

CONTAMINACIÓN EN EL AGUA: TLC DE COLOMBIA-ESTADOS UNIDOS



ESTUDIANTE

ANGIE VANESSA VALLEJO VEGA

INFORME DE PRÁCTICA

TUTORA

ANGÉLICA BERNAL OLARTE

UNIVERSIDAD JORGE TADEO LOZANO

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

RELACIONES INTERNACIONALES

BOGOTÁ, 2020

Descripción y perfil del trabajo y de las funciones:

La pasantía en la que estoy en este momento es en el Congreso de la República, en la Comisión Segunda de la Honorable Cámara de Representantes. Esta comisión se encarga de la mayoría de los asuntos internacionales, entre los que se incluyen: seguridad, aduanas, comercio internacional, carrera diplomática, defensa nacional, servicio militar, contratación internacional, entre otros.

Mi función dentro de esta Comisión se enmarca en prestar apoyo en las sesiones de la comisión y debates de control político, y de hacer seguimiento a los proyectos de ley que se encuentren en tránsito como el de Colombia-Italia para la eliminación de la doble tributación, a la vez, que se monitorean los tratados internacionales vigentes, suscritos o en negociación y realizar informes de su historia y estado actual dando respuesta a las proposiciones del tratado o del proyecto. Además, actualizo a la Comisión de temas de interés nacional e internacional para los representantes y/o para la secretaria. Todo esto con el fin de apoyar las funciones de los representantes y de la secretaria de la Comisión Segunda, para fortalecer mis conocimientos y ponerme a prueba con cada reto que me presenten.

Aunque no tengo personas a cargo ni poder de voto o decisión, puedo aportar ideas innovadoras y reporto a la Secretaria General de la Comisión Segunda, Olga Lucia Grajales Grajales. Ella es quien delega mis trabajos diarios y/o semanales con el fin de cumplir con las funciones de mi cargo, además me orienta y me guía en caso de duda alguna.

CONTAMINACIÓN EN EL AGUA: TLC DE COLOMBIA-ESTADOS UNIDOS

Introducción:

A partir de 1990 Colombia optó por apostarle a un modelo de desarrollo comercial y económico de apertura comercial, lo que llevo al país a integrarse a la “Globalización” donde el resultado esperado era tener un país competitivo y más avanzado. En consecuencia, de esto, es a partir de esa década que Colombia inicia los Acuerdos comerciales.

Los acuerdos comerciales son considerados: “Una de las maneras más efectivas para disminuir las barreras arancelarias entre los países, quienes realizan una alianza o tratado por medio del cual pueden hacer intercambio de bienes y servicios, lo que ayuda a generar una integración económica complementaria según la necesidad de cada una de las partes vinculantes. En estos acuerdos, las partes establecen políticas y leyes con las que se van a regir para realizar el intercambio de bienes, servicios, inversión, personas, etc., las cuales permiten dinamizar la economía” (Banco de la República, 2006, p. 5).

Colombia es un país que está en vía de desarrollo, tal como afirmó la exministra Cecilia López en febrero del 2020, que ha mejorado los índices de pobreza y ha avanzado pero “el 39% de nuestra población es vulnerable, tenemos brechas sociales inmensas, no contamos con infraestructura apta para la competitividad en el mercado internacional” También reconoce que en Colombia no se cumplen los derechos constitucionales, gran parte de la población no tiene real acceso a derechos básicos que son necesarios para el diario vivir y para una vida digna, pues por eso los hicieron, y en materia económica nos posicionamos con un ingreso medio-alto lo que significa que el país no ha tenido las bases necesarias para competir en el mercado mundial y no ha podido generar buenas alianzas comerciales. Es por esto por lo que no estamos cerca de ser un país desarrollado. (El nuevo siglo, 2020)

Pero, para empezar a mejorar la calidad de vida de los colombianos el país necesita dinero y mejorar las exportaciones e importaciones para así generar empleo y riquezas al país. Por lo que al abrirse a la integración con otras economías del mundo y generar alianzas estratégicas con diferentes países para generar riqueza y aprender de la experiencia que

pueden brindarle sus aliados y posibles socios comerciales, también pueden aumentar la canasta exportadora para así competir de manera adecuada en un mercado extranjero donde los empresarios colombianos tengan nuevos mercados a los cuales explotar.

