitaria del Batallón de Movilidad de Infantería de Marina N° 1, se tuvo en cuenta la información investigada y levantada, así como los resultados de la encuesta realizada al personal de esa Unidad Militar. Así mismo, y con base en esa información, se aplicaron la Matriz de Evaluación de Factores Internos E.F.I., y la Matriz de Evaluación de Factores Externos E.F.E., las cuales permitieron realizar un análisis detallado EFIM

llado de las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades, de la capacidad de respuesta del Batallón ante una catástrofe de origen natural.

Tras el desarrollo de las matrices de evaluación tanto externo como interno (MEFE) (MEFI) encontramos una base académica “objetiva, práctica y viable” (Ponce Talancón, 2007, pág. 1) para abordar sistemáticamente las organizaciones y finalmente llegar a un diagnóstico ajustado a las realidades predominantes en la organización objeto de estudio.

La Matriz de Evaluación de Factores Internos del Batallón de Movilidad de Infantería de Marina, cuenta con 13 factores determinantes de éxito, 7 fortalezas y 6 debilidades. El valor obtenido de 2,471 indica un valor bastante cercano al promedio (2.5), lo que demuestra que la Unidad no es ni fuerte ni débil, sino que mantiene una respuesta media a las necesidades y requerimientos que tenga.

La Unidad cumple una misión que, aunque es un poco complejo por el tipo de servicio que presta, y por la incertidumbre de su “demanda” (ya que nunca se podrá saber con certeza la ocurrencia de una catástrofe), amerita acciones al interior de la misma que mejoren sustancialmente sus debilidades más apremiantes e influyentes, y que exploten mejor sus fortalezas para de esta manera convertirse en líder en ese sector dentro de las Fuerzas Militares de Colombia.

La Matriz de Evaluación de Factores Externos (MEFE) para el Batallón de Movilidad de Infantería de Marina N° 1, cuenta con 10 factores determinantes de éxito, cuatro oportunidades y seis amenazas. El valor total de 2,711 indica una respuesta levemente por encima del promedio a las oportunidades y amenazas que el entorno presenta. En cuanto a las oportunidades, deben analizarse y aprovecharse de manera más efectiva, con el fin de aprovecharlas en lo máximo que se pueda, y lograr que la Unidad se integre e interactúe más con sus similares a nivel nacional, y de esta manera ser más competitivos.

Con respecto a las amenazas, deben someterse a un riguroso análisis para poder diseñar las al-

ternativas que le permitan tratar de establecer unos protocolos con los cuales esa incertidumbre con respecto a la ocurrencia y tipo de catástrofe pueda ser minimizada en aras de una respuesta más efectiva por parte del Batallón.

Con base en lo anterior, se puede establecer que si bien el batallón de Movilidad de Infantería de Marina N° 1, tiene establecida una organización adecuada, con una misión clara para la respuesta ante catástrofes naturales o provocadas a través de unos procedimientos ordenados y organizados para cada una de sus dependencias, presenta algunas falencias, dentro de ellas la no existencia de una cadena de suministro aplicada en logística humanitaria, que pueda facilitarle las acciones de almacenamiento, transporte y distribución de los elementos requeridos durante la respuesta a mencionadas emergencias.

Para la realización del Plan Estratégico-Logístico del Batallón de Movilidad de Infantería de Marina N° 1 se tuvieron en cuenta los siguientes aspectos: **Condiciones Internas de la organización:** en donde se hace énfasis en el contenido de la misión, la visión, y los objetivos de la organización.

Condiciones del entorno: Los distintos entornos están en su mayoría fuera del control de las organizaciones, por lo cual esas variables son de vital importancia y deben tenerse en cuenta en la formulación de estrategias.

Los recursos y la estrategia: Para la formulación del Plan Estratégico, es de vital importancia tener en cuenta el análisis externo (MEFE) basado en el entorno y el análisis interno (MEFI) basado las fortalezas sobre las que se espera obtener la ventaja. Así mismo concentrar la atención en la elaboración de una Matriz DOFA, que permita organizar y estructurar mejor los análisis y evaluaciones realizadas.

Formulación de estrategias: se deben diseñar las estrategias orientadas al logro de ventajas que permitan el mejoramiento de los planes y procesos de la organización.

Estrategia de diseño de la cadena de suministro: “Una vez analizado el direccionamiento estratégico de la compañía, se decide

sobre las macro actividades cómo deben interactuar para lograr las utilidades esperadas por los socios. Una compañía debe asegurarse de que la configuración de la cadena de suministros apoye a los objetivos estratégicos e incrementa su superávit. Generalmente estas se toman a largo plazo de tal manera que con el tiempo generen valor agregado, y se logren los niveles de efectividad esperados”. (Universidad Tecnológica de Pereira, Revista Scientia et Technica Año XVI, N° 44, 2010, p. 94).

Tabla 1. Estrategias para el logro de objetivos institucionales BAMIM 1

OBJETIVOS	ESTRATEGIAS
Participar integralmente en la Gestión del Riesgo, como parte de la política nacional en escenarios locales, regionales e internacionales	Promover, coordinar y gestionar la participación e integración de la Unidad en el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo
	Promover y coordinar la participación de la Unidad en ejercicios y planes de atención de desastres a nivel internacional
	Nombrar personal de enlace ante la oficina nacional de gestión del riesgo
Apoyar la atención de emergencias a nivel nacional oportuna y eficientemente	Promover la participación de la Unidad en situaciones reales de atención de catástrofes
	Realizar y ejecutar planes de reentrenamiento en atención de desastres al personal de la Unidad
	Realizar las coordinaciones necesarias con los demás entes encargados de la atención de desastres a nivel local, regional y nacional
Fortalecer el talento humano	Capacitación del personal
	Implementación de un sistema de gestión por competencias
	Adecuar y fortalecer un adecuado clima organizacional
	Desarrollar planes de bienestar que incluyan a las familias de los miembros de la Unidad

OBJETIVOS	ESTRATEGIAS
Mejorar la capacidad estratégica, técnica, tecnológica y operativa de la Unidad para ejercer de manera eficiente y efectiva la respuesta ante una catástrofe	Gestionar la adquisición de materiales y equipos de última tecnología para la atención de desastres
	Realizar y ejecutar planes de comunicaciones estratégicas con el fin de dar a conocer las capacidades y apoyos realizados por la Unidad
	Fortalecer el entrenamiento y capacitación del personal
Impulsar acciones para mejorar la eficiencia en la preparación para la respuesta y la recuperación post desastre	Efectuar continuamente ejercicios y ensayos de los planes de respuesta ante una catástrofe
	Realizar mediciones continuas a los tiempos de respuesta de la Unidad ante la ocurrencia de una catástrofe
	Realizar un diagnóstico interno de la Unidad para identificar las debilidades que se puedan tener en los procedimientos de respuesta
Fomentar la investigación, educación, comunicación y gestión del conocimiento, para una mayor conciencia del riesgo en la Institución	Realizar estudios tendientes a la búsqueda de mejoras en los procesos de respuesta de la Unidad
	Fomentar la creación de grupos de investigación para la realización de proyectos de mejora de la Unidad
	Realizar coordinaciones con las escuelas de formación y demás establecimientos de carácter académico con el fin de fomentar los estudios sobre el tema

Fuente: elaboración propia

Arellano (2001), acerca de la Cadena Logística de los suministros en emergencia, precisa que “Los componentes de esta cadena logística, aunque no son necesariamente secuenciales y frecuentemente se desarrollan paralela y simultáneamente, deben ser considerados integralmente y no como actividades separadas, debido a su relación vinculante”. Además, señala que su control no puede estar bajo responsabilidad de una sola persona, y que deberá componerse por las siguientes partes: el abastecimiento, el transporte., el almacenamiento, y la distribución.

Figura 1. Propuesta cadena de suministro BAMIM 1



Conclusiones

El Batallón de Movilidad de Infantería de Marina N° 1 cuenta con una organización acorde a la Misión que le tiene asignada el Comando de la Armada Nacional. Así mismo tiene plenamente establecidos e identificados unos procedimientos de respuesta para cada uno de sus componentes, en donde les asigna tareas, funciones y responsabilidades específicas encaminadas al correcto cumplimiento de la misión y a la mejora constante en el tiempo de respuesta; estos procedimientos se encuentran diseñados tanto para la planificación como para la ejecución por parte de las diferentes dependencias y secciones que componen la Unidad, las cuales involucran a todos y cada uno de sus integrantes.

El Diagnóstico realizado a la Unidad utilizando las Matrices de Evaluación de Factores Internos y Externos nos permite concluir que la Unidad cumple una misión que, aunque es un poco compleja por el tipo de servicio que presta, y por la incertidumbre de su “demanda”, amerita acciones al interior de la misma que mejoren sustancialmente sus debilidades más apremiantes e influyentes, y que exploten mejor sus fortalezas. Así mismo en cuanto a las oportunidades, estas deben ser aprovechadas al máximo para lograr que la Unidad se integre e interactúe más con sus similares a nivel nacional, y de esta manera procurar ser más competitivos. Con respecto a las amenazas, estas deben someterse a un riguroso análisis para poder diseñar las alternativas que permitan tratar de establecer unos protocolos con los cuales esa incertidumbre con respecto a la ocurrencia y tipo de catástrofe pueda ser minimizada en aras de una respuesta más efectiva por parte del Batallón.

Por otra parte, con el diagnóstico también

se puede establecer que si bien el batallón de Movilidad de Infantería de Marina N° 1, tiene establecida una organización adecuada, para la respuesta ante catástrofes naturales o provocadas a través de unos procedimientos ordenados para cada una de sus dependencias, en ellos no se contempla el concepto explícito de una cadena de suministro aplicada en logística humanitaria, que pueda facilitarle las acciones de almacenamiento, transporte y distribución de los elementos requeridos durante la respuesta a mencionadas emergencias.

Finalmente se puede establecer que la propuesta del plan estratégico-logístico y el concepto de cadena de suministro con enfoque a la logística humanitaria que se plantea, es aplicable al Batallón de Movilidad de Infantería de Marina N° 1, puesto que se alinea a los objetivos estratégicos de la Armada Nacional los cuales entre otras cosas pretenden impulsar este tipo de operaciones humanitarias no relacionadas con la guerra, las cuales empiezan a cobrar mucha importancia dentro del nuevo rol que la Institución debe desempeñar en un eventual escenario de posconflicto.

Referencias bibliográficas

Arellano, F. (2001). *Logística y Gestión de suministros humanitarios en el sector salud*. (1° ed). Washington, Estados Unidos.

Armada Nacional. (2010). "Misión cumplida": Fuerzas Militares en Haití. Recuperado el: 20 de abril de 2015. Disponible en línea: <https://www.armada.mil.co/es/content/%E2%80%9C-misi%C3%B3n-cumplida%E2%80%9D-fuerzas-militares-en-hait%C3%A9>.

Arroyo y Gaytán. (2011). *Logística ante desastres, estrategia para actuar más rápido*. Recuperado el: 28 de abril de 2015. Disponible en línea: <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/20693->

Castillo, I. (2010). *Logística Humanitaria: administración de la cadena de suministro*. Recuperado el 29 de abril de 2015. Disponible en línea: <http://besana111.com/ileana/cursos/2011/IN4018/pdf/LogisticaHumanitaria.pdf>

Centro de Información de las Naciones Unidas. (2015). *Operaciones de paz de Naciones Unidas*. Recuperado el 30 de abril de 2015. Disponible en línea: http://www.cinu.org.mx/temas/paz_seguridad/pk.htm

Chopra y Meindl. (2008). *Administración de la cadena de suministro. Estrategia, planeación y operación*. (3° ed). Naucalpan de Juárez, México: Pearson educación.

Conoir, Y. (2002). *La conducción de operaciones de ayuda humanitaria: Principios para la intervención y administración*. Recuperado el: 20 de abril de 2015. Disponible en línea: http://cdn.peaceopstraining.org/course_promos/humanitarian_relief_ops/humanitarian_relief_ops_spanish.pdf.

Corporación AVRE. (2004). *La atención humanitaria en el contexto colombiano*. Recuperado el: 29 de abril de 2015. Disponible en línea: http://www.corporacionavre.org/files/pdf/LibroNaranja/naranja_2.pdf.

David, F. (2003). *Conceptos de Administración Estratégica. La evaluación Interna*. (9° ed). Naucalpan de Juárez, México: Pearson educación.

Difusión y aplicación tareas y roles Fuerzas Militares. (Directiva permanente N°003). (2009, 5 enero).

Gestiopolis. (2004). *La cadena de suministro en la gestión logística*. Recuperado el: 26 de abril de 2015. Disponible en línea: <http://www.gestiopolis.com/la-cadena-de-suministro-en-la-gestion-logistica/>.

Hernández y Ruiz. (2012). *Desarrollo de un Plan Estratégico de Logística para la Empresa Aconquistar S.A.S*. Trabajo de grado no publicado, Universidad del Rosario Bogotá, Colombia.

Ministerio de Defensa Nacional. (2009). La Fuerza Pública y los retos del futuro. (3° ed). Bogotá, Colombia: Imprenta Nacional

Ministerio de Defensa Nacional. (2011). Política Integral de seguridad y defensa para la prosperidad. (1° ed). Bogotá, Colombia: Imprenta Nacional.

Ministerio de Defensa Nacional. (2013). Política para el sector Defensa en Gestión del Riesgo de Desastres. (1° ed). Bogotá, Colombia: Imprenta Nacional.

Núñez, Rey & Thieux. (2007). Fuerzas Armadas y acción humanitaria: debates y propuestas. Recuperado el: 22 de abril de 2015. Disponible en línea: <http://www.iecah.org/web/images/stories/publicaciones/libros/descargas/DT13.pdf>.

Proyecto Esfera. (2011). Carta Humanitaria y normas mínimas para la respuesta humanitaria. (3° ed). Bourton on Dunsmore, Reino Unido: Practical Action Publishing.

Rojas y Solano. (2012). Propuesta de protocolo para la creación de un Batallón de Infantería de Marina para el desarrollo de operaciones humanitarias y sostenimiento de infraestructura en la Armada Nacional. Trabajo de grado posgrado no publicado, Escuela de Ingenieros Militares Bogotá, Colombia.

Universidad Tecnológica de Pereira. (2010). Planeación Estratégica Logística para un Holding Empresarial. Revista Scientia et Technica Año XVI, N° 44.

Colombia Como un “Poder Medio Oceánico”: Análisis de las Interacciones del País Dentro de la Región de la Cuenca del Caribe

Felipe Urrego González¹
Nicolás Correa Ramos²
Cristhian Mendoza Pérez³

Resumen

En los últimos años, Colombia ha crecido como protagonista en las realidades de América Latina. El país se encuentra en una posición geográfica favorable al encontrarse en la esquina norte de América del Sur, lo que le permite interactuar no solo regionalmente con Sudamérica sino también con Centro América y el Caribe. Además, el reciente acuerdo de paz con un grupo insurgente y el vacío de poder que dejó su desmovilización han desarrollado oportunidades regionales y amenazas no solo a nivel nacional, sino también se debe considerar el impacto de organizaciones delictivas transnacionales a nivel regional. Teniendo en cuenta un enfoque constructivista de seguridad internacional y siguiendo los conceptos de “Complejo de Seguridad Regional” (CSR) y “Poder Medio Oceánico”, el presente manuscrito realiza un análisis acerca de cómo el gobierno colombiano ha venido interactuando con otros estados en la Región de la Cuenca del Caribe para generar condiciones de seguridad y defensa común.

Palabras Claves

Colombia, Análisis, Poder Medio Oceánico, Complejo de Seguridad Regional, Seguridad, Defensa.

Abstract

In recent years, Colombia has grown as a protagonist in the realities of Latin America. The country is in a favorable geographical position because it is located in the northern corner of South America, which allows it to interact not only regionally with South America but also with Central America and the Caribbean. In addition, the recent peace agreement with an insurgent group and the power vacuum left by its demobilization have developed regional opportunities and threats not only at the national level, but also the impact of transnational criminal organizations at the regional level. Taking into account a constructivist approach to international security and following the concepts of “Regional Security Complex” (CSR) and “Medium Oceanic Power”, the present manuscript analyzes how the Colombian government has been interacting with other states in the Caribbean Watersheds Region to generate common security and defense conditions.

Keywords

Colombia, Analysis, Medium Oceanic Power, Regional Security Complex, Security, Defense.

1. Estudiante de curso básico, Facultad de Ciencias Navales y Náuticas, Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Felipe.urrego@armada.mil.co

2. Estudiante de curso básico, Facultad de Ciencias Navales y Náuticas, Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Nicolas.correa@armada.mil.co

3. Coordinador de Investigación, Facultad de Ciencias Navales y Náuticas, Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. Poseidon@enap.edu.co

Introducción

El interés de Colombia por desarrollar y fortalecer su poder marítimo se ha convertido en una prioridad; prueba de ello es la promulgación de la “Política Nacional de Océanos y Espacios Costeros” (NPOCS) de Colombia en 2017. Esta política apunta a la importancia de desarrollar una estrategia marítima al igual que otras naciones y propone claros ejemplos como los casos de los Estados Unidos, China y la Unión Europea demostrando la importancia de una estrategia marítima para promover el desarrollo económico (Comisión Colombiana del Océano, 2017). Por otro lado, el objetivo del gobierno colombiano en su estrategia marítima es de convertirse en un “poder medio oceánico” y define este concepto como el nivel de “Smart Power”, término que hace alusión a las diferentes herramientas del arte de la gobernanza que involucra el poder blando como la ayuda económica al poder duro como las instituciones militares (Wilson, 2008), que el estado debe poseer para la consecución de su interés, que en este caso es el uso de una explotación de su territorio marino (Comisión Colombiana del Océano, 2017). Dado lo anterior, ha existido un interés especial en mejorar la posición de Colombia a nivel regional en materia de seguridad marítima, es por esto que la presente investigación se centra en el análisis de las relaciones adelantadas por el gobierno colombiano con los países de la región, en aras de organizar e implementar una agenda de trabajo conjunto, continuo y prolongado, en materia de seguridad y defensa internacional, teniendo en cuenta las capacidades actuales de la Armada Nacional.

Metodología

Para el desarrollo del presente trabajo se implementó un análisis cualitativo de varias fuentes de información que den muestra de las estrategias de seguridad marítima emprendidas por el gobierno colombiano. Esto incluye recursos académicos, políticas gubernamentales, periódicos, artículos de revistas y experiencias personales (Quintana & Montgomery, 2006). Dicho análisis se centró en la manera de cómo el gobierno colombiano ha “seguritizado” su

dominio marítimo y cómo interactúa con otros estados dentro del marco del CSR en aspectos económicos, militares, ambientales y sociales. En ese orden de ideas, este estudio en primera instancia se presenta una breve introducción al concepto de CSR de Buzan y Weaver (2003) y el concepto de seguridad marítima. En segundo lugar, se analiza cómo Colombia se ha comprometido con otros estados dentro de la CSR en diferentes aspectos que promueven la seguridad, y, por último, con base en el levantamiento de información y su análisis posterior, se plantean algunas recomendaciones sobre cómo mejorar la posición de Colombia dentro del CSR en aspectos de seguridad marítima.

Resultados y Discusión

“Complejo de Seguridad Regional” y seguridad marítima

Este artículo utiliza un enfoque constructivista del concepto de seguridad internacional para analizar y establecer las relaciones que mejoran las posibilidades de que Colombia sea un actor más activo en la construcción de la seguridad en la región. En ese sentido, el concepto de CSR propuesto por Buzan y Weaver (2003) se utiliza como una forma de comparar cómo el Estado colombiano se involucra en Centroamérica y el Caribe para producir y mejorar sus probabilidades de convertirse en un “poder medio oceánico”. Este concepto también ayuda a identificar las conexiones entre los diferentes estados de la región y proporciona una mejor imagen y comprensión de las relaciones y dinámicas de seguridad dentro de la región (Kilroy, Rodríguez Sumanó, y Hataley, 2017) (Stone, 2009). De igual forma, es importante llevar el concepto de seguridad marítima ya que este artículo busca usar la teoría CSR en ese contexto. Para tal efecto, se sigue el concepto de Bueger (2014), el cual define la seguridad marítima como una forma de reducir las amenazas en el dominio marítimo y aprovecha los aspectos de la “seguritización” de los océanos para ayudar a definir qué es lo que significa brindar seguridad en este entorno.

La seguridad es un aspecto de especial relevancia en los asuntos internacionales de hoy y además juega un papel importante no solo para

los Estados sino también para diferentes grupos humanos e individuos. En consecuencia, se puede entender que el concepto de seguridad tiene implicaciones en todos los niveles de la vida humana, tanto de forma individual como en forma colectiva. Según Gallie (1956), el concepto de seguridad es altamente controvertido, esto en el sentido de que tiene diferentes significados según quién proponga su definición y a quienes afecte. Además, dentro del marco de las relaciones internacionales, la seguridad se define como la capacidad de reducir las amenazas a los valores o intereses del estado convirtiéndolo en un concepto altamente político que desarrolla respuestas sobre qué, cómo y quién es la amenaza (Lasswell, 1936; Williams, 2008). Al observar lo que puede significar la seguridad marítima, se puede dar una definición como la mitigación a las amenazas en el dominio marítimo, lo cual plantea los interrogantes sobre ¿De quién debe estar seguro de las amenazas?, ¿Cuáles son las amenazas en el mar?, Y ¿Cómo se reducen esas amenazas?; similar al concepto de seguridad, la seguridad marítima tiene múltiples definiciones dependiendo de quién propone la definición de amenazas y como desarrollar la seguridad a nivel marítimo.

La evolución de cómo se teoriza la seguridad ha tenido una gran influencia en la seguridad marítima lo cual ha llevado a una evolución hasta darnos el concepto actual. La seguridad marítima ha incluido desde el concepto de poder marítimo siendo este la capacidad militar del estado para proteger y utilizar el mar en su propio interés, como, por ejemplo, la necesidad de la protección de las líneas marítimas comerciales para el crecimiento de la economía y ha llegado a ser un concepto más elaborado donde también se consideran aspectos ambientales y sociales de la seguridad. En consecuencia, se define la seguridad marítima como la capacidad de tener poder marítimo (capacidad militar), seguridad marítima (medio ambiente), economía azul (desarrollo económico) y resiliencia (seguridad humana) por el interés del estado (Bueger, 2014).

Por otro lado, el concepto de “Complejo de Seguridad Regional” fue propuesto inicialmente por Buzan y Waever (2003) definiéndolo como

“Un conjunto de unidades cuyos principales procesos de securitización, Des-securitización o ambos están tan interrelacionados lo cual hace que sus problemas de seguridad no pueden ser analizados o resueltos de forma individual”. Cuando se habla de un conjunto de unidades se refiere a un grupo de estados en una región geográfica e interconectados por problemas que representan una amenaza para su seguridad en los sectores político, económico, ambiental y militar y les permite enfrentar estas amenazas de forma conjunta (Kilroy, Rodriguez Sumano, & Hataley, 2017; Stone, 2009); Williams, 2008). Estas conexiones regionales ayudan a comprender y analizar en qué capacidad un estado interactúa y “securitiza” los problemas, lo que da pistas sobre el papel que juega este estado y la cantidad de poder que tiene en la región.

Las interacciones de Colombia dentro del Caribe CSR

Como se mencionó anteriormente, la ubicación de Colombia lo coloca en un lugar estratégico para influir no solo en América del Sur sino también en América Central y el Caribe. El gobierno colombiano está involucrado en diferentes mecanismos de integración regional para promover el entendimiento mutuo, la cooperación y el desarrollo, estableciendo un terreno común con otros países de la Gran Cuenca del Caribe (Cancillería de Colombia, 2018). En consecuencia, Colombia no solo apunta a una definición única de región como un país latinoamericano, sino que también ve la importancia de ser miembro de diferentes acuerdos regionales. Es por esto que el país participa activamente en el Caribe como miembro de la Asociación de Estados del Caribe (ACS), en el Pacífico en la Alianza del Pacífico, y en América Central como observador del Sistema de Integración Centroamericana (SICA). Además, Colombia es miembro de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y del Caribe y de igual forma de la UNASUR. Toda esta gama de asociaciones y sistemas de integración interconecta a Colombia con otros estados, compartiendo inquietudes y soluciones para una variedad de amenazas.

Con respecto al interés marítimo y su participación en la Región, Colombia tiene costas en el Océano Pacífico y el Mar Caribe, lo que hace de estos dos un interés vital para el desarrollo del país. En consecuencia, el RSC puede considerarse como la región en la que actúa la Asociación de Estados del Caribe (AEC) y el Sistema de Integración Centroamericana (SICA). Ambos organismos crean espacios para el entendimiento común entre los estados miembros. El primero, AEC, es un espacio para acuerdos económicos para el desarrollo mutuo y sostenible; sino también para facilitar e integrar un sistema de asistencia humanitaria en caso de riesgos ambientales (Asociación de Estados del Caribe, 2018). Y el último, Sistema de Integración Centroamericana (SICA), Colombia no participa como miembro permanente sino como observador regional, lo cual le permite interactuar en temas de seguridad y cooperación contra grupos delictivos organizados dentro de la Estrategia de Seguridad de Centroamérica (Cancillería de Colombia, 2018; Sistema de Integración Centroamericana, 2018). Por lo tanto, para analizar el alcance de Colombia como miembro de un CSR en aspectos de seguridad marítima, estos dos sistemas de agrupación ayudan a analizar la dinámica militar, económica, ambiental y social de la Región del Caribe.

La seguridad marítima tiene un papel importante en la definición y evaluación del CSR en el Caribe y América Central. Según este concepto, el dominio marítimo tiene un objetivo principal para todos los estados miembros de la región. En primer lugar, debido a su situación geográfica como países insulares o con el océano como la única forma de mejorar las conexiones comerciales con otras partes del mundo. Segundo, la mayoría de los estados de la región tienen recursos naturales y perspectivas de desarrollo económico directamente relacionados con la protección y explotación de sus zonas económicas exclusivas, puertos y activos marítimos para mejorar la competitividad y la reducción de la pobreza (Jossep, 2018; Caribbean Development Bank, 2016). Además, la seguridad marítima implica no solo seguridad para el desarrollo económico sino también protección del medio ambiente, la seguridad nacional y Ediciones EFIM

la seguridad humana que requiere no solo interactuar para crear condiciones de desarrollo económico sino también reducir las amenazas en la región en referencia a estos otros aspectos de seguridad (Bueger, 2014; Dirección General Marítima [DIMAR], 2013; París, 2001).

Colombia se ha convertido en un socio más activo en la región de la Cuenca del Caribe al promover no solo ejercicios de militares para la seguridad mutua sino también la creación de espacios multilaterales y bilaterales para el entendimiento mutuo en otros aspectos. Después del 11 de noviembre y por promoción de los Estados Unidos, Colombia ha participado en la guerra contra el terrorismo. Por lo cual, no solo ha recibido ayuda militar para aumentar la seguridad dentro de sus fronteras sino también apoyo para mejorar las condiciones sociales y reducir la participación en la producción y tráfico de drogas (Reinoso, Ávila, y Culma, 2017). De igual forma, el esfuerzo internacional de Colombia en la región no solo busca una mayor participación en los acuerdos militares, sino también en las alianzas comerciales, ambientales y de desarrollo hacia una mejora más integral de la región del Caribe.

El aspecto militar

Teniendo en cuenta el creciente compromiso de los países del hemisferio occidental con la guerra contra el terror después de los ataques del 11 de noviembre, Colombia lidera la integración y el entendimiento común de las fuerzas militares en la cuenca del Caribe para superar diferentes problemas de seguridad. Colombia produjo múltiples acuerdos de cooperación militar con diferentes países de América Central y el Caribe. Cabe destacar que Colombia hizo acuerdos de cooperación marítima, militar y técnica con países como México, Guatemala, El Salvador, Honduras y República Dominicana. Además, como miembro de la AEC y observador en CARICOM, Colombia tiene compromisos de cooperación militar para el beneficio mutuo en ambos sistemas regionales (Reinoso, Ávila, y Culma, 2017; Cancillería de Colombia, 2018; Withers, 2010). Estos acuerdos y asistencia militar incluyen el control del tráfico de drogas,

ejercicios marítimos y apoyo técnico en equipos militares. En consecuencia, los esfuerzos realizados por las naciones centroamericanas en “la guerra contra las drogas” han aumentado el número de eventos de interdicción y tamaño de las drogas en el Mar Caribe (Bobeá, 2015). Por lo tanto, podría acordarse que Colombia tiene un aporte directo no solo como una solución sino también como el principal productor que crea problemas de seguridad en la Cuenca del Caribe y especialmente en el Caribe occidental donde el tráfico de drogas y el crimen organizado inflige una amenaza directa para la seguridad (Cancillería de Colombia, 2018).

El aspecto económico

En el aspecto económico, la región del Caribe se encuentra en una posición para interactuar e integrar esfuerzos para el crecimiento mutuo. En ese sentido, la política internacional de asuntos económicos de Colombia apunta a la apertura comercial entre otros estados, especialmente en Centroamérica y el Caribe. En particular, Colombia y la CARICOM suscribieron un acuerdo de cooperación mutua en materia de comercio y cooperación técnica, con el objetivo de “acelerar el proceso de integración caribeño y latinoamericano y de la importancia otorgada por las Partes a los diversos procesos de integración subregional, como un medio lograr una mayor competitividad internacional de la Región y facilitar su pleno desarrollo “(Organización de los Estados Americanos, 1994). Además, Colombia creó un acuerdo de libre comercio con Honduras, Guatemala y El Salvador desde 2007 para promover la inversión, el desarrollo y la cooperación mutua entre las partes signatarias (Organización de los Estados Americanos, 2018). Teniendo en cuenta la política exterior de Colombia durante la mayor parte del siglo XX, el país tiene un papel más activo en la creación de un mercado común para el desarrollo de la región. Últimamente, el gobierno colombiano invirtió en infraestructura marítima en ocho puertos diferentes, no solo en el Mar Caribe sino también en el Pacífico Colombiano, lo que permitió un mayor comercio marítimo con el compromiso regional de mejorar la infraestructura marítima (Sistema Económico Latinoame-

ricano y del Caribe, 2015; Banco Interamericano de Desarrollo, 2014; Agencia Nacional de Infraestructura, 2018). Como resultado, Colombia se ha vuelto más competitiva y está más conectada con la Región del Caribe, lo que mejora la participación y el crecimiento económico.

El aspecto ambiental

En los últimos años, la región del Caribe se ha organizado para la protección de sus estados contra amenazas ambientales como lo son tormentas tropicales, huracanes, tsunamis y cualquier otro peligro que represente amenaza a las poblaciones costeras. Colombia lidera o es miembro activo de muchas iniciativas para la protección del medio ambiente y también la protección de las comunidades contra los peligros ambientales. Dentro de su propio territorio marítimo, la iniciativa Sea Flower busca proteger y crear condiciones de sostenibilidad del rico ecosistema biológico que se encuentra en la isla de San Andrés y las diferentes islas cayos que pertenecen a Colombia que no solo es importante para los intereses de Colombia sino también para otros países debido a la ubicación y el impacto que este hábitat tiene en la reproducción de peces en el Caribe (Comisión Colombiana del Océano, 2016; Comisión Colombiana del Océano, Asuntos Marinos, 2018). Por otro lado, el gobierno colombiano también busca esfuerzos para mejorar la investigación científica en la Cuenca del Caribe al formar parte del programa “Intercambio Internacional de Datos e Información Oceanográficos” en la iniciativa de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la UNESCO que mejora la distribución de información oceanográfica científica para el desarrollo mutuo. De igual forma, dentro de la COI, el Programa de Tsunami tiene una importante contribución colombiana para el estudio y la reducción de los riesgos asociados con los tsunamis en el Caribe (UNESCO, 2018; Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO, 2018). En definitiva, Colombia ha realizado un esfuerzo importante para la investigación científica y ambiental en la región del Caribe, lo que demuestra la importancia que tiene el medio ambiente marítimo para el desarrollo de la región.

El aspecto social

El aspecto social también conocido como seguridad humana se refiere a los problemas que amenazan al individuo. En esta dimensión de seguridad, el hambre, el desempleo, el desplazamiento forzado, la salud y la educación pueden considerarse una amenaza sustancial (Bustillo y Velloso, 2016). La seguridad humana es uno de los principales problemas que enfrenta Colombia en la región. En el Caribe y América Central, Colombia participa como observador o socio en CARICOM y CELAC. En ambos, Colombia se ha involucrado en una variedad de temas que mejoran el desarrollo social en el Caribe. Incluso en una escala mayor, durante la Cumbre de las Américas de Cartagena en 2012, Colombia acordó la promoción de políticas hacia un desarrollo social sostenible que incluya la reducción de las desigualdades y la satisfacción de las necesidades básicas (Cumbre de las Américas, 2018). Por otro lado, el problema de la producción de cocaína y su cadena de suministro ayuda a obstaculizar la condición social de las personas aumentando los crímenes y presiones sobre las poblaciones costeras (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, 2017). Otro aspecto de la seguridad humana que afecta no solo a Colombia sino también a Los países del Caribe y América Central son el tema de la trata de personas, la inmigración ilegal y el desplazamiento de refugiados (El Tiempo, 2017; OIM, 2017; ACNUR, 2017). Finalmente, el impacto ambiental debido a los efectos del cambio climático sobre la capacidad de resiliencia de las comunidades y las personas en la Cuenca del Caribe es un factor importante en la seguridad humana. Colombia participó en este tema al contribuir con esfuerzos en la ayuda humanitaria y la investigación científica (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2016; UNESCO, 2018). Se podría argumentar que Colombia tiene un fuerte compromiso para abordar las amenazas a la seguridad que tienen un impacto directo en las personas y la seguridad en el Caribe (PNUD 2016), pero también es uno de los países que tiene una mayor participación en el aumento de estas amenazas.

Con base en lo anterior, y teniendo en cuenta Ediciones EFIM

ta la creciente participación de Colombia en el Caribe RSC y el impacto de los factores interestatales en el resto de los estados que conforman la Cuenca del Caribe, el gobierno colombiano debe considerar los siguientes aspectos para tener mayores cambios y convertirse en un “poder medio oceánico”:

- Colombia debería aumentar su poder naval y sus activos militares y continuar cooperando y entrenando personal de otros países para promover un entendimiento común y facilitar operaciones militares conjuntas en asuntos regionales.
- El gobierno colombiano debería crear un plan estratégico para impulsar la cooperación económica con los estados del Caribe Oriental o estableciendo un acuerdo económico más elaborado con la CARICOM.
- Seguir promoviendo la investigación científica en la cuenca del Caribe con la participación de otros estados, para mejorar las alertas tempranas de peligros ambientales y también para promover una explotación sostenible del mar.
- Además de fortalecer su posición internacionalmente; Colombia debería trabajar en la estabilidad del país. Considerando el acuerdo de paz con las FARC, Colombia debe intensificar los esfuerzos para reducir la producción de drogas y el tráfico de drogas a otros países.
- Por último, el gobierno debería trabajar en la construcción de la igualdad entre las poblaciones costeras para reducir la capacidad de los grupos del crimen organizado para contratarlos y utilizarlos para operaciones ilegales.

Conclusiones

En conclusión, Colombia incrementó su participación en la Cuenca del Caribe no solo militarmente, sino también considerando los problemas sociales, económicos y ambientales que afectan a la mayoría de los estados en esta región. Teniendo en cuenta la teoría de “Complejo de Seguridad Regional” presentado por Buzan, existe una interacción entre Colombia, los Estados del Caribe y los Estados centroamericanos para cooperar y proporcionar un frente común

contra las diferentes amenazas a su seguridad marítima. Todos los países de esta región están aumentando su compromiso con una seguridad marítima única que les permita crear condiciones de crecimiento económico y social. Y es en ese aspecto, Colombia está mostrando más compromiso para mejorar su presencia en el Caribe y cooperar para el beneficio común de la región. En consecuencia, el Estado sudamericano está avanzando para obtener una posición de liderazgo y de “poder medio oceánico”.

Referencias bibliográficas

- Agencia Nacional de Infraestructura. (2018, 05 26). Listado de proyectos. Retrieved from <http://www.ani.gov.co/puertos2>
- Association of Caribbean States. (2018, 05 23). Association of Caribbean States. Retrieved from <http://www.acs-aec.org/index.php?q=es/sobre-la-aec>
- Bobea, L. (2015). Criminalidad compleja, ecosistemas transgresores violentos y estadotropismo en el Caribe. In C. N. Guarnizo, Anuario 2015 de la seguridad regional en América Latina y el Caribe (pp. 65-91). Bogotá: Friedrich-Ebert-Stiftung en Colombia.
- Bueger, C. (2014). What is maritime security? *Marine Policy*, 53, págs. 159-164.
- Bustillo, I., & Velloso, H. (2016). Insecurity and development in Latin America and the Caribbean. *PRISM*, 48-67.
- Buzan, B., & Waever, O. (2003). *Regions and powers: the structure of international security*. London: Cambridge University Press.
- Cancillería de Colombia. (2018, 05 30). La comunidad del Caribe. Retrieved from <http://www.cancilleria.gov.co/international/consensus/caricom>
- Cancillería de Colombia. (2018, 05 14). Política Exterior. Retrieved from <http://www.cancilleria.gov.co/international>
- Cancillería de Colombia. (2018, 05 15). Sistema de la Integración Centroamericana. Retrieved from <http://www.cancilleria.gov.co/international/consensus/sica>
- Caribbean Development Bank. (2016). *Transforming the caribbean port services industry: towards the efficiency frontier*. St Michael: Caribbean Development Bank.
- Comisión Colombiana del Océano. (2016). *Hacia una Potencia Oceánica*. Bogotá: Comisión Colombiana del Océano.
- Comisión Colombiana del Océano. (2018, 5 23). Asuntos Marinos. Retrieved from Reserva de Biósfera Seaflower: <http://www.cco.gov.co/seaflower.html>
- Comission Colombian Oceanic. (2017). Política nacional del oceano y los espacios costeros. Bogotá.
- Dirección General Marítima (DIMAR). (2013, 07 31). Seguridad Marítima Integral. Retrieved from <https://www.dimar.mil.co/content/la-direccion-general-maritima-lidera-fortalecimiento-de-la-seguridad-maritima-integral>
- El Tiempo. (2017). Migración ilegal se disparó en Colombia en el 2016: 34.000 personas. *El Tiempo*.
- Gallie, W. (1956). Essentially contested concepts. *Proceedings of Aristotelian Society*, 56, págs. 167-198.
- Inter-American Development Bank. (2014). *Caribbean regional action plan on freight logistics, maritime transport and trade facilitation*. Inter-American Development Bank.
- Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO. (2018). *International Oceanographic Data and Information Exchange*. Retrieved from <https://www.iode.org/>
- IOM. (2017). *Migration and Migrants: Regional Dimensions and Developments*. In IOM, *World Migration Report 2018*. Geneva: IOM.

- Jossep, D. (2018). The Caribbean Council. Recuperado el 1 de 6 de 2018, de Oil, the environment and the Caribbean: <https://www.caribbean-council.org/oil-environment-caribbean/>
- Kilroy, R. J., Rodriguez Sumano, A., & Hattale, T. (2017). Security inequalities in North America: reassessing regional security complex theory. *Journal of Strategic Security*, 10(4), págs. 1-28.
- Lasswell, H. D. (1936). *Politics: Who Get What, When and How*. New York: McGraw-Hill.
- Organisation of American States. (1994). Sistema de Información sobre Comercio Exterior. Retrieved 05 25, 2018, from Agreement on Trade, Economic and Technical Cooperation between the Caribbean Community (CARICOM) and the Government of the Republic of Colombia: http://www.sice.oas.org/Trade/CARICOME_1.ASP
- Organization of American States. (2018, 05 23). Foreign Trade Information System. Retrieved from Colombia - Northern Triangle: http://www.sice.oas.org/TPD/COL_Norte/COL_norte_e.ASP
- Paris, R. (2001). Human security: paradigm shift or hot air? *International Security*, 26(2), 87-102.
- Quintana, A., & Montgomery, W. (2006). *Psicología: Tópicos de actualidad*. Lima: UNMSM.
- Reinoso Gonzalez, A. E., Avila Quintero, A. Y., & Paloma Culma, K. T. (2017). Cooperación en seguridad militar desde Colombia al Gran Caribe: casos representativos. *Cuadernos del Caribe*(24).
- Sistema de Integración Centroamericana. (2018, 05 16). Sistema de Integración Centroamericana. Retrieved from <http://www.iila-sica.it/sica/>
- Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe. (2015). Digital ports in Latin America and the Caribbean: situation and prospects. Punta Cana: Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe.
- Stone, M. (2009). Security according to Buzan: a comprehensive security analysis. Groupe d'Études et d'Expertise “Sécurité et Technologies” GEEST-2009. Paris.
- Summit of the Americas. (2018). Follow-up and implementations: mandates. Recuperado el 14 de 5 de 2018, de Social development: <http://www.summit-americas.org/sisca/sd.html>
- UNESCO. (2018). Tsunami Programme. Retrieved from Portal del Caribe: http://www.ioc-tsunami.org/index.php?option=com_content&view=article&id=9&Itemid=15&lang=es
- UNHCR. (2017). Global Report 2017. UNHCR. United Nations Development Programme. (2016). Informe Regional sobre Desarrollo Humano para América Latina y el Caribe. United Nations.
- United Nations Office on Drugs and Crime. (2017). World drug report 2017. Vienna: United Nations.
- Williams, P. D. (2008). Security Studies. In P. D. Williams, *Security Studies: An Introduction* (pp. 1-14). New York: Routledge.
- Wilson, E. J. (2008). Hard power, soft Power, smart power. *The annals of the American academy of political and social science*, 616:1. USA. Retrieved from <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0002716207312618>
- Withers, G. (2010). Análisis: reacciones del comando sur con la región. In M. Donado, & P. Tibiletti, *Atlas Comparativo de la Defensa en América Latina y el Caribe* (p. 79). Buenos Aires: Cooperación Internacional.