Uno de los tratados más importantes para Colombia es el de libre comercio que se tiene con Estados Unidos pues trajo al país estabilidad a nivel arancelario, la inclusión de más de 4.000 bienes y ayudó a diferentes sectores de la economía, como el de calzado y cosméticos, a competir con otros mercados por los más de 300 millones de consumidores de Estados Unidos. Este tratado también trajo consigo nuevas inversiones y, según la revista FDi Markets, gracias a la inversión con este país norteamericano más de 120 proyectos de inversión por capital se llevaron a cabo, ayudando de esta manera a 17 departamentos del territorio colombiano. El acuerdo ha permitido tener buenas relaciones comerciales y fortalecer sectores de la economía nacional en pro de la productividad. Además, este acuerdo impulsó a que empresas grandes, medianas y pequeñas se abrieran al mercado internacional promoviendo el emprendimiento y las exportaciones de productos nacionales, con el resultado de que más de 8.000 empresas entraron a exportar a Estados Unidos. (Mincomercio, 2019)

Por lo anterior, el TLC ha ayudado a la economía nacional y con ello a los puertos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura gracias al gran intercambio comercial. Pues, luego del TLC la mayoría de los bienes que exportábamos e importábamos de Estados Unidos salían de estos puertos, gracias a su posición estratégica y cercanía al otro país. Esto “mejoró” el rendimiento de los puertos, haciéndolos ver más atractivos para los inversionistas. El flujo de personas y de mercancía ha obligado al país a mejorar sus políticas como, por ejemplo, mejorar la infraestructura de las ciudades implicadas y de los puertos, sin embargo, estas mejoras conllevan un daño ambiental enorme, debido a la contaminación que deja la maquinaria pesada, los barcos, la basura y demás, esto contribuye a la contaminación de aguas, al calentamiento global e incluso a deteriorar la propia ciudad en la que se encuentra.

El objetivo de este trabajo es analizar la contaminación del agua provocada por el incremento de la actividad comercial a partir del tratado de libre comercio que Colombia firmó con Estados Unidos en los puertos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y

Buenaventura, para entender los riesgos que implica manejar un alto flujo comercial. Además, explicar las razones por las cuales este tratado en particular afecta las condiciones marítimas y ambientales de estas ciudades y eventualmente del país. Y de esta manera hacer un llamado de alerta a las entidades correspondientes y a los habitantes de la zona sobre los daños que se están causando para que, en un futuro no muy lejano, puedan realizar un trabajo conjunto y evitar que la situación se deteriore aún más.

Es interesante estudiarlo porque en los últimos años hemos visto como el clima ha cambiado drásticamente y nos preguntamos el porqué. No conectamos estos cambios climáticos con el proceso de comercio o intercambio de bienes, tampoco vemos las dos caras de la moneda de los TLC y de lo que conlleva esto y, sobre todo, a los puertos y a sus ciudades correspondientes, pues son los que reciben todo el flujo comercial que traen los socios estratégicos de Colombia. Además, cuestionar los imaginarios acerca del impacto ambiental los TLC.

Objetivos de investigación:

Objetivo general:

Realizar un análisis del impacto en contaminación del agua en los puertos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura luego del tratado de libre comercio de Estados Unidos y Colombia.

Objetivos específicos:

- Explicar las consecuencias del alto flujo de buques en los puertos luego del TLC de Estados Unidos y Colombia.
- Explicar las razones por las cuales este tratado en particular afecta las condiciones marítimas y ambientales.
- Analizar cómo la contaminación del agua afecta los puertos y sus ciudades correspondientes

Pregunta de investigación:

¿Cuál es el impacto en contaminación del agua en los puertos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Buenaventura luego del tratado de libre comercio entre Estados Unidos y Colombia?

Definición y descripción del tema a tratar:

El tratado de libre comercio de Estados Unidos con Colombia se aprobó en 2007, un mes después se sancionó la ley 1143 para darle vida y en 2008 la Corte Constitucional lo declaró constitucional. En el 2012 este tratado entra en vigencia y comienzan los flujos de exportaciones e importaciones en masa.

El transporte marítimo es el más utilizado para realizar transacciones comerciales pues es el que mayor carga soporta tanto en bienes líquidos o sólidos, por lo que el 80% de las mercancías de todo el mundo se transportan por este medio. Pero, así como puede facilitar las cosas para los países, las dificulta para el medio ambiente. Los buques que llevan las mercancías realizan descargas de agua en el mar, arrojan emisiones atmosféricas de Dióxido de Carbono que representan más del 3% de las emisiones globales de esta sustancia. Así mismo tienen pérdidas de mercancías y de petróleo en gran cantidad. Solo con las afectaciones ambientales de los buques se evidencia el daño que generan, ahora bien, los puertos lanzan residuos tóxicos al mar y a sus alrededores, contribuyendo a la pérdida de las capas fértiles del suelo en donde se instalan. A pesar de todas estas afectaciones, los países evitan evidenciar el daño y fortalecen cada vez más este medio de intercambio marítimo.