Importancia de la armada en el tráfico ilegal de especies marinas

Mario Alberto Correo Segura¹

Diego Vela Ordoñez²

Cristhian Mendoza Pérez³

Resumen

El tráfico ilegal de especies marinas es una problemática ambiental, social, cultural y económica que afecta a la sociedad Colombia, es un atentado contra biodiversidad del país que pone en riesgo múltiples ecosistemas marinos, generando un desequilibrio ambiental que trae serias repercusiones para la flora, fauna y la especie humana en general. Es por esto que la Armada Nacional cumple una labor fundamental en el ejercicio indispensable en la intervención y detención del tráfico ilegal de especies marinas, con el apoyo de otras instituciones ambientales, gubernamentales y hacedoras del bienestar y orden social como la policía y la rama judicial para la protección de ecosistemas de zonas marítimas en el Pacífico y el Caribe, fluviales y algunas áreas terrestres que incluyen los puertos de acuerdo a lo establecido por el Ordenamiento Marino Costero. Dicho esto, el objetivo del presente estudio es analizar el rol de la Marina Colombiana como institución empoderada para la protección de los recursos marinos renovables y no renovables.

Palabras Claves

Biodiversidad, Tráfico ilegal, Especies marinas, Medio Ambiente, Armada Nacional.

Abstract

The illegal traffic of marine species is an environmental, social, cultural and economic problem that affects the Colombian society, it is an attack against the country's biodiversity that threatens multiple marine ecosystems, generating an environmental imbalance that brings serious repercussions for the flora, fauna and the human species in general. This is why the Navy is a valuable institution that appropriates the protection of renewable and non-renewable marine resources, therefore its exercise in the intervention and detention of illegal trade in marine species is essential, as is the support of other environmental institutions, governmental and welfare makers and social order such as the police and the judicial branch for the protection of ecosystems of maritime zones in the Pacific and the Caribbean, fluvial and some terrestrial areas that are connected in the area of special protection in seas and ports of agreement to what is established by the Coastal Marine Ordinance. This said, the objective of this study is to analyze the roll of the Colombian Navy as an empowered institution for the protection of renewable and nonrenewable marine resources.

Keywords

Biodiversity, Illegal trafficking, Marine species, Environment, National Navy.

1. Estudiante Curso Básico, Facultad de Ciencias Navales y Náuticas, Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", Mario.correa.se@armada.mil.co.

2. Estudiante de curso Básico, Facultad de Ciencias Navales y Náuticas, Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", Diego.vela@armada.mil.co.

3. Coordinador de Investigación, Facultad de Ciencias Navales y Náuticas, Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", poseidon@enap.edu.co.

Introducción

Las especies marinas establecen un grupo taxonómico muy amplio y variado que enriquece la biodiversidad de Colombia que fortalece el buen estado ambiental de los ecosistemas, sin embargo en los últimos años están sufriendo una alta presión por las diferentes actividades humanas como la contaminación, la eliminación de zonas ecológicas por la apropiación urbana e industrial y el tráfico ilegal de muchas especies como tortugas marinas, cetáceos, delfines, peces, entre otros invertebrados y mamíferos marinos.

El tráfico ilegal de especies marinas en Colombia es una problemática ambiental que afecta el desarrollo de ecosistemas marítimos y costeros, atentando contra la preservación de especies, el equilibrio de la fauna marina y la consagración del bienestar ecosistémico, lo cual demanda una gran atención e intervención por parte de las entidades protectoras y reguladoras de los ecosistemas marítimos y entre ellas se destaca la Armada Nacional, como agente de especial jurisdicción en zonas marítimas en el Pacífico y el Caribe, fluviales y áreas terrestres que se conectan directamente en la influencia de estas zonas.

El rol de la Armada Nacional en el tráfico ilegal de especies marítimas es crucial para evitar la degradación del ecosistema, ya que su ejercicio protector puede activar sistema de vigilancia que regule la acción humana y que disminuya los actos delictivos con dichas especies. En el presente manuscrito se identifica y analiza el rol de la Armada Nacional y su intervención en el tráfico marítimo desde el Ordenamiento Marino Costero, la jurisprudencia que regula el medio ambiente y la constitución de políticas, programas, proyectos y convenciones de diversos actores que han dispuesto un estatuto para la protección de especies marinas.

Metodología

Para el desarrollo del artículo se emplea el método de Revisión y Análisis Documental donde el procedimiento empleado es metódico, no busca una solución inmediata, sino que orienta

un proceso por un examen detenido y riguroso de documentos de naturaleza académica y normativa y de las conexiones que mantienen entre sí, a través de los siguientes pasos: 1) Rastrear documentos existentes y disponibles; para clasificar los documentos de acuerdo a su relación con la temática de estudio; 2) Selección de los documentos más pertinentes para los propósitos de la investigación; 3) lectura en profundidad del contenido de los documentos seleccionados, para extraer elementos de análisis y consignarlos en notas marginales, en donde se registraron los patrones, tendencias, convergencias y contradicciones que se iban descubriendo; 4) Finalmente se leyeron en forma cruzada y comparativa los documentos en cuestión, ya no sobre la totalidad del contenido de cada uno, sino sobre los hallazgos previamente realizados, a fin de construir una síntesis comprensiva total, sobre la problemática analizada (Quintana y Montgomery, 2006).

Teniendo en cuenta lo anterior, en el inciso “Resultados y discusión” se incluyen los siguientes ítems: 1) Rol de la Armada de la Republica de Colombia (ARC) en la protección del medio ambiente marino; 2) La Armada Nacional y el combate del tráfico ilegal de especies marinas; 3) La Armada Nacional y el ordenamiento marino costero en contra del tráfico ilegal de especies marinas. Los cuales permitirán identificar, abordar y analizar la problemática objeto de estudio.

Resultados y discusión

Rol de la armada de la república de Colombia (ARC) en la protección del medio ambiente marino

La Armada Nacional de Colombia ARC es la fuerza naval de las fuerzas militares de Colombia constituida por el cuerpo Naval y la Infantería de Marina. La ARC tiene como misión garantizar la integridad territorial, la protección de Estado y sus instituciones de la jurisdicción en las zonas marítimas en el Pacífico y el Caribe, zonas fluviales y algunos espacios terrestres:

“La protección de los recursos marinos renovables y no renovables, el combate al tráfico ilícito de especies, el control de la explotación

irracional de recursos y la protección de diversas especies en peligro de extinción o sobre las cuales existen vedas, la contribución a las actividades costa afuera seguras y amigables con el medio marino son algunas de las acciones que la Institución desarrolla en forma permanente enmarcadas en un compromiso social con los colombianos". (Armada Nacional Republica de Colombia, 2014a, p.36)

"La Armada Nacional se encarga del ordenamiento territorial y la justicia ambiental en planteamientos específicos con objetivos enfocados en el desarrollo económico, equilibrio de las regiones, mejoramiento de la calidad de vida en las personas y la protección del medio ambiente como fundamento de empleo racional y territorial de los instrumentos necesarios del diseño, la formulación e implementación de políticas públicas en las instituciones jurídicas presentando un fuerte impacto en el sistema ambiental" (Armada Nacional Republica de Colombia, 2014a).

La Constitución Política (1991) impone la determinación de valores y bienes que atraigan las condiciones sociales para garantizar condiciones que permitan contar con un medio ambiente potente en recursos sanos y acciones humanas adecuadas (artículos 2, 4, 5 y 6), de esta forma la Armada Nacional se apropia de los valores constitucionales para proteger el medio ambiente que incluye los seres humanos, fauna, flora y objetos considerados patrimonio nacional.

El Estado debe asumir una mayor intervención como un respaldo constitucional donde se hace necesario un salto cuantitativo y cualitativo en la planificación de un ámbito supra local, por tanto los problemas ambientales reconocen un fuerte impacto en el sistema económico en el enfoque de los asentamientos humanos de escasos recursos, en posición de vulnerabilidad y/o grupos minoritarios, que la Armada Nacional protege desde su jurisprudencia.

La armada nacional y el combate del tráfico ilegal de especies marinas

El tráfico ilegal de especies marinas es una problemática grave que atenta contra biodiversidad del país, estableciendo una seria condición de amenaza y riesgo para muchas variedades de fauna y flora, que se suma a las dificultades

originadas por la destrucción de ecosistemas, contaminación, desnutrición y fragmentación de hábitats, la cacería ilegal y profanación de las especies que se comercializa a nivel nacional e internacional.

Según la Queensland Government (2002) *"La fragmentación del hábitat generalmente se considera una reducción en la continuidad de un hábitat a través de perturbaciones o pérdidas. Esta perturbación o pérdida puede ser el resultado de perturbaciones naturales o no naturales"* (p.6), en el caso del tráfico ilegal de especies marinas se establecen actos delictivos ilegales que van en contra de la biodiversidad, la estabilidad y el bienestar ambiental y por ende deben ser procesados por las instituciones a cargo.

Así mismo, "Colombia es un país con vocación marítima por naturaleza, su valiosa posición geográfica entre dos océanos, le permite el acceso y conexión por el mar a los principales centros económicos del mundo" (Armada Nacional Republica de Colombia, 2014b, p.5), económicamente es una ubicación estratégica que permite la comercialización de sus productos, sin embargo también es una desventaja en cuanto al tráfico ilegal de especies marinas que se desarrolla en los mismos espacios geográficos.

En concordancia lo anterior, Castaño (2017) menciona que el tráfico ilegal de especies marinas y especies silvestres en general *"Es considerado un problema de seguridad nacional que se da sobre todo en época de vacaciones y se mueve por rutas turísticas y zonas de tránsito"* (p.2), puesto que solo en el 2017 se incautaron más de 246.320 especies silvestres que se dirigían a la comercialización, las cuales se encontraban en condiciones desfavorables y peligrosas, sin las condiciones mínimas de seguridad y transporte de las especies, estableciendo una ruta de supervivencia con pocas posibilidades de cruzar una ruta segura, considerado como maltrato, tortura y violación a la fauna y flora del país.

Ante esta problemática la Armada Nacional de Colombia en su ejercicio de proteger y vigilar los diversos y únicos recursos naturales comba-

te el tráfico ilegal de flora y fauna, con estrategias de vigilancia, control y operativos de inteligencia a lo largo y ancho del territorio nacional, especialmente en espacios marítimos, fluviales y las vías terrestres en coordinación con la Policía Nacional; *“Entre agosto y octubre, elementos del Batallón 17 de la Brigada de Infantería de Marina No. 1 desarrollaron una operación sobre el río Magdalena, la principal arteria fluvial de Colombia”* (Pelcastre, 2016, p.5). Ambas instituciones luchan contra el tráfico ilegal de vida silvestre y la tala y comercio ilegal de madera y solo en el 2017 han *“Logrado la captura de 5.668 personas por la comisión de delitos contra el ambiente”* (Castaño, 2017, p.2), fortaleciendo la seguridad y defensa del medio ambiente.

Finalmente, Pelcastre (2016) establece que la importancia de la acción de la Armada Nacional en el tráfico ilegal de especies marinas es fundamental para atacar la problemática con estrategias que vigilen, controlen y prevengan ejercicios delictivos que pongan en riesgo la biodiversidad de espacios marítimos a nivel nacional. Su rol aporta seguridad y defensa del medio ambiente, no solo de especies marinas sino de la fauna y flora a nivel general, por ende su ejercicio estratégico para atender la problemática debe centrarse en las zonas más frágiles y establecer relaciones de acompañamiento estratégico con otras entidades como la Policía Nacional, Gobiernos departamentales y regionales, al igual que campañas de protección y conservación con las comunidades.

La armada nacional y el ordenamiento marino costero en contra del tráfico ilegal de especies marinas

La gran riqueza en recursos naturales de todo país está concentrado en las zonas marino costero al poseer las condiciones climáticas y ambientales para generar amplios productos y servicios de productividad y comunicación a nivel nacional e internacional, que alternadas con el turismo se convierten en un sistema altamente potencial, sin embargo el valor de esta riqueza más que un beneficio se convierte en una zona de empleo y explotación desmedida con distintos fines que causan caos y depresión en Ediciones EFIM

el territorio, por tal razón desde el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), UNESCO, ONGs y Foro Global sobre los Océanos, las Costas y las Islas (FGO) los gobiernos de cada país son convocados a crear y aplicar herramientas de ordenamiento y manejo costero con el objetivo de proteger y conservar en óptimas condiciones los mares, en especial en las zonas costeras mediando los conflictos por la competencia de estas zonas desde cada estado y plateando alternativas eficaces para solucionar los problemas de degradación de los recursos costeros, que en Colombia han sido apropiadas por la Armada Nacional (Naciones Unidas, 2003).

Dicho esto, el manejo costero integrado MCI en el territorio colombiano surge a partir a la Política Nacional Ambiental de Zonas Costeras de 1997 que tiene por objetivo restaurar los entornos y reservas naturales del sector costero del país y al mismo tiempo se busca mitigar toda acción que atente contra los bienes y servicios que provee este ecosistema, a través de un proyecto de formación para la población del territorio que requiere de prácticas de manejo y gestión de los recursos de su entorno (Minambiente, 2004).

Del mismo modo, la política MCI ha enfatizado en proyectos con impactos relevantes en amenazas a los ecosistemas marinos en los que se encuentra la planificación de sistemas que permitan contrarrestar los efectos del aumento del nivel del mar en Cartagena de Indias y Tumaco en el pacífico, igualmente se ha realizado una actualización y ajuste del diagnóstico y zonificación de los manglares de la zona costera que comprende desde el tamar occidental de Bocas de Ceniza hasta Galerazamba. Además la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Antárticos (CCRVMA) pretende promover la explotación racional de los recursos marinos y así evitar rupturas y desequilibrios significativos en las zonas de gran valor natural previniendo la disminución de cualquier especie, en especial las que se encuentran en vía de extinción, de esta forma se minimizan los riesgos o cambios en el ecosistema marino y para ello se establecen límites y medidas educativas

que regulen las actividades de la población para evitar la alteración de los ecosistemas.

Por su parte, El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1999) regula el ordenamiento marino de la alta mar, a través del de estudios e investigaciones que demuestran los índices significativos de afección a este ecosistema y como ello contribuye a la degradación de todas y cada una de las especies que yacen en el planeta tierra y la Armada Nacional combate dichas problemáticas como programas de supervisión permanente que conlleve a la erradicación de actos delictivos que atenta contra las personas, la fauna y la flora del país.

Con base en lo descrito, la gestión de la Armada Nacional basada en la importancia del ecosistema ha sido una necesidad que surge a partir de los informes de la Comisión Pew para los Océanos (Pew Oceans Commission) que tiene por objetivo la regulación y coordinación de las acciones humanas que buscan el aprovechamiento desmedido de alimentos y recursos que ofrecen estas zonas, las cuales han contribuido al fenómeno de explotación, desequilibrio y contaminación (Armada Nacional Republica de Colombia, 2014b). Es por esto, que en primera pretensión evalúa el impacto que sufren los peces por la degradación de hábitats y se crea un mecanismo de regulación donde se delimitan las áreas aptas para la pesca, la recuperación de espacios, estudio de las características oceanográficas y valores de los ecosistemas, en segunda instancia fomentar las técnicas preventivas para evitar estos problemas a través de instrumentos voluntarios, como el Código de Conducta para la Pesca Responsable, grupos de apoyo de limpieza, reglamentos y espacios informativos para el turismo, entre otros.

Biodiversidad marina y su explotación

La globalización ha sumergido a todo el planeta en una experiencia de relación y transformación económica que integra medios de explotación, expansión, diversos avances tecnológicos y científicos en pro de un proceso de evolución sumamente veloz, en relación a los cambios

que ha manifestado el territorio de acuerdo a la preservación de las tradiciones culturales, seguridad social, impacto ambiental y sostenibilidad. Las diversas problemáticas que aquejan el territorio marítimo costero colombiano se ven sumergidas en un conflicto político, económico y ambiental que degrada la calidad de vida del ecosistema.

De acuerdo con Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2014) *“La biodiversidad reconocida como la “variabilidad de organismos vivos, incluidos, entre otros, los ecosistemas terrestres y marinos y otros ecosistemas acuáticos, y los complejos ecológicos de los que forman parte; comprende también la diversidad genética dentro de cada especie, entre las especies y los ecosistemas”* (p.11), lo cual indica que la biodiversidad es un sistema explícito en el que cada especie cumple una función de demanda e interdependiente con los beneficios del contexto, donde la acción humana solo debe ser medidora y no un arma de destrucción que debilite el ecosistema, el medio ambiente y por ende su propia vida.

De otro lado, CEPAL (2001) sostiene que los ecosistemas y cada una de sus especies presentan diferentes expresiones de la vulnerabilidad social, que van desde la baja vigilancia, la contaminación, la explotación por caza en situaciones de desarrollo económico como práctica cultural, hasta la comercialización y tráfico de especies como ejercicio ilegal que busca primar el enriquecimiento ilícito por encima del equilibrio de la biodiversidad ecosistémica. El ejercicio de la Armada Nacional es fundamental para intervención de zonas marítimas y fluviales, es indispensable el establecimiento de áreas de protección y control que involucren a entidades y corporaciones ambientales, de esta forma se amplían los canales de prevención y vigilancia, en donde se debe capturar a toda persona que agrede de una forma u otra a las especies marinas desde el tráfico ilegal para la comercialización al interior y exterior del territorio colombiano.

De esta forma la Armada Nacional debe reducir y eliminar todo ejercicio de sobre explotación tráfico de especies marinas, ya que estas aportan

al desarrollo ecosistémico marino indispensable para la preservación de los ciclos y procesos ecológicos, los cuales incluyen una unidad funcional compuesta por “*Categorías de soporte, aprovisionamiento, regulación y cultura para el desarrollo de los diferentes sistemas culturales humanos en todas sus dimensiones (político, social, económico, tecnológico, simbólico, mítico y religioso)*” (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2014, p.11).

Conclusiones

Las afecciones de las actividades de pesca, el turismo y el saqueo legal o ilegal al ecosistema marino costero ha desencadenado un impacto nacional que reduce la calidad de vida y el tiempo de preservación de cada especie marina, por tanto es imprescindible acudir a mecanismos de regulación que involucre la participación de cada entidad que está implicada en la explotación y degradación de cada área, desde lo que compete a las funciones de la Armada Nacional en el cuerpo Naval y la Infantería de Marina, con el apoyo de instituciones reguladoras realizando operaciones de cooperación, asistencia humanitaria y apoyo.

Sin el ejercicio pertinente de la Armada Nacional el tráfico ilegal de especies puede masificarse y extenderse a lo largo y ancho del territorio, ya que esta organización da cobertura a los principales mares y puertos, por lo tanto es fundamental la implementación del Plan Estratégico Naval con esfuerzos especiales en zonas de gran vulneración, estableciendo en las mismas comunidades un plan de sensibilización y formación para que reconozcan la problemática del tráfico ilegal de especies marinas como una cuestión que repercute en sus familias y su ecosistema, al igual que ofrecer oportunidades de desarrollo económico en zonas fluviales, mares y puertos orientadas a otras actividades basadas en el cuidado, la planificación, la preservación y la rentabilidad de la zona, todo ello con el apoyo del Gobierno Nacional y las entidades ambientales desde la responsabilidad social.

Referencias bibliográficas

Armada Nacional Republica de Colombia. (2014a). *Políticas Institucionales*. Bogotá, Colombia. Gobierno de Colombia.

Armada Nacional Republica de Colombia. (2014b). *Plan Estratégico Naval*. Bogotá, Colombia. Gobierno de Colombia.

Castaño, K. (2017). *El tráfico ilegal de especies silvestres es una amenaza contra la biodiversidad*. Bogotá, Colombia. Las2Orillas.

CEPAL. (2001). *Las diferentes expresiones de la vulnerabilidad social en América Latina y el Caribe*. Nueva York, Estados Unidos. Seminario Internacional Naciones Unidas y Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía CELADE.

Constitución Política Colombiana. (1991). *Asamblea Nacional Constituyente*. Bogotá, Colombia, 6 de Julio de 1991.

CONVEMAR. (1999). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Nueva York, Estados Unidos. Naciones Unidas.

MINAMBIENTE. (2004). *Política nacional ambiental para el desarrollo sostenible de los espacios oceánicos y las zonas costeras e insulares de Colombia*. Bogotá, Colombia. Dirección General de Ecosistemas.

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2014). *Términos de referencia para la elaboración del estudio de impacto ambiental explotación proyectos mineros*. Bogotá, Colombia. MINAMBIENTE.

Naciones Unidas. (2003). *Informe del Concejo de Administración*. Bogotá, Colombia. Asamblea General.

Pelcastre, J. (2016). *Armada Nacional de Colombia enfocada en la seguridad y defensa del medio ambiente*. Bogotá, Colombia. Revista Digital Militar Diálogos.

Queensland Government (2002). *Fauna Sensitive Road Design: volume 1. Capitulo3*. Nueva York, Estados Unidos. Department of Transport and Main Roads.

Quintana, A., & Montgomery, W. (2006). *Psicología: Topics de actualidad*. Lima: UNMSM.

La Representaciones Sociales: Teoría, Evolución y Aplicabilidad: Una Mirada desde la Praxeología

Natalia Caraballo Noriega¹
Javier Prieto²

Resumen

El propósito de este artículo es realizar una revisión de la teoría de las representaciones sociales, diversos autores que han desarrollado el tema, su evolución y aplicabilidad en diversas áreas de conocimiento. Se hace un acercamiento a esta teoría a través de una búsqueda bibliográfica en plataformas como WOS (Web of Science) y Scopus, decantando por temas, autores y año de publicación, esto como un intento para ubicar un escenario de difusión para esta teoría. Finalmente, se hacen conclusiones sobre perspectiva general de la revisión y el estado de desarrollo.

Palabras Claves

Representaciones sociales, aplicabilidad, psicología, sociología, management, branding.

Abstract

The purpose of this article is to review the theory of social representations, various authors who have developed the topic, its evolution and applicability in different areas of knowledge. An approach to this theory is made through a bibliographic search in platforms such as WOS (Web of Science) and Scopus, decanting by themes, authors and year of publication, this as an attempt to locate a dissemination scenario for this theory. Finally, conclusions about the general perspective of the review and the state of development are made.

Keywords

Social representations, applicability, psychology, sociology, management, branding.

1. Especialista en Gestión Gerencial, Administradora de Empresas, Universidad de Cartagena; Joven Investigadora Colciencias – 2017. Contacto: natalia17_78@hotmail.com

2. Economista, Universidad de Cartagena

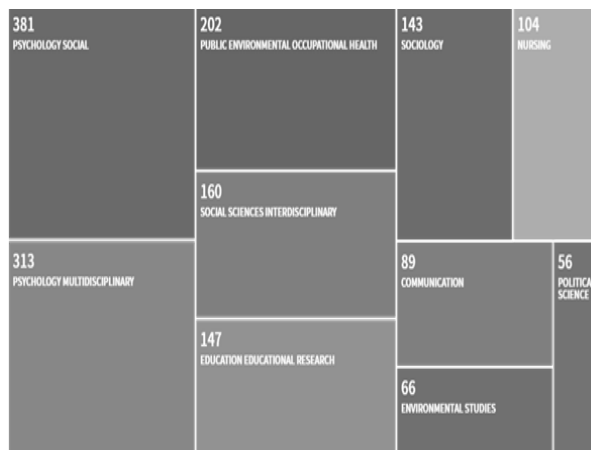
Introducción

El presente artículo pretende mostrar de forma sistemática aspectos clave sobre la teoría de las representaciones sociales, diversos autores y sus aportes, evolución de la misma y la aplicabilidad teórica en aspectos de negocios, gestión administrativa, branding e innovación, es así, que través de una búsqueda en la base de datos WOS (Web Of Science) se hace una búsqueda por tema teniendo en cuenta las palabras claves “social representations”, de esta búsqueda detallada realizada en Octubre de 2018, se obtiene un resultado de 2.306 artículos que se comprenden entre los años de 2014 al 2018, los cuales tratan las representaciones sociales como una herramienta para explicar fenómenos de diversas áreas como son los negocios, gestión administrativa, psicología, religión, leyes, geografía, arte, entre otras. La mayoría de los documentos se relacionan directamente con temas de psicología que equivalen al 17% del total de los resultados, asimismo se tiene que un 7% de estos se relacionan con la aplicación de las representaciones sociales en el área de Sociología, seguidamente un 4% equivale a documentos que enlazan las comunicaciones con la teoría de las representaciones sociales y un 2% con negocios y gestión administrativa.

Paralelamente se hace una búsqueda de información en la base datos de SCOPUS donde al escribir las palabras claves de “social representations” se presentan un total de 3.896 resultados compuesto por documentos como artículos, revisiones, resúmenes de conferencias y artículos para la prensa, cabe resaltar que estos documentos se han publicado desde 2014 hasta el 2018. Seguido a un proceso de filtrado se tiene que un 46% corresponde a documentos que tratan las representaciones sociales enmarcados en temas de las ciencias sociales, un 34% corresponde a temas de psicología y un 5% son los que relacionan las RS con los negocios, Gestión administrativa y contabilidad. Este último será el centro de acción de este artículo precisamente para reconocer la aplicabilidad de la teoría, reconocer su versatilidad y la utilidad de acuerdo a la finalidad del autor para abordar el objeto de estudio, en definitiva, se presentarán conclusio-

nes sobre los aspectos relevantes encontrados, puntos en común y aportes presentados.

Ilustración 1 Distribución de documentos por áreas de conocimiento según WOS



Fuente: Elaboración propia

Representaciones sociales

El estudio de la teoría de las representaciones sociales ha sido clave para abordar diversos fenómenos desde la interdisciplinariedad y como medio para tratar de responder a las necesidades de los autores, bien sea para dar una perspectiva epistemológica de la teoría en sí, revelar la influencia de un pensamiento grupal en la percepción de la realidad o en la forma como un fenómeno es percibido de forma colectiva, autores como (Bonetto, 2018) aborda las representaciones sociales como una teoría que se construye de una realidad social y necesidades afiliativas. Esta teoría tiene una estructura cuyo significado se fortalece para los individuos de una sociedad consolidados en objetos y símbolos, de igual forma, tiene en cuenta la relación entre la perspectiva de los individuos y del colectivo para entender la realidad, esta perspectiva hace ver a los individuos como una “especie” desde el punto de vista biológico y psicológico, esto como característica esencial para las manifestaciones de la mente individual y su pertenencia con un colectivo.

De acuerdo a este estudio las representaciones sociales surgen en las comunidades como una dinámica de selección natural que integra una perspectiva revolucionaria para abordar la con-

cepción y términos indispensables para el pensamiento y las necesidades humanas. Esta dinámica es precisamente la de dar un significado al entorno, en otras palabras, es más una perspectiva moderna alejada de la contribución del debate del renacimiento y de la cognición epistemológica de la parte social, en otras palabras, no es más que una visión que permite la construcción de enlaces con otras teorías para significación de la realidad social y que estén a favor de las conexiones teóricas y metodológicas.

Como se ha dicho la relación de los individuos con la realidad social es fundamental para consolidar una teoría de las representaciones sociales, en otros estudios como en el de (Federico, Galli, Fasanelli, & Schember, 2017) se expresa que la dinámica de dar significado a la realidad está ligada con los símbolos y conceptos que se desarrollan dentro de un colectivo, lo que se conoce como cultura, es así, que estos autores explican que las RS dan sentido a la cultura a medida que las personas piensan teniendo en cuenta el lugar donde se desenvuelven. Esto es la mejor vía para entender el porqué y el cómo se piensa en relación al mundo que nos rodea empezando por el entorno más próximo.

Se continúa con la búsqueda de información para ampliar el concepto de representación social, es así que según diversas perspectivas se evidencia una nueva visión en relación a la comprensión de la realidad y la cultura para estudiar la historia de los colectivos y la composición de un pensamiento, (Liu & Hilton, 2005) analizan las representaciones sociales como una realidad social que legitima los acuerdos políticos y sociales de una comunidad, esta connotación es particularmente útil para definir los grupos sociales, por ejemplo, en las sociedades se pueden identificar mediante las RS a los ricos, los mecánicos, mujeres y según nacionalidad Europeos, Americanos o Africanos. Las RS describen la historia de las comunidades con elementos descriptivos estos incluyen eventos, sucesos democráticos, entre otros., por otra parte, esta teoría facilita a las comunidades establecer la normatividad y elementos constitutivos de los grupos sociales, en otras palabras, no es más que las reglas, normas, códigos morales, leyes sobre lo que se puede hacer y lo que no.

Ediciones EFIM

Las representaciones sociales permiten expandir el análisis social en diferentes vías, el componente descriptivo de la misma admite que un colectivo no solo está compuesto de estereotipos sino también de una narrativa explicativa, que muestra una guía para responder a las situaciones presentes, en definitiva, las RS permiten en una sociedad determinar los roles de villanos, héroes, legitimar actos y sentenciar políticas. Teniendo en cuenta los aportes señalados anteriormente sobre las RS es claro que es tema central para abordar diversas temáticas por lo que revistas a nivel internacional han publicado un sinnúmero de artículos científicos que la abordan, en este sentido las RS se vislumbran como una forma de entender la realidad, códigos y símbolos, de este perspectiva se destacan autores como (Joffe, 2003) quien se refiere a la conceptualización de RS en torno a los paradigmas sociales que se dan cuando se pretende entender el entorno, centrándose en los factores que van más allá de los procesos de información individual, se toma como referente el concepto de riesgo que se comprende en cada uno de los colectivos que contienen los pensamientos escepticos de las personas.

La teoría de las representaciones sociales toma un mapa de procesos que incluye aspectos socio-culturales, históricos y fuerzas específicas que se convierten en los sedimentos de las experiencias particulares propias, es decir, los plurales responden a los individuales, éstas emergen de una interpretación de eventos consensuados en relación a un fenómeno específicamente de las relaciones sociales. Como se mencionó anteriormente (Joffe, 2003) hace énfasis en las RS como una forma de comprender cómo se experimenta colectivamente el riesgo a situaciones de peligro por parte de las personas, el autor enfoca su trabajo a la contribución de las RS para percibir nuevos eventos que sean de riesgo para el ser humano en su colectividad, que específicamente se enfocan a salud, biotecnología, problemas mentales, los roles del ser humano en la sociedad y los procesos intrapersonales. Se puede afirmar que esta orientación de la teoría es de forma psicodinámica para dar una postura ante los potenciales peligros que operan en torno a la ansiedad afectando a una sociedad en

general, en otras palabras, las personas según su representación de mecanismos de defensa que generalmente se asocian a los sentimientos y experiencias en riesgos.

(Bauer & Gaskell, 2008) a diferencia de los otros autores mencionados en este artículo estos se centran más en la historia del estudio de las RS en relación a los avances en psicoanálisis de los años 50's en la sociedad francesa que empíricamente muestran la comunicación como un proceso en constante cambio, que involucra tener dificultades, intuición, metáforas y críticas para su formación. Los autores toman las anotaciones de Durkheim para expresar el pensamiento colectivo en los que la distorsión y la difusión son ejemplos claros de RS, esto conlleva a pensar en las ideas que surgen de los procesos comunicacionales y lo que sucede cuando estas ideas se comparten en un contexto particular por un grupo, es por esto que de acuerdo al pensamiento de la comunidad francesa en los años 50 se divide el psicoanálisis en un colectivo liberal de la zona urbana con opiniones escépticas basados en la asimilación de un contexto católico y otra parte con estereotipos comunistas que van en contra de las ideologías planteadas a la fecha, en otras palabras las representaciones se consolidan como una resistencia a lo que la sociedad determina. Por otra parte, las RS de acuerdo a estos autores, es una teoría de las dinámicas y representaciones del sentido común, sin dejar de lado la relación de la ciencia como fuente para generar conocimiento, en definitiva, “la forma en que se desarrolla la teoría, proporciona orientación sobre la conducción de la investigación empírica y despliega poderes sintéticos tanto dentro de la psicología social como a través de otras disciplinas, satisface los criterios que demarcan un programa de investigación “progresivo”” (Bauer & Gaskell, 2008).

En torno a esta revisión sobre la teoría de las RS, se encuentra que (Castro, 2006) hace un paralelo entre las representaciones sociales y los estudios teóricos sobre los problemas ambientales, en este se mira la evolución teórica desde que Moscovici en el lapso de 1961 a 1976 estudió la difusión de las ideas psicoanalíticas desarrolladas en Francia en los años 50, la cual toma

fuerza en los 80 con la consolidación como una psicología social, en esta década la aplicación no fue clara y más adelante se da la clarificación de la perspectiva del espacio social y el conocimiento psicológico, una de estas aclaraciones está ligada a la relación entre sujeto y objeto en el que el conocimiento se construye de forma colaborativa, todo esto con el fin de defender la imperante relación entre las fuentes culturales, el lenguaje y la comunicación.

(Elcheroth, Doise, & Reicher, 2011) afirman que las RS no son solamente es la forma de entender la cultura, el contexto y la realidad social, sino que constituyen en sí la realidad social y que en algunas ocasiones éstas cambian la naturaleza de nuestra realidad. Las RS organizan las prácticas sociales que nos consolidan en actores del campo político/social, éstas determinan las formas de actuar que son imaginables e inimaginables, bien decía el político conservador Británico Rab Butler que la política es el arte de lo posible, entonces las RS dibujan las fronteras de lo posible. En este estudio se concluye que las RS son una nueva forma de ver la realidad política, cabe resaltar que esto no es completamente nuevo pero es una invitación a que esta teoría se centre en un análisis de la psicología política y en segundo lugar, integrar consistentemente las formas para estudiar el fenómeno político-social.

Desde otra perspectiva, (Moloney, Hayman, Gamble, Smith, & Hall, 2017) ofrecen información sobre las RS en cuanto a un marco de investigación para diversos autores que le dan sentido a temas complejos, nuevos o problemáticos del entorno, todo esto enfocado desde temas sociales a temas científicos o de salud. Asimismo, se afirma que las RS tienen su origen en la discusión e interacción entre individuos, esto sin dejar de lado las experiencias particulares de los hombres precisamente por la importancia de dicho pensamiento individual para ilustrar sobre la sinergia que da origen a un pensamiento colectivo. Se resalta que las RS son una teoría constructivista, en la que los individuos y los grupos sociales crean la realidad en la que se discute y comparte una realidad tanto para las representaciones sociales de objeto como para las representaciones del objeto social.

Tabla 1. Autores abordados a lo largo del artículo.

Nombre Artículo	Autor	Fecha	Método	Aporte a la teoría
Risk: from perception to social representation	(Joffe, 2003)	2003	Revisión bibliográfica de diferentes artículos sobre riesgo, sentido común, representaciones sociales y psicología.	Aporta un enfoque en el que las RS muestran una fuerte crítica a la percepción del riesgo, debido a que en ocasiones dichas percepciones son erróneas para las personas. En otras palabras a través de las RS se e han direccionado hacia la comprensión del sentido común de los individuos y las estructuras de significado para ellos. De igual forma, las RS aportan un método que ayuda a comprender los factores contextuales que alimentan el pensamiento del hombre.
The British Psychological Society How the past weighs on the present : Social representations of history and their role in identity politics	(Liu & Hilton, 2005)	2005	Estudio de los diferentes grupos con impacto significativo en el sentido de identidad y nuevos retos para el presente. Realización de encuestas, revisión de políticas e historia en general.	Las RS aportan una legitimización del social y a los acuerdos políticos, estos ayudan a definir grupos sociales. En otras palabras, las RS tienen componentes descriptivos que san claridad a los símbolos ligados a la sociedad.
Applying social psychology to the study of environmental concern and environmental world-views: contributions from the social representations approach.	(Castro, 2006)	2006	Investigación metodológica sobre problemas ambientales desde los años 70, articulación de variables socio-culturales en la forma de crear representaciones y la consistencia teórica de los cambios ambientales.	Las RS son una parte molar relacionada con los sistemas políticos de los individuos y colectivos, El enfoque de representación social ayuda a mostrar cómo los estudios sobre la preocupación ambiental puede beneficiarse de: (1) la aclaración de los conceptos que guían la investigación, la ampliación de los niveles de análisis abordados, y una estrategia de triangulación en
Social representations theory: A progressive research programme for social psychology	(Bauer & Gaskell, 2008)	2008	Revisión bibliográfica del concepto de representación social, sentido común, segmentación social, psicología social.	Las RS en relación a los avances en psicoanálisis de los años 50 's en la sociedad francesa que empíricamente muestran la comunicación como un proceso en constante cambio, que involucra tener dificultades, intuición, metáforas y críticas para su formación.
On the knowledge of politics and the politics of knowledge: How a social representations approach helps us rethink the subject of political psychology	(Elche-roth et al., 2011)	2011	Repaso de la teoría a través de conceptos como conocimiento compartido, poder, realidad social, meta conocimiento y comunicación.	Las RS no son solamente la forma de entender la cultura, el contexto y la realidad social sino que constituyen en sí la realidad social y que en algunas ocasiones estas cambian la naturaleza de nuestra realidad. Las RS organizan las prácticas sociales que nos consolidan en actores del campo político/social. Estas determinan las formas de actuar que son imaginables e inimaginables, bien decía el político conservador Británico Rab Butler que la política es el arte de lo posible, entonces las RS dibujaban las fronteras de lo posible.
The construction of icons as a means of access to the social representation of culture	(Federico et al., 2017)	2017	Entrevista a 620 estudiantes para reconocer la idea homogénea de cultura.	Las RS dan sentido a la cultura como esa forma en que las personas piensan teniendo en cuenta el lugar donde se desenvuelven. Esto es la mejor vía para entender el porqué y el cómo se piensa en relación al mundo que nos rodea empezando por el entorno más próximo.
Translation strategies, contradiction, and the theory of social representations: Why discussing needles may improve blood donor retention.	(Moloney et al., 2017)	2017	Encuesta online aplicada a una muestra de 703 residentes de Australia para reconocer las representaciones sobre las dimensiones de la donación de sangre.	Las RS en cuanto a un marco de investigación para diversos autores que le dan sentido a temas complejos, nuevos o problemáticas del entorno, todo esto enfocado desde temas sociales a temas científicos o de salud. Asimismo, se afirma que las RS tienen su origen en la discusión e interacción entre individuos, esto sin dejar de lado las experiencias particulares de los hombres precisamente por la importancia de dicho pensamiento individual para ilustrar sobre la sinergia que da origen a un pensamiento colectivo

Fuente: Elaboración propia

Evolución de la teoría de las Representaciones Sociales

Habiendo analizado diferentes perspectivas sobre la teoría de las representaciones sociales y cómo los autores abordan y desarrollan la teoría, se hace necesario saber cómo ha sido la evolución de la misma en las diferentes áreas de conocimiento, bien sea en Psicología, Ciencias Sociales, Administración y Negocios. Seguidamente se encontrará a detalle los hallazgos para cada área según las bases de datos de WOS (Web of Science).

Evolución teórica de las RS en Psicología

De los 2.306 documentos, 382 corresponden a artículos relacionados con Psicología en sus ramas sociales, teóricas e interdisciplinarias centrándose en la historia de las sociedades y cómo a través de las RS se reconoce el legado de determinados actos en la antigüedad, la percepción de las comunidades sobre temas sociales como la discriminación, colonización y la posición social de cada grupo de personas. Ahora bien, se hace una descripción detallada de varios autores de esta área en relación a las RS y su aporte para la evolución de la misma.

Durante esta búsqueda el patrón clave es abordar las RS como una parte de la psicología social que pretende explicar el pensamiento compartido de un grupo de personas que se han enfrentado a un fenómeno social, es así que (Licata et al., 2017) se enfocan en analizar el Colonialismo en África y Europa desde el siglo XVI hasta el siglo XX, por lo que se tiene en cuenta la influencia de este proceso en la identidad de las personas colonizadas y de los que entraron a conocer aspectos sobre dicha colonización, por esto, se hace una investigación tomando una muestra de 1.134 estudiantes universitarios de tres países europeos y de seis africanos para conocer las Representaciones sociales de la estructura alrededor de la cultura tanto europea como africana, asimismo, saber si las representaciones sociales del colonialismo fueron mejor asimiladas por los europeos o por los africanos, la consideración de negativo o positivo por am-

bas partes y las expectativas de ambos grupos sociales para procesos de reparación ante los daños ocasionados.

Continuando con lo anterior, la teoría de las RS evoluciona hacia un plano social en el momento que explica un proceso histórico como es el colonialismo, exponiendo que este se estructura cruzando dos dimensiones octogonales, una que está ligada a la explotación y abuso impuesto por las personas líderes de la colonización y otra en el desarrollo de infraestructura física y procesos educativos que trajo consigo el pueblo europeo a territorios como Angola, Cabo verde, Burundi, República Popular del Congo y Mozambique. Ante los estudios realizados se tiene que a través de la teoría de las RS se conoce la percepción del proceso de colonización en territorios africanos y se observa que los adultos asumen este proceso como una vía para el desarrollo en la civilización, desarrollo de infraestructuras y educación, mientras que las generaciones más jóvenes tienen una imagen en la que lo imperante fue el racismo, explotación y precarios servicios de salud, trabajo forzado y abuso moral, finalmente los de mediana edad incluyen en sus representaciones una mezcla de ambos aspectos mencionados anteriormente.

En definitiva, con las RS se logra validar la bi-dimensionalidad de la estructura del colonialismo para diversos grupos sociales, se hace un paralelo entre la explotación y el desarrollo que hubo a raíz de este proceso, por otra parte, se destaca que los jóvenes a pesar de tener los mismos rangos de edad pueden tener representaciones diferentes como fue en el caso de los jóvenes europeos que perciben la colonización como negativa y los africanos lo representan como algo no del todo negativo sino que también trajo consigo otros aspectos más positivos. Las RS para este caso están conectadas con la identidad nacional.

Como es claro la teoría de las RS sirve como herramienta para entender fenómenos sociales y es abordado desde la mirada de Psicología Social por (Kadianaki & Andreouli, 2015) quienes hacen este tipo de análisis para conocer las esencialidades en relación a las Representaciones Sociales de la ciudadanía desde la mirada de

ciudadanos griegos y migrantes. Ante la legislación sobre la ciudadanía griega se hace un estudio sobre las representaciones de ciudadanos y no ciudadanos griegos sobre esta normatividad, es así que se conceptualiza en primera instancia la ciudadanía como una categoría discursiva que sirve como fuente clave para la argumentación, también se afirma que la ciudadanía está ligada con los derechos de los migrantes, es decir, entender la ciudadanía también es un significado simbólico de las fuentes que van en contra de la inclusión de migrantes.

En segundo lugar, se hace una definición del objetivo del trabajo el cual es saber la contribución de la psicología desde una perspectiva empírica y teórica, desde esta última las RS se constituyen como un complemento para aportar una visión política y psicológica de la ciudadanía, dicho de otra manera, la dimensión política implica tener claro conceptos como esencialismo para hacer viable una representación. Las Representaciones como sistema de conocimiento permiten a las personas construir un significado para el conocimiento acerca del mundo social y de la posición de cada individuo. Con esto es claro que para construir significados los patrones de comunicación son importantes para actuar como mediadores sociales en la relación entre grupos.

En este sentido, la teoría pasa de ser una simple forma de explicar los fenómenos en un colectivo a ser más bien un parámetro comunicacional para entender las relaciones entre individuos y algunos aspectos de tema social que los impactan, de acuerdo al estudio anterior se concluye que el concepto de ciudadanía tiene una representación construida específicamente relacionada a los derechos de los migrantes, en un campo inexplorado la perspectiva de los migrantes es dualista y muestra un énfasis político que está enfocado al individuo más allá de una explicación psicológica. En definitiva, con la ayuda de las RS se identifica en la comunidad griega que la sociedad tiene presente siempre el origen étnico, el civismo y la participación ciudadana, la dicotomía de estos aspectos ha evolucionado para acentuarse en la cultura de la ciudadanía y las imágenes de la misma.

Como se ha dicho, las RS son útiles para dar explicación a la realidad y entender situaciones de tipo político y social, estas también facilitan conocer cómo está representado un concepto en la mente de un colectivo. Es así que (Greenland, Andreouli, Augoustinos, & Taulke-Johnson, 2018) abordan mediante un estudio las representaciones la discriminación, para el que describen un contexto en el que para la mayoría de las personas el concepto de discriminación es negativo sin reconocer las fronteras entre discriminación y no discriminación, por este motivo se hace un estudio con entrevistas de tipo cualitativo y grupos focales con minorías con una muestra total de 54 personas divididas entre mayorías (heterosexuales y blancos) y minorías (negros, asiáticos y gays).

Ante esto es evidente que la evolución de la teoría es esencial para la comprensión de diversas situaciones sociales, como muestra (Lelaurain et al., 2018) abordan la violencia domestica a través de las RS, así como se ha tratado la discriminación, política, temas de ciudadanía, migración, abusos, historia y grupos étnicos, estos autores presentan una investigación que encaja con el concepto de representación social para analizar el impacto de las ideologías sobre la violencia entre parejas, se utiliza un método mixto en el que se hacen dos estudios en el primero intervienen 24 participantes a quienes se les pregunta sobre la violencia entre parejas y su perspectiva, paralelamente en un segundo estudio se cuestiona a 123 participantes sobre los resultados del primer estudio para evaluar la severidad y justificación de las representaciones sobre este fenómeno en la sociedad francesa específicamente.

Las Representaciones sociales ofrecen un marco heurístico psicológico para entender los hechos sobre la violencia de género, estas pueden definir los tipos de conocimientos que desarrollar la interacción social, los cuales tienen una finalidad práctica que lleva a construir la realidad común para un grupo. El aporte de este trabajo a la teoría es precisamente el de generar un referente sobre la realidad y los procesos de pensamiento que se dan diariamente en los que están envueltas las RS, este acercamiento

socio-constructivista nos permite re-considerar los individuos y grupos como parte de un mundo de objetos que son analizados en relación a los otros, que es el corazón de las inscripciones sociales y los procesos de participación.

En este sentido, la evolución teórica permite para este estudio saber la lógica y significados para los diferentes grupos sociales en lo que concierne a la violencia de género, cómo estas representaciones guían la comunicación y las relaciones interpersonales entre los grupos, en otras palabras, cada grupo interpreta este fenómeno según su realidad, por ejemplo los hombres tienden a ignorar este tipo de situaciones más que las mujeres quienes quizás han sido víctima de algún tipo de violencia, de igual forma, las mujeres son más propensas a buscar ayuda para las víctimas que los hombres, por esto las RS permiten explicar las diferencias en lo que compete a creencias, normas y roles que definen asuntos de identidad.

Siguiendo con este recorrido sobre la evolución de la teoría de las RS en cada una de las áreas de conocimiento delimitadas en este artículo, a continuación se expresa la importancia de las RS en el área de las ciencias sociales y cómo su evolución teórica ha permitido conocer aspectos claves sobre la memoria colectiva, motivación de las personas, la identidad y actuaciones de acuerdo a determinados fenómenos.

Evolución teórica de las RS en Ciencias Sociales

En la revisión temática sobre “Representaciones Sociales” se hace filtros por categorías según el tipo de artículo y el área de conocimiento, dentro de las categorías determinadas por Web of Science, se encuentra la de “Social Sciences” en la que se haya un total de 160 documentos que utilizan el concepto de RS para explicar ciertas situaciones sociales y evolucionar en cuanto al concepto de la misma y su utilidad. En primera instancia se tiene el artículo de (Koshkin, Abramov, Rozhina, & Novikov, 2018) se estudia el papel de las RS en la motivación de los estudiantes para adquirir educación superior, teniendo en cuenta las representaciones de cada

estudiante sobre la motivación y estrategias por parte de las universidades para retener a sus estudiantes a la vez que desarrollan metodologías para incentivar la realización de cursos vocacionales, en este sentido, se hace una encuesta a 452 estudiantes rusos en los que se analiza las representaciones sobre la educación superior teniendo en cuenta el contexto, condiciones y costo, representaciones sobre los requisitos para estudiar determinadas carreras profesionales, características y expectativas.

Es así que este trabajo aporta una perspectiva sobre la estructura de las RS, en la que se tiene en cuenta tres elementos como son la sensibilización de la información, campo de representación y afirmación. Todo esto para saber que en primera instancia las representaciones se forman con una sensibilización de la información para caracterizar contenidos según un material desde el punto de vista cualitativo, la representación expresa de forma general la actitud del sujeto sobre el objeto representado.

Dicho de otra manera, las RS se constituyen en el centro de la memoria colectiva de un grupo, se define a través de un consenso el cual es estable, coherente y sostenible, no es muy sensible al contexto actual, cumple la función de generación de nociones e identifica la estructura de la representación en sí misma. Con este estudio se puede reconocer el impacto de las RS en el comportamiento de los grupos y define las variables de actuación individual y colectiva, es decir, en las interacciones entre personas las RS determinan un potencial en el campo de comunicaciones, el valor de las ideas expresado desde diferentes puntos de vista y la función de orientación hacia funciones específicas.

Se destaca la contribución teórica para la generación de nuevas representaciones en el que el comportamiento no es unidireccional sino que se convierte en el insumo clave para nuevas representaciones en relación a algún fenómeno, a la vez que se reconstruye los elementos del mundo externo se va dando significado al comportamiento de los individuos. Continuando con los aportes de los estudios a la teoría de las RS, se hace un paralelo con la educación superior en el que se tiene presente los constantes

cambios de las tecnologías y su influencia en las condiciones de trabajo, se percata de que a raíz de esto la sociedad contemporánea se encuentra confusa sobre que estudios realizar, las responsabilidades de estudiar y trabajar, asimismo el impacto en la identidad, y en que entre más alto nivel de estudio se podrá acceder a un mejor empleo, esto respaldado con cifras de estudios sociológicos en los que un 67 % de los empleadores rusos dan más importancia a diplomas y certificados cuando eligen a un trabajador para sus compañías.

En definitiva, este estudio permite comparar las RS con otros factores que afectan las aspiraciones de las personas en relación a algún propósito, es específico las RS para la educación superior en estudiantes es más orientado a la educación vocacional como medio para adquirir certificados y diplomas en cursos avanzados enlazados a propósitos a largo plazo. Las representaciones tienen un aporte positivo para los estudiantes en torno a acciones para ser líderes universitarios y sus grados teniendo en cuenta motivaciones de costos, cultura y otros.

Evolución teórica de las RS en Administración y negocios

De acuerdo a una búsqueda exhaustiva en Web of Science los resultados para artículos relacionados con Administración y negocios son claves para tratar temas como la apropiación de tecnologías en las empresas, análisis de las representaciones de estudiantes de negocios, nivel de satisfacción de clientes en relación al papel de las RS, en este sentido se abordan teóricamente estos documentos para reconocer cuál ha sido la evolución teórica de las RS en la explicación de diversas situaciones en el plano administrativo.

(Bartels & Onwezen, 2014) se enfocan en la teoría de las RS para reconocer clientes y su identidad con relación a la comida orgánica y su incidencia en la compra de productos que afectan el ambiente, para lo que se hace un sondeo con 1.006 clientes del Reino Unido, el cual busca demostrar que como clientes estamos más ligados a las tecnologías de producción de alimentos que a la compra de productos que sean

amigables con el ambiente y que respeten las normas ética de protección de la salud.

Es claro para estos autores que las experiencias de los consumidores son variadas según sus necesidades, por ejemplo algunos consumidores ven la comida como una simple necesidad, otros la consideran como un punto importante de su vida, es así que a través de las RS se puede dar un significado a los productos e incidir en su proceso de compra, todo esto sabiendo que esta teoría se conoce como el sistema de valores, ideas, creencias y prácticas que se comparan entre individuos de un colectivo. Una nueva perspectiva sobre la teoría se ve evidenciada en este artículo en el que se tiene una aplicación a la comida en el que se evalúa la consideración de los consumidores sobre adherencia a la tecnología de producción, la procedencia natural de dichos alimentos, la necesidad de comer o la satisfacción de comer, todos estos aspectos claves para saber las dimensiones de la identidad con la comida y sus variedades y asimismo para estudiar la influencia de tendencias de cuidado ambiental en la selección y compra de determinados productos alimenticios.

Después de tener en cuenta dichas variables y la aplicabilidad de las RS, los resultados muestran la relación entre la adherencia a productos naturales y el cuidado ambiental y de la salud, en otras palabras los consumidores tienen diferentes motivaciones para comprar un producto orgánico, y además está ligado a quienes consumen alimentos por satisfacción no desean comprar productos orgánicos ni mucho menos para ayudar al ambiente. En definitiva, con las representaciones sociales se percibe que la idea de comprar determinados productos es muy variada según las necesidades del consumidor, las edades y el ambiente en el que se desenvuelve.

Continuando con esta misma corriente se encuentra otro estudio en el que se analiza la percepción de los clientes sobre los diversos medios de pago según un análisis a través de las RS, (Penz & Sinkovics, 2013) describen los sistemas sociales como prioritarios para dar forma a las necesidades de los clientes para comprar y pagar por sus productos, en este caso las RS permiten desenredar las fuentes de la actitud

individual o diferencias y similitudes con los grupos sociales como referentes para identificar el comportamiento del consumidor, de igual forma se identifica el concepto abstracto de sistemas de pago en relación a objetos tangibles y el impacto social de los prototipos de pago que son innovadoras bien sea tarjetas de crédito, cajeros automáticos y tarjetas débito.

Las RS para este caso se analizan como una teoría que hace constructos sobre la existencia, relaciones sociales y la formación de conocimiento teniendo en cuenta la perspectiva del sentido común, así pues, esto refuerza la concepción sobre los productos y su asociación con nuevos productos, esto es para permitir una evaluación sobre productos en comparación con los pensamientos de grupos sociales que ajustan su pensamiento sobre las innovaciones del mercado.

Por otro lado, la exposición a los medios y la interacción con otros individuos ayuda a crear una percepción de consumidor que se posiciona en el plano familiar, especialmente de frente a las nuevas tendencias económicas, opiniones de expertos y comparación de opiniones con pares, en este contexto, la teoría de las RS golpea la ideal de intercambio social en Marketing. En suma, las RS son una forma amplia para reconocer las estructuras de consumo, el contexto social en el que los consumidores aprenden, percepciones y desarrollo de su visión en torno a una concepción teórica colectiva, aterrizado al estudio se puede conocer las ideas sobre las innovaciones para pagos y la integración con las formas tradicionales de pago.

Se analiza en este punto las RS más allá de una forma para explicar el comportamiento del consumidor en relación a determinados productos y las formas de pago, en este sentido se miran las RS como un nuevo concepto para explicar el pensamiento compartido que se consolida como sentido común, los autores (Schultes, Kollmayer, Mejeh, & Spiel, 2018) empirical studies focusing on stakeholders' attitudes toward evaluation are scarce. The present paper explores the approach of assessing social representations as indicators of people's attitudes toward evaluation. In an exploratory study, two groups were surveyed: University students (n=60 hacen un

análisis de los “grupos de interés” para las empresas a la luz de esta teoría, es así que se da un paso más sobre la teoría al describirla como un sistema de posiciones, opiniones y valores que se relacionan a un objeto social, dicho objeto social puede ser entendido de diversas formas por cada grupo social lo que es un desarrollo empírico de la teoría en el siglo XX, es decir, la evaluación de la sociedad se convierte en parte fundamental de la organización en variedad de campos lo que permite tener bases de comunicación y acción. En otras palabras, este documento se centra en conocer las representaciones sobre evaluación y puede que esta no este conforme a un concepto científico de la palabra “evaluación”, precisamente por el rol determinante de las actitudes y relaciones de los grupos de interés en sus contextos sociales.

Estas representaciones se pueden estructurar en dos secciones que son el corazón y la periferia, el corazón representa las bases de la representación y que no cambian tan fácilmente como si lo hacen los elementos de la periferia, es así que entre más cambios tenga el corazón más cambiará la representación lo cual debe ser importante tener en cuenta para definir de forma organizacional a qué mercado enfocarse. Por estos motivos, existen métodos para evaluar las RS como son las entrevistas, análisis de contenido de diversas fuentes y análisis de libre asociación los cuales revelan las formas de pensar individualmente y la relevancia en un sistema social.

Como aporte de estos autores se tiene que las RS son vistas como indicadores de las posiciones, opiniones y valores de diferentes grupos sobre un concepto determinado, por lo que para el estudio es importante saber la percepción de evaluación aplicada a las organizaciones. En definitiva, con este estudio se pudo concluir que la evaluación se puede abordar desde la metodología de libre asociación como indicador de actitudes frente algo, y que especialmente la actitud de los “grupos de interés” toma importante lugar para evaluar procesos y dar mejores beneficios a determinados procesos.

Ante la necesidad de explicar las necesidades de un grupo en particular y cómo esto afecta a los negocios y la toma de decisiones en torno

a productos y servicios ofrecidos, (Lai, Morrison-saunders, & Grimstad, 2017) desde otra perspectiva toman las RS para explicar la operación de pequeñas empresas en el sector turístico en zonas rurales, se distingue entre la percepción de los gerentes de estas empresas y la motivación para obtener información de la población sobre los cambios de perspectiva del turismo y normatividad vigente sobre las necesidades del mercado en acomodación y estilos de vida.

A través de entrevistas a propietarios de establecimientos turísticos en Australia se examina las RS como una teoría en la que las personas se comprometen con la tarea de dar sentido común al mundo en el que se desenvuelven y comunicárselo a los demás, a la luz de esta teoría se comprende la realidad individual sin dejar de lado las representaciones colectivas, lo que se toma como referente para explicar los cambios en entornos rurales que se consolidan como retos existenciales para los gerentes y propietarios de sitios turísticos, es decir, se examina la dinámica de las RS para inducir al cambio cultural y de creencias sobre un objeto.

Como resultado de entrevistas a habitantes y gerentes de lugares de interés turístico en Gloucester se tiene que las RS sobre el lugar es que es reconocido por su ambiente natural y atractivo natural en cascadas, granjas y verdes pastos, sin embargo este destino en el que residen y operan sus negocios han sido influenciados por el turismo interfiriendo con dicha representación. Se revelan que muchos propietarios / gerentes se involucran en el sector del alojamiento principalmente motivado por objetivos de estilo de vida. Estos objetivos están estrechamente relacionados con lo que representa el destino como un lugar y lo que tiene para ofrecerles como residentes y propietarios / gerentes. El destino se representa principalmente como un paisaje natural y comunidad rural con las cualidades deseadas.

A través de las interacciones con el área por un período de tiempo, el área ha de convertirse en hogar de un sentido de apego al lugar, auto-identidad, y comunidad. Los cuatro temas que componen la representación servir como anclas para guiar la visión de los propietarios Ediciones EFIM

y gerentes y expectativas para su negocio y el futuro desarrollo de la zona.

Aplicabilidad de las Representaciones Sociales
Como es claro la evolución de la teoría de las RS ha sido acelerada y se centra en ampliar la concepción sobre principios, valores y conocimiento del entorno por parte de los individuos y la forma en que lo comparten dentro de un colectivo, es así que esta teoría ha dado pie a diferentes estudios en áreas sociales y de administración en los que se mira desde otra perspectiva la utilidad de la teoría para explicar determinados fenómenos, en definitiva, saber el pensamiento y percepción de un colectivo sobre una situación permite saber cómo actuar, las estrategias a determinar y los campos de acción para construir un mejor panorama que beneficie a todos.

En este sentido, a continuación se hace una recopilación de diferentes estudios para analizar la aplicabilidad de la teoría de las RS en campos de Innovación, Management y Branding. Se hace un filtro de documentos por categoría y dentro del campo denominado Management se encuentran un abordaje desde la aplicabilidad de las representaciones sociales para los estilos de consumo, la incidencia de la tecnología en las empresas y las vulnerabilidades del consumidor en relación a una coyuntura en particular.

Aplicabilidad en Innovación

Del total de artículos el de los autores (Levidow & Upham, 2017) se centra en temas de Innovación y utilizan las RS junto a la perspectiva multinivel para mostrar cómo una nueva tecnología está “anclada” de manera diversa en la sociedad desde diferentes puntos de vista, específicamente se hace un estudio de la innovación en los tratamientos térmicos de residuos sólidos municipales dentro de un régimen amplio de “energía a partir de residuos” en el Reino Unido, esto se convierte claramente en una oportunidad para empresas gasificadoras para generar incineradores para dar jerarquía a los residuos. Es así que cada grupo de interés tiene una representación social y un criterio sobre los diferentes marcos socio-cognitivos en relación a esta novedad.

Desde esta perspectiva las RS se analizan como una teoría socio-psicológica de la cognición que tiene una alta influencia social en la que los actores buscan entender lo desconocido para hacerlo “familiar”, se intenta anclar las ideas extrañas para reducirlas a categorías e imágenes ordinarias para colocarlas en un contexto familiar. La familiaridad se busca de dos maneras complementarias. Primero, convencionalizar nuevos conceptos y darles un común reconocible, mejorando así la comunicación y la coordinación dentro de un grupo, en segundo lugar, las representaciones prescriben formas de percibir la novedad: “son obligados, transmitidos y son el producto de una secuencia completa de las elaboraciones y de los cambios que se producen en el transcurso del tiempo son el logro de generaciones sucesivas”(Mora, 2002).

Esta aplicabilidad permite evaluar las RS como dinámicas, cambian junto con nuevas ideas, esto por ejemplo en el campo de la tecnología en el que se centra este estudio especialmente de la fracturación hidráulica para el gas natural en el Reino Unido, en el que entra en juego la percepción de la industria petrolera, los defensores de estas prácticas innovadoras para generar empleos, la seguridad energética doméstica y la contaminación ambiental. Haciendo hincapié en lo anterior, las RS ayudan identificar los roles de los agentes socio-políticos en la promoción de las normas para cambios y transiciones en los procesos de explotación y manejo de desechos, es una invitación a clarificar las cuestiones generacionales sobre los agentes de cambio para tener un régimen sobre sustentabilidad y competencia e innovación tecnológica, en este caso los estudios brindan una perspectiva de las cuestiones teóricas determinan estrategias alrededor del marco de las RS que implican un compromiso de parte del gobierno del Reino Unido para reducir el volumen de desechos, mejorar la productividad energética y criticar las incineración sustancial.

Aplicabilidad en Management

A lo que respecta a la categoría de Management se aborda la administración en torno a la aplicación de las RS, como muestra (Visconti, 2016)

hace un acercamiento a la vulnerabilidad de los consumidores, en el que se entiende que dicha vulnerabilidad se hace a través de la conversación e interacción entre actores para construir una posición en el mercado.

Mediante un estudio de performatividad, representaciones sociales como herramienta para revelar posiciones de poder y normatividad y de narración en el que se evidencian los mecanismos persuasivos y alternativos más poderosos para convencer a clientes a acceder a un producto y/o servicio se pretende reconocer las RS de las personas para revelar el verdadero poder de consumo y la normatividad vigente para cobijarlo, la aplicabilidad de esta teoría es clave para este caso porque se alinea con un análisis conversacional en vía de reconocer la visión social de los discursos u ambiciones de los actores que reproducen la normatividad de las organizaciones y de la realidad social. Asimismo, las RS muestran la vulnerabilidad más allá de las condiciones personales “objetivas” de los consumidores vulnerables (Género, edad, orientación sexual, subcultura de consumo), a través del poder de las normas, las RS son capaces de transformar las “interpretaciones” del mundo en “objetivación”.

Para este caso las RS sirven para una noble intención de hacer una imagen de la cultura y aspectos históricos que influyen en la consolidación de una idea sobre el consumo, es decir, estas van más allá para dar un significado ontológico y epistemológico sobre el mundo, en definitiva, los consumidores vulnerables y los grupos de mercado dominantes están comprometidos de manera contextual pero desigual como un efecto de sus diferentes posiciones de poder y las Representaciones responden a las necesidades de cumplir una obligación personal.

En suma, (Jung & Pawlowski, 2014) aplican las RS para entender el comportamiento del consumidor pero en este caso a través de las redes y el ciberespacio, de igual forma, se busca identificar las representaciones de consumo virtual, para lo que se hace un estudio 154 participantes usuarios de “Second Life”, en los que se iden-

tifican 32 conceptos y relaciones que muestran las percepciones colectivas del consumo virtual en un mundo social. Así pues, las representaciones sociales revelan los factores importantes de los usuarios de mundos virtuales y la economía virtual, hacen un acercamiento al sentido común de la organización cognitiva que se comparte entre los miembros de dichas comunidades.

En definitiva, se evidencia que a medida que avanza la tecnología los ciberespacios son más sofisticados, la interacción entre personas es más revolucionaria, atraen a personas para que desarrollen sus propias plataformas y dispositivos para estar al tanto de actividades diversas y de más accesibilidad, lo que demuestra que aproximadamente 5.000 usuarios están en estas plataformas y el conocer sus estilos de consumo es un ingrediente importante para perpetuar su permanencia, aportar al desarrollo de actividades económicas dentro de estas plataformas que poco a poco van madurando y convirtiéndose en área importante de investigación.

Aplicabilidad en Branding

De acuerdo a la revisión adelantada en este artículo otro aspecto clave a destacar es la aplicabilidad de las RS en temas de Branding y su incidencia en comportamientos de consumo y desarrollo de plataformas acorde a las tendencias tecnológicas del mercado, (Rosa, Bocci, & Picone, 2018) hacen un estudio de la imagen de las tarjetas de visitantes en Roma y París, las cuales surgen de la teoría de las RS en las que se compara la experiencia de las dimensiones del turista y ciudadano con las capitales históricas europeas, asimismo, se analiza el nuevo sistema comunicacional basado en las relaciones por Internet.

En este estudio se hace un análisis de uso, búsqueda en Atlas/ti para saber la identidad de los elementos que caracterizan las páginas web estudiadas como son la de Roma y París, se hace un recuento histórico de la evolución de estos sitios desde 2004 y la influencia de un software para mejorar aspectos de contenido, estructura, aspectos técnicos, perspectiva de objetos y funcionalidad. En conclusión, las representaciones

sobre estos sitios web era básicamente de poca objetividad, poca funcionalidad, debilidades en los parámetros y difícil para su navegación lo que permitió renovar el aspecto de los mismos para brindar una mejor experiencia, dar datos de ubicación, de miembros de las municipalidades y agregar una sección de búsqueda de empleo.

Discusión

La formación de conceptos para entender el entorno en el que nos desenvolvemos ha sido pilar de la ciencia para el desarrollo de disciplinas y teorías para tratar de dar una explicación acertada a los fenómenos que experimentamos, en este proceso de consolidación de una realidad en torno al pensamiento ha dado origen a formaciones socio-económicas demarcadas por patrones culturales y simbólicos compartidos que se conforman con creencias, costumbres, valores y referencias históricas consideradas como verdaderas, por esto, cada una de estas asociaciones son identificadas con modelos sociales que se comparten entre sus integrantes.

Por consiguiente, la identidad de las comunidades se desarrolla dejando ver las maneras de pensamiento, filosofías y caracteres en relación al entorno y el contexto en el que las personas se desenvuelven, esta identidad puede ser abordada desde una perspectiva de psicología experimental, social o discursiva para explicar el trasfondo de los símbolos, lenguaje e interacción social en la consolidación de la teoría de las representaciones sociales.

Como es claro, en este artículo se han revisado diferentes fuentes de información que toman como referente la teoría de las representaciones sociales para explicar fenómenos y situaciones de diferentes áreas del conocimiento como son las ciencias sociales, psicología, management, branding e innovación, de modo que se pueda entender el aporte a la forma en que los individuos perciben su entorno, cómo las representaciones e imágenes sobre algunos conceptos permite desarrollar estrategias, tomar decisiones o hacer cambios que se adapten a los conceptos familiares para los colectivos.

Al analizar lo anterior se observa, que las representaciones sociales han permitido pasar momentos de crisis en los que no se podía explicar con un esquema de conocimiento determinado, el por qué las comunidades van consolidando pensamientos compartidos que forman una cultura caracterizada por símbolos, creencias y esquemas históricos aceptados. En este punto de la revisión es importante decir que no se tiene un concepto final para las representaciones sociales sino que más bien es un libro abierto donde cada disciplina puede aportar académicamente una dimensión sobre la cual abordar los fenómenos, cada estudio es una oportunidad para ahondar en la teoría y darle sentido a las situaciones, por ejemplo, a lo largo de este artículo las RS han facilitado los procesos de comprensión de comportamiento de consumidores, los patrones de acción de las personas en ambientes virtuales, la percepción sobre procesos de explotación de recursos y el impacto en el ambiente, conceptos negativos y positivos sobre normas, discriminación y procesos históricos que han marcado la cultura de las sociedades modernas, como resultado se resalta la función de las representaciones para dar forma y categoría a la realidad, la influencia que permite tener una comunicación con las personas y compartir dichos juicios y conceptos con los demás constituyendo una cultura representativa para cada uno de sus integrantes.

Haciendo hincapié en lo anterior, se miran puntos en común de los autores consultados y son precisamente en la relación del individuo con su entorno y las imágenes y símbolos que surgen de esta interacción que son compartidos en una sociedad que se constituyen como cultura, por otra parte, se converge en que las representaciones sociales han permitido discutir sobre el impacto de normativas en el pensamiento colectivo y cómo perciben las comunidades las decisiones gubernamentales para desarrollo de programas sociales.

Al mismo tiempo, los estudios consultados se enfocan en mostrar que las “imaginaciones” de los individuos son significantes y de alguna u otra forma aportan aspectos creativos de cada

individuo con la finalidad de promover estilos de conducta, tipos de comunicación para generar un concepto sobre algo que se esté presentando. Como es claro, para que una representación surja los individuos deben valerse de la mucha o poca información que tengan y así focalizarse en algún aspecto claro que puede estar o no influenciado por la sociedad todo dependiendo de los objetivos de cada individuo.

En definitiva, de esta revisión sobre las representaciones se tiene que se constituyen como una herramienta para la interpretación de las culturas y las imágenes que tienen de su entorno, es la que permite comprender determinados hechos o situaciones abordándolos de manera individual y colectiva.

Conclusión

Las representaciones sociales son sistemas cognitivos que tienen un lenguaje propio que va caracterizándose por una serie de símbolos e imágenes que van consolidando una representación por parte del individuo, van más allá de simples opiniones y se centran en una función básica del ser humano al ser “social”.

Dicho de otra manera las representaciones permiten que el hombre tenga una función categorizan te de las relaciones sociales y emita pensamientos, conceptos y opiniones de aquellos fenómenos que se desarrollan en los colectivos que se encuentra. Todo esto en miras de descubrir su ordenación, sistemas de ideas, comportamientos para diseñar un código para sus intercambios entre sujeto-Objeto.

Se concluye para este proceso de representación social individual y colectivo se necesita una cantidad de información que en ocasiones puede ser abundante o escasa para que el individuo relaciones conceptos y emita juicios sobre determinados sucesos, asimismo, deben enfocarse en lo que tratan de entender y emitir una “opinión” sobre esto que es lo que va alimentando constantemente el conocimiento de las sociedades.

En definitiva, Las RS son el resumen de las experiencias de las comunidades y cómo perciben determinados conceptos bien sea familiares o no, la forma en que abstraen su realidad para explicar los fenómenos, es una herramienta clave para reconocer las imágenes de las personas y así adelantar estrategias, determinar puntos débiles y puntos de mejora en pro de un beneficio social y de desarrollo.

Referencias bibliográficas

- Bartels, J., & Onwezen, M. C. (2014). Consumers' willingness to buy products with environmental and ethical claims: the roles of social representations and social identity. *International Journal of Consumer Studies*, 38, 82–89. <https://doi.org/10.1111/ijcs.12067>
- Bauer, M. W., & Gaskell, G. (2008). Social representations theory: A progressive research programme for social psychology. *Journal for the Theory of Social Behaviour*, 38(4), 335–353. <https://doi.org/10.1111/j.1468-5914.2008.00374.x>
- Bonetto, E. (2018). New Ideas in Psychology The fundamental needs underlying social representations. *New Ideas in Psychology*, 51(June), 40–43. <https://doi.org/10.1016/j.newidea-psych.2018.06.003>
- Castro, P. (2006). Applying social psychology to the study of environmental concern and environmental worldviews: contributions from the social representations approach. *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 16(4), 247–266. <https://doi.org/10.1002/casp.864>
- Elcheroth, G., Doise, W., & Reicher, S. (2011). On the knowledge of politics and the politics of knowledge: How a social representations approach helps us rethink the subject of political psychology. *Political Psychology*, 32(5), 729–758. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9221.2011.00834.x>
- Federico, N., Galli, I., Fasanelli, R., & Schember, E. (2017). The construction of icons as a means of access to the social representation of culture. *Culture & Psychology*, 1–21. <https://doi.org/10.1177/1354067X17721860>
- Greenland, K., Andreouli, E., Augoustinos, M., & Taulke-Johnson, R. (2018). What Constitutes 'Discrimination' in Everyday Talk? Argumentative Lines and the Social Representations of Discrimination. *Journal of Language and Social Psychology*, 1–21. <https://doi.org/10.1177/0261927X18762588>
- Joffe, H. (2003). Risk: from perception to social representation. *The British Journal of Social Psychology / the British Psychological Society*, 42, 55–73. <https://doi.org/10.1348/014466603763276126>
- Jung, Y., & Pawlowski, S. D. (2014). Understanding consumption in social virtual worlds: A sensemaking perspective on the consumption of virtual goods. *Journal of Business Research*, 67(10), 2231–2238. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2014.01.002>
- Kadianaki, I., & Andreouli, E. (2015). Essentialism in Social Representations of Citizenship: An Analysis of Greeks' and Migrants' Discourse, xx(xx), 1–16. <https://doi.org/10.1111/pops.12271>
- Koshkin, A. P., Abramov, R. A., Rozhina, E. Y., & Novikov, A. V. (2018). Role of Social Representations in Student Motivation for Acquiring Further Education. *Interchange*, 49(3), 313–341. <https://doi.org/10.1007/s10780-018-9328-3>
- Lai, P., Morrison-saunders, A., & Grimstad, S. (2017). Operating small tourism firms in rural destinations: A social representations approach to examining how small tourism firms cope with non-tourism induced changes. *Tourism Management*, 58, 164–174. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2016.10.017>
- Lelaurain, S., Fonte, D., Aim, M. A., Khatmi, N., Decarsin, T., Lo Monaco, G., & Apostolidis, T. (2018). "One Doesn't Slap a Girl but..." Social Representations and Conditional Logics in Legitimization of Intimate Partner Violence.

Sex Roles, 78(9–10), 637–652. <https://doi.org/10.1007/s11199-017-0821-4>

Levidow, L., & Upham, P. (2017). Linking the multi-level perspective with social representations theory: Gasifiers as a niche innovation reinforcing the energy-from-waste (EfW) regime. *Technological Forecasting and Social Change*, 120, 1–13. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2017.03.028>

Licata, L., Khan, S. S., Lastrego, S., Cabecinhas, R., Pires, J., & Liu, J. H. (2017). International Journal of Intercultural Relations Social representations of colonialism in Africa and in Europe : Structure and relevance for contemporary intergroup relations. *International Journal of Intercultural Relations*, (November 2016), 0–1. <https://doi.org/10.1016/j.ijintrel.2017.05.004>

Liu, J. H., & Hilton, D. J. (2005). Copyright © The British Psychological Society How the past weighs on the present : Social representations of history and their role in identity politics Copyright © The British Psychological Society. *British Journal of Social Psychology*, 44, 537–556. <https://doi.org/10.1348/014466605X27162>

Moloney, G., Hayman, J., Gamble, M., Smith, G., & Hall, R. (2017). Translation strategies, contradiction, and the theory of social representations: Why discussing needles may improve blood donor retention. *British Journal of Social Psychology*, 56(2), 393–415. <https://doi.org/10.1111/bjso.12187>

Mora, M. (2002). La teoría de las representaciones sociales de Serge Moscovici. *Athenea Digital*, (2), 1–25. <https://doi.org/10.5565/rev/athenead/v1n2.55>

Penz, E., & Sinkovics, R. R. (2013). Triangulating consumers' perceptions of payment systems by using social representations theory : A multi-method approach, 306(May), 293–306. <https://doi.org/10.1002/cb>

Rosa, A. S. de, Bocci, E., & Picone, M. (2018). E- Branding and Institutional Web Sites: The “Visiting Card” of the Municipalities of Rome and Paris. *Science and Engineering Indicators* 2018. <https://doi.org/10.1002/ejoc.201200111>

Schultes, A. M., Kollmayer, M., Mejeh, M., & Spiel, C. (2018). Attitudes toward evaluation: An exploratory study of students' and stakeholders' social representations. *Evaluation and Program Planning*. <https://doi.org/10.1016/j.evalprogplan.2018.06.002>

Visconti, L. M. (2016). A conversational approach to consumer vulnerability: performativity, representations, and storytelling. *Journal of Marketing Management*, 32(3–4), 371–385. <https://doi.org/10.1080/0267257X.2015.1122660>

¿Cuál es la importancia de implementar estrategias en las organizaciones?

Clara Carmona de Ríos¹

Resumen

Las estrategias que desarrollan las organizaciones son un pilar fundamental para saber la forma en que éstas van a competir en los mercados y de ellas dependerá el éxito de la gestión empresarial. Es de gran importancia que las organizaciones puedan identificar las estrategias más eficaces para competir eficientemente en los mercados. Identificando e implementando la estrategia y bajo el enfoque de dirección estratégica, la cual es considerada un cumulo de enfoques u opciones (Hernández, Cardona, & Del Rio, 2017) se pueden alcanzar las metas y objetivos de la organización. Este documento pretende hacer una aproximación de cinco tipologías de estrategias competitivas: Miles y Snow (1978), Porter (1980), Chandler (1971), Mintzberg (1988) y Kotler (1992). En este, se presentan sus cuestionamientos, similitudes y diferencias, así como la importancia de implementar adecuadamente las estrategias en las organizaciones.

Palabras Claves

Organizaciones, Estrategias, Estrategias Competitivas, Diferenciación, Enfoque.

Abstract

The strategies developed by organizations are a fundamental pillar to know how they will compete in the markets and the success of business management will depend on them. It is of great importance that organizations can identify the most powerful strategies to compete efficiently in the markets. Only by establishing the right strategy can the goals and objectives of the organization be achieved. This article aims to analyze the five most important competitive strategies in the literature: Miles and Snow (1978), Porter (1980), Chandler (1971), Mintzberg (1988) and Kotler (1992). It is about finding their questions, similarities and differences and is intended to answer the importance of implementing appropriate strategies in organizations.

Keywords

Organizations, Strategies, Competitive Strategies, Differentiation, Approach.

¹.Estudiante de Maestría en Administración, Universidad Autónoma de Baja California. claracarmona27@hotmail.com

Introducción

Estrategia, es una de las palabras más usadas en el mundo de los negocios y las organizaciones, hoy en día es muy común que las grandes iniciativas tengan algo de estrategia, sin que se tenga mucha claridad de lo que implica, así como los desafíos de su implementación y el seguimiento que esta requiere para poder evidenciar los efectos de la misma.

El presente documento abordará la composición de los teóricos dando respuesta al origen de su tipología proporcionándole al lector elementos para poder identificar las características y bondades para ser identificadas y aplicadas de acuerdo al contexto en el que se encuentre la organización.

Inicialmente se presentan algunas de las definiciones usualmente utilizadas por los gerentes en las organizaciones en diferentes latitudes:

Igor Ansoff, (1976) la define la estrategia como la dialéctica de la empresa con su entorno. El considera que la planeación y la dirección estratégica son conceptos diferentes, plantea la superioridad del segundo.

Tabatony y Jarniu (1975) expresa que es el conjunto de decisiones que determinan la coherencia de las iniciativas y reacciones de la empresa frente a su entorno.

Charles Hoffer & Schendel, (1978) expresa que la estrategia esta centrada en identificar “las características básicas que tiene la organización, y que están en concordancia con las necesidades que plantea el entorno”.

A partir de lo anterior plantearemos la estructura de algunas de las tipologías proporcionándole al lector aspectos relevantes para lo cual se han identificado a los siguientes autores: Miles y Snow (1978); Porter (1980); Chandler (1971); Mintzberg (1988) y Kotler (1992).

Tipologías estratégicas

Miles y Snow (1978) expresan una de las tipologías de estrategias de negocios más populares,

y que está basada en tres grandes hipótesis: La primera de ellas es que las organizaciones con éxito desarrollan a lo largo del tiempo una adaptación sistemática al entorno, con esta premisa, se destaca el “ciclo adaptativo” como la representación de “una filosofía general de comportamiento organizativo” (Miles y Snow, 1978: 27). Este ciclo de adaptación refleja las distintas aproximaciones de las organizaciones para enfrentarse a tres tipos de problemas en su entorno competitivo: problemas de empresa, relacionados con la definición de las combinaciones producto-mercado en las que operan; problemas de ingeniería, centrados en el sistema técnico de la organización; y problemas administrativos, relativos a los asuntos de estructura y procesos (González, 2001).

La segunda premisa es que existen cuatro orientaciones estratégicas dentro de cada industria. El descubrimiento de estos patrones de comportamiento se realizó basándose en estudios de campo en cuatro industrias diferentes -electrónica, proceso de alimentos, salud y libros de texto-, identificando tres tipos recurrentes viables y un cuarto que no representaba un comportamiento estratégico coherente. Esta premisa ha sido probada posteriormente en múltiples estudios que han validado la existencia de estos tipos en diferentes sectores de actividad (Snow y Hambrick, 1980; Hambrick, 1983; Miller, 1986; Zajac y Shortell, 1989; Conant et al., 1990; Shortell y Zajac, 1990; Zahra, 1996 y Lado, 1997). Las diferencias principales entre estos tipos se encuentran en la proporción de cambio en el dominio organizativo. Así, establecieron los siguientes patrones: Defensores, analizadores, prospectores y reactivos.

Las organizaciones defensivas poseen un dominio estrecho y controlan nichos seguros en sus industrias. En el extremo opuesto se encuentran las empresas prospectoras, éstas buscan constantemente nuevas oportunidades de mercado y de desarrollo de productos. Las empresas analizadoras muestran características de los dos tipos anteriores. El último comportamiento identificado, el reactivo, supone un patrón disfuncional, ya que las organizaciones no siguen una estrategia conscientemente y su rendimiento es inferior al de los tipos anteriores.

La tercera premisa de esta tipología se refiere al resultado obtenido con cada estrategia. De este modo, Miles y Snow (1978) afirman que si los comportamientos prospector, defensivo y analizador se implantan en la organización adecuadamente llevará a un resultado efectivo. Sin embargo, no todos los autores piensan lo mismo sobre esta premisa, ya que algunas investigaciones la avalan (Wright et al., 1991; Zahra y Pearce, 1990) y otras son contrarias a la teoría (Snow y Hrebiniak 1980). Por consiguiente, los resultados que obtengan dependerá en gran medida de la correcta implementación de éstas y de la coherencia entre los tres elementos que constituyen el ciclo adaptativo de la organización, de forma que cada uno de los patrones enfatizará en diferentes funciones para producir un conjunto de capacidades distintivas sostenibles.

La organización reactiva carece de consistencia entre los citados tres elementos y por tanto no se adaptará al entorno; en consecuencia, sus resultados serán muy bajos. Son varios los estudios empíricos que han analizado la validez de la tipología de Miles y Snow. Hambrick (1983), Miller (1986), y Snow y Hambrick (1980) encontraron que los tipos estratégicos varían según diferentes características funcionales -principalmente I+D de producto y esfuerzo de marketing-, y que las diferencias en la efectividad de las diferentes estrategias dependían del entorno. Zahra y Pearce (1990), sin embargo, pusieron de manifiesto las limitaciones de este análisis donde no se ha prestado atención a la validación de las tipologías, y no se ha proporcionado excesiva información acerca de los procedimientos de clasificación. De forma similar, Hooley et al. (1992) indican las limitaciones del modelo en estudios inter-sectoriales donde las tipologías pueden resultar demasiado amplias para distinguir entre todos los posibles grupos estratégicos.

Porter (1980), expresa la composición de estrategias genéricas: liderazgo global en costos, diferenciación y enfoque o concentración, a través de ellas una empresa puede hacer frente a las cinco fuerzas que moldean la competencia en un sector y conseguir una ventaja competitiva sostenible que le permita superar a las firmas rivales.

Ediciones EFIM

Figura.1 Las tres estrategias genéricas de Porter.

		Ventajas Estratégicas	
		Singularidad percibida por el consumidor	Posición de bajos costos
Estrategia Objetivo	Toda la industria	Diferenciación	Liderazgo en costos
	Solo un segmento	Enfoque (segmentación o especialización)	

Fuente: Porter (1980, p. 81)

En la **estrategia de liderazgo global en costos**, la empresa debe tener la capacidad de reducir costos en todos los eslabones de su cadena de valor, de tal manera que la disminución de gastos redunde en un mejor precio para el consumidor y en consecuencia en una mayor participación de mercado.

En la **estrategia de diferenciación** la empresa debe producir servicios/productos exclusivos que sean percibidos así por los consumidores, quienes están en disposición de pagar más por tenerlos.

Con una **estrategia de enfoque o concentración** (segmentación o especialización) la empresa se concentra en satisfacer segmentos bien definidos, de población, de productos o geográficos.

Las dos primeras, liderazgo en costos y diferenciación, buscan la ventaja general en su sector, mientras que la tercera, enfoque, busca tener la ventaja dentro de un mercado objetivo.

Esta estrategia requiere un conocimiento detallado y profundo de las actividades de la cadena de valor para identificar aquellas en las cuales se pueden alcanzar ventajas en costos. El análisis de las actividades en la cadena de valor se realiza desde el punto de vista de los impulsores de costos. El principal motor en la estrategia de liderazgo de costos es la curva de experiencia, según la cual el costo unitario de producción disminuye con el número acumulado de unidades producidas. Esta ventaja se considera de carácter sostenible, puesto que no es fácil de imitar por los seguidores mientras no cambie la tecnología de producción. En contraste, las

economías de escala pueden ser imitadas más fácilmente. (Francés, p.107)

La Diferenciación, Implica que la unidad de negocios ofrece algo único, inigualado por sus competidores, y que es valorado por sus compradores más allá del hecho de ofrecer simplemente un precio inferior. Es necesario comprender la fuente potencial central de diferenciación que surge de las actividades de la cadena de valor y el despliegue de la pericia necesaria para que dichas potencialidades se hagan realidad. La diferenciación exige la creación de algo que sea percibido como único en toda la industria. Los enfoques respecto de la diferenciación pueden adquirir muchas formas: diseño o imagen de marca, tecnología, características, servicio al cliente, red de corredores u otras dimensiones. (Hax y Majluf, p.163)

La estrategia de concentración, (tanto la basada en costes como en diferenciación) se caracteriza por la elección previa de un segmento, mercado local, fase del proceso productivo, etc. y por ajustar una estrategia óptima que responda a las necesidades específicas de los clientes escogidos. Se trata, en consecuencia, no de ser los mejores (en coste o en diferenciación) del mercado, pero sí de ser los mejores en el segmento escogido. La concentración puede apoyarse en la existencia de tipologías distintas de compradores (con estrategias de compra distintas), en la existencia de canales de distribución distintos (venta directa, por minoristas, por representantes, por correo, etc., etc.) y en la posibilidad de ofrecer variedades distintas de productos (tamaño, calidad, precio, prestaciones, etc.). (Larrea, p.98)

La tipología planteada por Mintzberg (1988) surge de la crítica que éste realiza a las estrategias genéricas de Porter, las cuales están más orientadas al análisis del entorno y contemplan escasamente el conjunto de recursos que son base para definir el dominio de mercado que se persigue. Mintzberg (1988) separó focalización de diferenciación y liderazgo en costes argumentando que la primera define el ámbito del mercado mientras que las otras dos estrategias de Porter reflejan la manera en que compite la empresa en ese mercado. Mintzberg también argumentó que tener un liderazgo en costes ba-

sado en la estrategia de minimización de costes no proporciona una ventaja competitiva por sí misma. Por tanto, él señala que el liderazgo en costes viene a ser como una diferenciación en precio. En todo caso Mintzberg (1988) señala seis tipos de estrategias, atendiendo a la idea de que las empresas pueden tener una estrategia de indiferenciación o que la empresa puede diferenciarse de las otras empresas en imagen, calidad, diseño, precio y soporte.

La estrategia de indiferenciación se identifica en aquellas empresas que no tienen ningún factor sobre el que llevar a cabo la diferenciación o que copian intencionadamente a sus competidores.

En la estrategia de diferenciación en imagen, las empresas buscan la diferenciación mediante la publicidad tratando de alcanzar la lealtad de sus clientes. El objetivo es crear una percepción distintiva de los productos o servicios en la mente de los clientes.

La diferenciación en calidad se logra mediante altas prestaciones de sus productos. Requiere de fiabilidad, duración y un desempeño superior del producto en relación con el precio. - La diferenciación en diseño por su parte exige a la empresa un énfasis en I+D de nuevos productos. La idea es perfeccionar las características del producto y del diseño a través de la investigación y desarrollo.

La estrategia de diferenciación en precio es viable sólo a través de la consecución de costes bajos, para luego poder ofrecer precios bajos.

En la diferenciación en soporte, las empresas crean un grupo de productos complementarios a los principales, con el objetivo de ofrecer una atención más amplia para atender las necesidades de sus clientes en el segmento.

De otra parte, Kotler (1992) señala que es necesario desarrollar una estrategia en base a evaluaciones realistas de la relación de fuerzas existentes y de definir los medios a poner en funcionamiento para alcanzar el objetivo fijado. Es así como establece cuatro tipos de estrategias competitivas según la participación de merca-

do: las estrategias del líder, del retador, del seguidor y del especialista.

La organización líder en un producto-mercado es aquella que ocupa la posición determinante y es reconocida como tal por sus competidores. El líder es a menudo un polo de referencia que las empresas competidoras se esfuerzan en atacar, imitar o evitar. La empresa líder es generalmente aquella que contribuye más directamente al desarrollo de mercado de referencia. La estrategia obviamente más natural que pone de relieve la responsabilidad del líder es la de desarrollar la demanda global, intentando descubrir nuevos usuarios del producto, de promover nuevos usos de los productos existentes, o también de aumentar las cantidades utilizadas por ocasión de consumo. Actuando así, la empresa líder amplía el mercado de referencia, lo que será, en definitiva, beneficioso para el conjunto de los competidores existentes. La empresa líder tiene un papel destacado en el mercado y contribuye especialmente al esfuerzo de marketing, mediante la mejora del producto y la extensión del mercado desarrollando nuevos canales de distribución y dirigiendo la política de precios. Este tipo de estrategia se observará, según Kotler, en las primeras fases de ciclo de vida de un producto-mercado, cuando la demanda global es ampliable y la tensión entre competidores es débil debido al elevado potencial de crecimiento de la demanda global. Para Kotler (1992), la vida de una empresa líder no es fácil a no ser que disfrute de un monopolio. Debe estar constantemente alerta ya que puede perder su puesto de privilegio en el camino y quedarse en una segunda o tercera posición. Estas empresas líderes son referencia para sus competidores que buscan atacar, evadir o imitar. Estas empresas quieren seguir siendo el número uno, lo cual requiere actuar en tres fuentes: primero la empresa debe encontrar formas de expandir la demanda total del mercado; segundo, debe proteger su actual cuota de mercado, mediante acciones defensivas y ofensivas; y tercero, puede intentar incrementar su cuota de mercado, incluso cuando el mismo se mantenga constante. La empresa líder no se debe conformar con su estado actual, sino que debe encabezar el sector en el desarrollo de ideas sobre nuevos productos, en el servicio a los consumidores, en la efectividad

Ediciones EFIM

en la distribución y en la reducción de costes, incrementando continuamente su competitividad y su valor para los consumidores. El líder siempre defenderá su posición, para lo cual puede utilizar diferentes estrategias: defensivas u ofensivas. Una estrategia defensiva tiene como objetivo reducir la probabilidad de ataque, diversificar los ataques a las áreas menos peligrosas y reducir su intensidad. Buscan proteger la cuota de mercado; sin embargo, el líder no puede defender todas sus posiciones en el mercado, por lo que deberá concentrar sus recursos donde más lo necesite. Esta estrategia es adoptada por empresas innovadoras, que una vez abierto el mercado, se ven atacadas por competidores imitadores.

La estrategia ofensiva, por su parte, se basa en el principio de que la mejor defensa es un buen ataque. Los líderes con mente ofensiva tratan de “dar el primer paso” para crear una ventaja competitiva duradera y una sólida reputación como líder. La clave para mantenerse a la ofensiva es una incesante búsqueda de la mejora y la innovación continuas. Luchar por convertirse en la fuente de nuevos productos, mejores características de rendimiento, mejoras en la calidad, mayores servicios al cliente y formas de reducir los costes de producción, no sólo ayuda a que el líder evite sentirse satisfecho, sino que también mantiene a los rivales a la defensiva, luchando por conservar el paso.

Las estrategias del retador, por su parte, son estrategias agresivas cuyo objetivo declarado es ocupar el lugar del líder. Esta estrategia es utilizada por las empresas que ocupan un segundo o tercer lugar en participación en el mercado. Para conseguir esto puede realizar estrategias agresivas, pero primero debe conocer los recursos y capacidades de que dispone en relación con la empresa líder para elegir la estrategia más adecuada. En este sentido, Kotler (1992) define varias posibilidades para atacar al líder: ataque frontal, ataque en flanco y ataque por rodeos. En el ataque frontal, la empresa debe tener más recursos que la empresa líder o fracasará. En este caso, la empresa lanza su ataque frontal tras concentrar todos sus recursos y ataca los puntos fuertes del oponente en lugar de los débiles. El ataque a flancos se utilizará cuando

la empresa dispone de menos recursos que la líder y optará por atacar los puntos débiles de la empresa detectados en segmentos específicos o áreas geográficas. El ataque por rodeos implica lanzar una gran ofensiva a varios frentes a la vez, de forma que la empresa oponente deba proteger su frente, partes laterales y zonas más débiles al mismo tiempo. La empresa retardora deberá contar con recursos superiores y deberá ofrecer al mercado más de lo que ofrece el oponente de forma que su oferta sea indeclinable.

Kotler (1992) señala que básicamente son tres los tipos de empresa a las que puede atacar un retardador:

Pueden atacar al líder del mercado. - Pueden atacar a otras empresas del mismo tamaño que no estén atendiendo bien al mercado y tengan problemas de financiación. - Pueden atacar a pequeñas empresas locales y regionales que no estén atendiendo al mercado y tengan problemas de financiación.

Con respecto a la estrategia del seguidor, Kotler (1992) señala que, en vez de atacar al líder, estas empresas persiguen un objetivo de coexistencia pacífica y de reparto consciente del mercado, alineado su actitud a la del líder reconocido del mercado. Es una estrategia que se desarrolla, a través de un comportamiento de adaptación al líder, por un competidor con una baja cuota de mercado. Es aquella estrategia que busca y se concentra en los segmentos en los que tiene una posición mayor a través de una mayor especialización con la que conseguir una mayor rentabilidad reduciendo la diversificación. En esta estrategia la mayoría de empresas no tratan de arrebatar clientela a la competencia, sino de presentar ofertas similares, normalmente copiando las del líder y dando lugar a gran estabilidad en las cuotas de mercado. Esto se puede resumir en tres importantes principios: comportamiento adaptativo al líder, coexistencia pacífica y no represalias del líder. Cuando las empresas son seguidoras e imitan al líder, no significa que estén desprovistos de estrategias ya que deben mantener el nivel actual de su clientela y tratar de incrementarlo poco a poco. Por lo tanto, deben mantener, en todo momento, bajos costes y alta calidad e incluso introducirse en nuevos

mercados porque la imitación no implica necesariamente pasividad o ser una copia calcada del líder. En esta estrategia se pueden distinguir tres tipos de estrategias para imitadores:

Clónico: copia los productos del líder, la distribución y la publicidad. - Imitador: copia algunos aspectos del producto del líder, pero se diferencia de él en términos de envasado, políticas de precios y publicidad. - Imitador por adaptación: se basa en los productos del líder, los adapta e incluso a veces los mejora. Deben atender diferentes mercados para evitar problemas con el líder.

En la estrategia denominada como: Especialista, Kotler hace mención a que en la mayoría de las industrias existen empresas que se especializan en determinados nichos de mercado en lugar de atender a todos el mercado. Incluso se enfocan a segmentos amplios, buscando segmentos dentro de los segmentos, llamados nichos. Este fenómeno, la mayoría de veces, se da en pequeñas empresas con escasez de recursos, aunque las unidades de negocio de grandes empresas han seguido también esta estrategia. Lo principal es que empresas con pequeñas cuotas de mercado pueden llegar a ser altamente rentables a través de esta política de nichos. La ventaja del especialista procede de su capacidad para satisfacer de forma única las necesidades de ese segmento específico. Las características necesarias para que un nicho de mercado sea atractivo son:

Que sea suficientemente grande y con poder adquisitivo para ser rentable. - que tenga potencial de crecimiento.

El nicho debe ser poco atractivo para los competidores principales.

Los recursos y capacidades de la empresa deben ajustarse a las exigencias del segmento.

La empresa debe poder defenderse de los ataques que realicen sus competidores a través de la consolidación de las preferencias hacia sus productos.

Alfred Chandler realizó investigaciones profundas de las organizaciones norteamericanas en Anfibios ISSN: 2665-1513

actividad en el periodo entre 1850 y 1920, que fueron la base de la mayor parte de su trabajo posterior y que dieron origen a una nueva forma de ver la gestión perspectiva contingente.

Chandler fue el primer teórico en defender la creación de un plan estratégico antes de la elaboración de una estructura organizacional, o sea, la estrategia debe preceder a la estructura. Teorizó también el concepto de descentralización en las grandes empresas en auge de los años 60 y 70 defendiendo que la ventaja de las empresas multidivisionales era el hecho de que éstas permitían que los ejecutivos superiores dejaran de ser los únicos responsables por el destino de una empresa y pasaran a tener responsabilidades más rutinarias, ganando tiempo para dedicarse a otras tareas y pasando a asumir el compromiso de un planteamiento a largo plazo.

Defendió también la necesidad de coordinar el planteamiento estratégico de las sedes con las políticas de las unidades de negocio.

De sus estudios, realizados en cuatro grandes organizaciones norteamericanas (Du-Pont, General Motors, Standard Oil Co. y Sears Roebuck & Co.), sobre la estrategia y la estructura organizacional, Alfred Chandler Jr. concluyó que “la estructura organizacional de las grandes empresas americanas fue siendo gradualmente determinada por su estrategia de mercado” y establece:

Acumulación de recursos y ampliación de capacidad productiva (final del siglo XIX): el rápido crecimiento urbano y la proliferación del ferrocarril un poco por todo el mundo llevaron al acentuado crecimiento de los sectores del hierro y del acero. En este periodo las empresas adoptaron estrategias de ampliación de la capacidad productiva a través de la acumulación de recursos y de integración vertical por medio de la adquisición de proveedores de materias primas, a fin de aprovechar mejor el beneficio de las economías de escala, y despreciando muchas veces el desarrollo de canales de distribución.

Racionalización del uso de recursos: la estrategia de crecimiento de la capacidad productiva y de integración vertical llevó a la acentuada

ampliación de la dimensión de las empresas y, consecuentemente, a la necesidad de organización de los recursos acumulados. Por otro lado, el exceso de capacidad productiva, notorio durante la gran depresión de los años 30, originó la necesidad de contención de costes a través de la creación de estructuras funcionales con líneas de autoridad y de comunicación perfectamente definidas.

Continuación del crecimiento: la racionalización del uso de recursos productivos permitió una reducción de costes y, consecuentemente, un aumento de la eficiencia. No obstante, la creciente saturación de los mercados y el gradual aumento de los niveles de competencias obligó a las empresas a diversificar sus negocios y a buscar nuevos productos y nuevos mercados. Una de las consecuencias directas de esta diversificación fue el surgimiento de departamentos de búsqueda y desarrollo y de ingeniería y diseño industrial.

Racionalización del uso de recursos en expansión: la creciente complejidad de productos y operaciones llevó a la creación de nuevas estructuras organizacionales, en particular la estructura divisional multidepartamentalizada. Esta nueva estructura organizacional consistía en la creación de divisiones autónomas e integradas, responsables por cada línea principal de productos. Esta forma de organización, soportada por la descentralización de las operaciones y centralización del control administrativo, obligó a las empresas a dar mayor importancia al planeamiento a largo plazo, en la definición de objetivos y en la evaluación del desarrollo de cada división.

Es así como los resultados de Alfred Chandler Jr. concluyen en que las alteraciones ambientales llevan a las empresas a adaptar sus estrategias y a alterar sus estructuras organizacionales de forma a permitir su ejecución. (Nunes, Paulo, 2017)

Conclusiones y recomendaciones

Después de revisar los diferentes postulados, se puede decir la importancia que tiene el hecho de

que las organizaciones definan la estrategia que llevarán a cabo para competir en los mercados. Si se pretende lograr los objetivos y metas, la empresa debe tener muy claro cuál es su estrategia que va utilizar para dirigirse al mercado y a que segmento dirigirá su producto.

Muchos autores han propuesto diferentes tipos de estrategias buscando orientar a las organizaciones para el cumplimiento de los objetivos. Miles y Snow dan a conocer sus estrategias relacionando las organizaciones con la capacidad de adaptación al entorno y su orientación estratégica, así como el objetivo y metas que estas contemplan.

Porter por su parte, generó su clasificación atendiendo a la ventaja competitiva perseguida y al ámbito de consecución de la misma, teniendo tres puntos clave, Liderazgo de costos, enfoque, Diferenciación. Seguidamente, Miller trató de integrar a Miles y Snow y a Porter, considerando la utilización por parte de la empresa de cuatro dimensiones básicas. Mintzberg, habla de Dimensiones y las conciben desde la diferenciación, mientras que Chandler, habla de orden para las organizaciones, Estrategia-Estructura-Desempeño. Por último, Kotler distingue a las empresas en relación a la posición que tiene en el mercado y la actitud que adopta frente a otros competidores. Estas tipologías son de las más importantes tratadas en la literatura y tienen grandes similitudes entre sí, pero también tienen diferencias, discrepancias y cuestionamientos; sin embargo, todas tienen como objetivo guiar a las organizaciones, brindarles una orientación para competir y cumplir con sus metas en el mundo de los negocios.

En un mundo tan globalizado las organizaciones deben estar a la vanguardia de las nuevas tendencias, desafíos o retos que les exige el mercado que con el trae a consumidores más demandantes de productos innovadores, es por ello que las empresas deben estar en constante innovación y tener un paso delante de su competencia, es decir, tener una ventaja competitiva íntegra la cual contribuya al desarrollo óptimo de la actividad económica de la organización y el alcance de los objetivos a mediano y a largo plazo, todo esto es posible con la implementa-

ción de estrategias relacionadas con el producto y el comportamiento ante amenazas de competidores. Por lo tanto, de manera personal la recomendación para una organización que desea perfeccionarse en ser mejor en lo que hace es que implemente estrategias propuestas por el señor Kotler, ya que este señor tiene muchas ideas y postulados de cómo penetrar en los mercados.

Referencias bibliográficas

Ansoff, H. (1976): "La estrategia de la empresa". Universidad de Navarra, Pamplona, Traducción del original: Corporate strategy, McGraw-hill, Nueva York, 1965

Ansoff, I. (1979): "The changing shape of the strategic problem, en SCHENDEL, D. H.; HOFER, Ch. W". Strategic Management: a new view of business policy and planning, Little, Brown and Company, pp. 30-44.

Documentos de Trabajo Universidad de Castilla La Mancha. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Serie 5, n.1, pp.1-59.

González, A. (2001): "Perfil competitivo y tecnológico de las empresas del sector de la electrónica: un análisis basado en la tipología de estrategias genéricas de Miles y Snow (1978)".

González, E. y Ventura, J. (2007): "variedad estratégica y rentabilidad empresarial en la industria manufacturera". Revista de Economía Aplicada, n. 43, vol. xv, pp.7194.

Hernández, H. G., Cardona, D. A., & Del Río, J. L. (2017). Direccionamiento Estratégico: Proyección de la Innovación Tecnológica y Gestión Administrativa en las Pequeñas Empresas. Información tecnológica, 28(5), 15-22.

Kotler, P. (1992): "Dirección de Marketing". Ed. Prentice hall, Séptima edición, Madrid, España

Mintzberg, H. (1973): "Strategy making in three modes". California Management Review, vol.16, n.2, pp. 44-53.

Mintzberg, h. (1978): “Patterns in strategy formation”. *Management Science*, vol. 24, n. 9, pp. 934-948.

Mintzberg, h. (1979): “An Emerging Strategy of Direct”. *Research, Administrative Science Quarterly*, vol. 24, n. 4, pp. 582-589.

Mintzberg, h. (1988): “generic Strategies: Toward a Comprehensive framework”. *Advances in Strategic Management*, n. 5, pp. 1-67. Greenwich, CT: JAI Press.

Mintzberg, h. (1990). “Strategy formation: Schools of thought”. (Ed.). *Perspectives on Strategic Management*. Nueva York, Harper Business: pp. 105-235.

Porter, M. (1985): “Estrategia Competitiva: Técnicas para el análisis de los sectores industriales y de la competencia. Editorial Continental, México Df.

Porter, M. (1990): “Ventaja Competitiva: Creación y sostenimiento de un desempeño superior”. Editorial Secsa,

GUÍA DE PRESENTACIÓN DE TEXTOS PARA PUBLICAR EN LA REVISTA “ANFIBIOS”

El proceso de publicar en una revista de investigación es un sistema conformado por varios actores, como el autor, editor, evaluadores, equipo editorial entre otros. La revista ANFIBIOS es una publicación editada anualmente por la Escuela de Formación de Infantería de Marina (EFIM) con sede en Coveñas – Sucre - Colombia, que se encuentra al alcance de la comunidad académica y en general del público interesado en la investigación, desarrollo e innovación a nivel nacional e internacional. Lo anterior da como resultado que todos los aportes (artículos) sean sometidos a una revisión detallada por pares académicos con amplia experiencia, con el fin de verificar si la producción es susceptible de publicación.

De acuerdo con lo anterior, el Centro Investigaciones Científicas de la Escuela de Formación de Infantería de Marina, invita a los investigadores nacionales e internacionales vinculados con la investigación, el desarrollo y la innovación en las áreas de Prospectiva, territorio, seguridad y defensa, Monitoreo, Vigilancia y Control de Medio Ambiente, Ciencias de la Administración y Estrategia, Ciencias Navales y Militares, Seguridad y Defensa, Educación, y Estudios interdisciplinarios a presentar artículos para su publicación, y de esta manera promover el intercambio académico, científico y tecnológico.

- **Prospectiva, territorio, seguridad y defensa.** Esta área tiene como objetivo la realización de investigaciones basadas en anticipar situaciones, prevenir y planificar, analizando los sucesos que provoquen una pérdida de eficacia y de competitividad de la organización militar e indagando en nuevas y mejores soluciones y el desarrollo y de seguridad y defensa de la región y del territorio colombiano.
- **Monitoreo, Vigilancia y Control de Medio Ambiente.** Esta área se enmarca en la generación del conocimiento científico sobre el control de situaciones negativas que afectan al medio ambiente, su evaluación periódica e integrada y el control dinámico de variables ambientales todo esto partir de la investigación básica, investigación aplicada y desarrollo tecnológico e innovación con el desarrollo de dispositivos y/o programas que faciliten su control.
- **Ciencias de la Administración y Estrategia.** Esta área busca aportar al conocimiento científico con capacidad crítica y reflexiva desde las ciencias sociales, en ámbitos como la planeación estratégica, el diseño de estrategias empresariales para el desarrollo y la competitividad y la previsión tecnológica en las organizaciones sociales de carácter público, privadas o mixtas, entre otras, pretendiendo así, estimular la investigación sobre las organizaciones en el medio colombiano y Latinoamericano y el apoyo en el direccionamiento estratégico de las PYMES y las grandes empresas de la región.
- **Ciencias Navales y Militares.** Esta área se enfoca en el abordaje y el estudio de las técnicas, la psicología la práctica, el planeamiento de operaciones anfibias y fluviales y, otros fenómenos que constituyen la guerra y el conflicto social armado; estudiando la guerra como un fenómeno social complejo.
- **Seguridad y Defensa.** Esta área es la responsable de desarrollar actividades de investigación y difusión de la cultura de seguridad y defensa. Bajo esta, se busca fomentar el debate y análisis

sobre los nuevos escenarios que afectan la seguridad nacional e internacional y las estrategias para garantizarlas. Sus principales componentes giran alrededor de la evolución de la Arquitectura de Seguridad en un mundo globalizado, el enfoque multidisciplinar y la actuación integral en la Seguridad y Defensa y sus actores, el desarrollo del concepto de Seguridad Humana, pensamiento estratégico y modelos de Seguridad y Defensa, geopolítica de los conflictos y las nuevas operaciones de paz, el fomento y la promoción de la Cultura de Seguridad y Defensa en la sociedad y los entornos globales compartidos y el ámbito informativo.

- **Educación.** Esta área busca generar conocimiento a partir de los procesos de enseñanza, formación y aprendizaje desde el entorno militar. Se busca que las investigaciones puedan enmarcarse, además, en factores asociados que determinan los procesos de formación militar, significancia y comprensión del proceso de formación militar, enfocándose en investigaciones cualitativas, cuantitativas y mixtas.

- **Estudios interdisciplinarios.** En esta área se podrán publicar investigaciones de otras áreas, ya sean ciencias básicas, ingenierías, cultura y antropología, imaginarios colectivos, entre otros, que puedan impulsar y fortalecer el desarrollo territorial.

Para las publicaciones se tendrá en cuenta el cumplimiento de los requerimientos debajo relacionados en cuanto a forma, calidad, propiedad intelectual entre otros.

1. GENERALIDADES

1.1. La revista ANFIBIOS recibirá solo artículos de investigación e innovación definidos por Publindex Colciencias, los cuales son documentos en los que el autor(es) presenta la producción original e inédita, resultado de procesos de investigación, reflexión o revisión, en las áreas de Prospectiva, territorio, seguridad y defensa, Monitoreo, Vigilancia y Control de Medio Ambiente, Ciencias de la Administración y Estrategia, Ciencias Navales y Militares, Seguridad y Defensa, Educación y Estudios interdisciplinarios.

1.2. Los artículos deben ser remitidos al editor de la revista ANFIBIOS, en medio digital a los correos: anfibios@efim.edu.co, editorefim@gmail.com Es de suma importancia incluir en el texto del mail el nombre completo del autor o autores, el título universitario de pregrado y el de postgrado más alto obtenido, cargo, correo electrónico vigente, nombre de la institución en la cual labora, dirección de residencia u oficina, teléfonos de contacto (Celular y fijo), número de documento de identidad y fecha de nacimiento. La anterior información es necesaria al momento del ingreso de datos a las plataformas e índices bibliográficos, así como también para el registro de publicaciones de la revista.

1.3. La revista ANFIBIOS, tiene como idioma oficial el español y como secundario el Inglés, por tal razón se acepta el envío de artículo en idioma español o inglés.

1.4. Al enviar un artículo, el autor debe hacer constar que éste es original e inédito, producto del mismo, que no ha sido publicado en otras revistas y que cita todas las fuentes usadas. El autor deberá diligenciar el formato “APROBACIÓN PARA PUBLICAR, CLÁUSULA DE CESIÓN DE LOS DERECHOS PATRIMONIALES DE AUTOR Y ORIGINALIDAD DE LA PRODUCCIÓN (ver Anexo A)” el cual se encuentra anexo. Si son varios autores cada uno deberá remitir el formato.

1.5. El autor debe manifestar su aprobación a la publicación en la revista ANFIBIOS y su ce-

sión de derechos, diligenciando el formato “APROBACIÓN PARA PUBLICAR, CLÁUSULA DE CESIÓN DE LOS DERECHOS PATRIMONIALES DE AUTOR Y ORIGINALIDAD DE LA PRODUCCIÓN (Ver anexo A)”, el cual se encuentra anexo. Si son varios autores cada uno deberá remitir el formato.

1.6. Todos los artículos deben llevar anexo en archivos separados identificados, las tablas, gráficos, dibujos, y fotografías, en archivos Pdf, Tiff, Jpg o Raw con un peso no mayor a 2 MB (Mega Bytes). Las tablas y gráficos en Excel deben anexarse en los archivos Excel originales, De la misma manera las fórmulas deben anexarse en archivos separados en su versión original.

1.7. Información sobre el(los) autor(es) y el origen del artículo

- El artículo contendrá un archivo adicional donde se indique: nombre y apellido del autor o de los autores (en el orden en el que se desea que aparezcan); hoja de vida actualizada que incluya adicionalmente dirección, ciudad, teléfono, correo electrónico y fecha de nacimiento.

- Datos académicos del (los) autor(es). Títulos de pregrado y posgrado, universidades que los otorgaron, ciudad y país de la institución, y fechas en que se obtuvieron (títulos en el idioma original).

- Datos institucionales. Entidad donde trabaja(n), ciudad y país de la institución de afiliación y cargo que desempeña(n) el(los) autor(es), grupo o centro de investigación al que pertenece(n).

- Naturaleza del artículo. Se debe especificar si el artículo es producto de una investigación, tesis de grado, ensayo o reseña crítica. Si es resultado de una investigación, deben señalarse: el título del proyecto, la institución ejecutora y financiadora, fase del proyecto, fecha de inicio y finalización y el código de registro (si lo tiene).

- Reconocimientos. Toda aclaración sobre el trabajo (agradecimiento, colaboradores, etc.) se indicará con un asterisco en el título, que remite a una nota a pie de página.

2. INSTRUCCIONES PARA LA DIGITACIÓN

La revista ANFIBIOS ha adoptado el estándar de normas APA (American Psychological Association) para sus publicaciones, por lo tanto, deben cumplirse los siguientes aspectos:

2.1. Los artículos deben ser presentados usando el procesador de texto Word, hoja tamaño carta, a dos columnas, fuente Times New Roman 12, las márgenes serán: superior, inferior, izquierda y derecha 2,54 cm; el interlineado a doble espacio.

2.2. La alineación de los párrafos en el documento deberá ser justificado. Se debe utilizar sangría de 5 espacios en la primera línea de cada párrafo y sangría francesa para todas las referencias.

2.3. No se debe hacer doble “enter” entre párrafo y párrafo. Se mantiene todo con el mismo interlineado de dos puntos. Para identificar que se inicia un párrafo nuevo, se utilizara la sangría anteriormente mencionada.

2.4. En cuanto al uso de viñetas, solo será permitido el uso del punto y la línea. No se puede utilizar otro tipo de viñeta.

2.5. El título debe estar en español e inglés y su extensión para ambos casos (español e inglés) no podrá superar 20 palabras, en negrita y centrado al texto, debajo aparecerán los nombres y apellidos de los autores (nota al pie de la página, los títulos académicos, afiliación institucional y localidad), junto con su respectivo correo electrónico.

2.6. Se debe escribir el resumen en castellano y en inglés con una longitud máxima de 180 palabras en un solo párrafo y sin citas. Posterior al resumen se esperan las palabras claves, las cuales deberán estar en español e inglés, sin negrita, en minúsculas (Excepto los acrónimos y siglas) y su número máximo será de diez (10). Recuerde que el resumen contiene los aspectos esenciales del artículo de manera breve y concisa con el objeto de que el lector identifique en que consiste la investigación.

2.7. La extensión del artículo debe ser mínima de 8 páginas y máxima de 10. (Extensiones menores o mayores conllevaran a la no evaluación del artículo).

2.8. Para la numeración de páginas, se deberá comenzar por la primera hoja, es decir por la hoja donde se encuentra el título. Se utilizarán números 1,2,3...

2.8.1. La numeración debe ir en la parte superior a la derecha

2.9. La redacción del texto debe realizarse en forma impersonal, con la siguiente estructura:

2.9.1. Introducción: Consiste en un texto organizado y atractivo para el lector, que expone una visión general del contexto, explicando el problema partiendo de lo general a lo específico y resolviendo la hipótesis del estudio. En ésta también se expone de forma sintetizada la importancia de la investigación y cómo dicha investigación se relaciona con el medio. En la introducción se deja clara la respuesta de que, por qué y para qué la investigación.

2.9.2. Metodología: Se describe el diseño de la investigación y se explica cómo se llevó a la práctica. La elección de los métodos, técnicas e instrumentos, se deben justificar.

2.9.3. Resultados: Se mencionan los resultados del estudio, resaltando los hallazgos relevantes, inclusive si estos son contrarios a los objetivos propuestos. Deben presentarse utilizando texto, tablas e ilustraciones.

2.9.4. Conclusiones: Se requiere examinar las implicaciones de los hallazgos, sus limitaciones y sus proyecciones en futuras investigaciones. Estas deben estar enlazadas con los objetivos planteados y los resultados encontrados. Las conclusiones son el resultado de recabar sobre el tema del problema investigación propia en la que se deja claro lo encontrado, las limitaciones y en algunas ocasiones se pueden incluir o abrir la puerta a los trabajos futuros acordes al problema planteado.

2.10. Las figuras e imágenes deben tener alta resolución y deben estar tituladas y citadas en la parte inferior si no son de propiedad del autor del artículo. Estos títulos deben estar centrados y enumerados correlativamente con letra Times New Roman cursiva a tamaño 10. Deben enumerarse con números arábigos de acuerdo con el orden de aparición. (Figura 1, Figura2, ...)

2.11. Las tablas también deben enumerarse con números arábigos de acuerdo con su orden

de aparición y contener los títulos y citas correspondientes (Si hay lugar) de acuerdo con las normas APA.

2.12. Evitar las notas de pie de página; en caso de ser muy necesarias debe contener solamente aclaraciones o complementos del trabajo que, sin afectar la continuidad del texto, aporten información adicional que el autor considere indispensable incluir.

3. CITACIONES Y REFERENCIAS

Las referencias bibliográficas corresponderán a los textos citados o referenciados en el cuerpo del artículo y sólo aparecerán al final del mismo; cada cita y referencia debe cumplir con la última versión de las Normas APA (Sexta Edición). A continuación, se indican criterios importantes (para más información consultar la Norma APA Sexta Edición):

3.1 Citas en el texto

Dentro del texto las citas se efectuarán con el sistema parentético (Apellido, año, p. xx; p. ej. Rodríguez, 2005, p. 23).

Si la obra tiene más de dos autores, se cita la primera vez con todos los apellidos. En las menciones subsiguientes, sólo se escribe el apellido del primer autor, seguido de la frase et al.

Ej: Los algoritmos implementados en los métodos de control avanzado fueron experimentados en 1988 por Molina, Pérez y Castro. (Quiroga, De La Manchada, Turco, 2008).

Ej: En cuanto al desempeño de un motor fuera de borda controlado multi-aleatoriamente, Quiroga et al. (2008) encontraron que su rendimiento es directamente proporcional a la temperatura.

Si son seis o más autores, se utiliza et al. Desde la primera mención.

Citas con siglas o abreviaturas: En la primera citación, se utiliza el nombre completo de la organización acompañado de la sigla o acrónimo y en textos siguientes es opcional utilizar sólo la abreviatura (Sigla o acrónimo).

3.2 Lista de Referencias

Una lista de referencias incluye sólo las fuentes que sustentan la investigación y que se utilizaron para la preparación del trabajo. Estas deben tener un orden alfabético por la primera letra de la referencia y si son obras de un mismo autor se ordenan cronológicamente.

Es importante tener en cuenta que cada referencia tiene el formato de párrafo francés (hanging indent) y a espacio y medio.

- **Libros.**

Apellido, Nombre (año). Título. Ciudad: Editorial.

Senge, P. (1992). La quinta disciplina. Buenos Aires: Granica.

- **Ensayos dentro de compilaciones.**

Apellido, Nombre (año). Título del ensayo. En Nombre Apellido (Eds.)/(comps.), Título del libro (rango de páginas citado). Ciudad: Editorial.

González, F. (1998). La violencia política y las dificultades de construcción de lo público en Colombia: una mirada de larga duración. En F. Arocha y M. Jimeno I (Eds.), *Las violencias: inclusión creciente* (pp. 309-330). Bogotá: Facultad de Ciencias Humanas-Universidad Nacional.

• **Artículos de revistas.**

Apellido, Nombre (año). Título del artículo. Nombre de la revista, volumen (número), rango de páginas citado.

Gartner, W. B. (1985). A conceptual framework for describing the phenomenon of new venture creation. *The Academy of Management Review*, 10 (4), 1290-1315.

• **Ponencias y comunicados en congresos.**

Apellido, Nombre (año). Título de ponencia o comunicado. En Nombre Apellido. (Ed.), Título del evento (rango de páginas citado). Ciudad: Editorial.

Rocha, A. (1999). Innovación empresarial: un nuevo enfoque de desarrollo. En A. Balbuena (Ed.), *Memorias del IV Simposio de Integración Financiera* (pp. 50-75). Bogotá: Panamericana.

• **Conferencias.**

Apellido, Nombre (año, mes). Título. Documento presentado en... Ciudad, País.

Garzón, J. C. (2000, marzo). Más allá de las decisiones económicas. Documento presentado en la II Jornada de Análisis Económico, La Habana, Cuba.

• **Informes publicados y no publicados.**

• **Publicados.**

Apellido, Nombre (año). Título. Ciudad: Entidad encargada, N° de páginas.

Irragori, F. y Rodríguez, M. (2004). Reportes de auditoría interna. Sevilla: Oficina Nacional de Registros, 56 p.

• **No publicados.**

Apellido, Nombre (año). Título. Manuscrito no publicado.

Irragori, F. y Rodríguez, M. (2004). Reportes de auditoría interna. Manuscrito no publicado, 80 p.

• **Internet.**

Apellido, Nombre (año). Título. Recuperado de dirección electrónica.

Departamento Nacional de Planeación (2003). Cifras de violencia 1996-2002. Recuperado de http://www.dnp.gov.co/paginas_detalle.aspx?id=562.

Semana.com (2004, February 15). Los colombianos de hoy. Recuperado de <http://www.semana.com/opencms/opencms/Semana/articuloImpresion.html?id=76491>.

Procedimiento de análisis bancario (s.f.). Recuperado de <http://www.cc.ilt.columbia.edu/publications/papers/newwinel.htm>.

González, F. & Posada C. E. (2001, noviembre). Criminalidad, violencia y gasto público en defensa, justicia y seguridad en Colombia. *Revista de Economía Institucional*, 3 (4). Recuperado de <http://ideas.repec.org/s/rei/ecoins/html>.

4. PROCESO DE DICTAMEN

Fase 1: El artículo recibido será analizado por el Editor de la Revista, que realizará la selección de acuerdo a los criterios establecidos anteriormente. Una vez se tenga el artículo preseleccionado, pasará al Comité Editorial y en caso de ser aceptado será sometido a una revisión de por lo menos dos pares académicos evaluadores anónimos los cuales emitirán sus conceptos en forma separada para el autor acuerdo el formato propuesto para esto contados cuarenta y cinco (45) días a partir de la entrega.

Fase 2: Si el concepto de los pares académicos evaluadores es favorable, el artículo se remite nuevamente al autor para que realice las correcciones a las que haya lugar.

Fase 3: Finalmente el Editor presenta ante el Comité Editorial el artículo revisado y tomará la decisión para su publicación luego de haber recibido el formato de aceptación a publicar por parte del autor. Además, una vez aceptado el artículo para su publicación, el autor transferirá los derechos patrimoniales a la EFIM por medio de un Acta de Sesión de Derechos, de acuerdo con lo estipulado por la Dirección Nacional de Derechos de Autor de Colombia. El Comité Editorial entiende que las opiniones expresadas por los autores son de su exclusiva responsabilidad.