La contaminación producida por este transporte pasa desapercibida en alta mar, pero en las zonas costeras y portuarias este tráfico marítimo es una fuente primordial para la contaminación atmosférica, siendo una amenaza para el medio ambiente. Y, desgraciadamente Colombia mueve sus mercancías por sus zonas costeras, específicamente por Cartagena, Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta, quedando vulnerables ante esta situación catastrófica.

Antes de la entrada en vigencia del TLC Colombia mantenía a sus puertos con infraestructura moderada, poco personal capacitado para los manejos de este y una política ambiental muy inestable, pues no existía un gran flujo de buques.

Con la entrada en vigor del TLC la demanda de mercancías en los puertos aumentaba cada vez más y con ello la contaminación. Y, a medida que pasaba el tiempo, el estado al enfocarse en aumentar los niveles de exportación, de mantener buenas relaciones con Estados Unidos y cumplir con lo estipulado en dicho TLC, ejecutaba solo proyectos para aumentar la infraestructura, innovar en los puertos, capacitar más personal e implementar más tecnología.

Por esto, es importante tener claro las características de cada puerto vinculado a esta investigación. Empezando con los puertos sobre la Costa del Caribe:

- Santa Marta que facilita el transporte en contenedores de carbón, carnes y frutas, cuenta con ferrocarril; según la Sociedad Portuaria movió más de 3 millones de toneladas de productos en 2014.
- Barranquilla conecta la Costa Caribe y el Mundo, moviliza todo tipo de carga y movió más de 4 millones de toneladas en 2014.
- Cartagena cuenta con infraestructura adecuada para almacenar contenedores y mercancía suelta. (Chamorro, 2015)

Y uno sobre la Costa del Pacifico:

- Buenaventura, que mueve la mitad de la carga total del país, en relación con importaciones (Navas, 2017)

Después de entrar en vigencia el TLC con Estados Unidos los movimientos de bienes y de mercancías han aumentado en gran magnitud dejando en peligro la riqueza natural de estas ciudades, impulsando el deterioro de las playas y de la contaminación del mar.

Y, a pesar de que cada puerto tenga políticas medio ambientales, no se puede evitar la gran flota que llega a ellos y la contaminación que dejan en el agua. Por ende, en este trabajo se enfoca en analizar el impacto en contaminación del agua que ha dejado el TLC con Estados

Unidos en los principales puertos del país; esta es una realidad que no podemos alejar y se debe tratar lo más pronto posible.

Marco teórico:

Esta investigación va a estar enmarcada en la teoría de la Ventaja Absoluta de Adam Smith que explica la importancia del libre comercio. Él a principios del Siglo XIX investigó las causas del comercio internacional buscando los beneficios del libre comercio. Adam Smith escribió en su libro *“La riqueza de las naciones”* que con el libre comercio cada país debía especializarse y exportar solo los productos en los que tuviera ventaja absoluta, aquel producto en el que fuera más eficiente y debía importar aquellos productos en los que tuviéramos desventaja absoluta. Esto con el fin de reducir gastos, aumentar ganancias y ser más ágiles a la hora de hacer los intercambios comerciales, también porque de esta manera el país no se desgasta produciendo un producto que tendría un costo mayor que comprarlo e importarlo de otro país. Smith lo aclara en términos de unidades de trabajo, entonces, si Colombia requiere 10 unidades de trabajo para producir maíz y 5 unidades de trabajo para producir arroz y Estados Unidos necesita 12 unidades de trabajo para el maíz y 2 para producir arroz, es claro que Colombia es más eficiente produciendo maíz y Estados Unidos produciendo arroz. Por esto Smith afirma que el comercio entre estos países es rentable porque cada uno se especifica en un producto y los dos se benefician en el intercambio (Monje, 2001, p.1-20).

De la mano con la teoría de Adam Smith, se va a tomar la investigación de Nathalia García titulada *“Colombia: un país entregado a los inversionistas. La inversión extranjera directa y sus tendencias recientes”*. En este texto se explica que la IED es un capital a largo plazo en algún país para internacionalizarse y diversificar el mercado, esta se puede dar en divisas o en especie. Además, se menciona que las inversiones provenientes de otras economías o economías mas fuertes son buenas netamente para lo económico, pues sus implicaciones sociales, políticas, laborales, culturales y ambientales no son analizadas y vienen siendo las mas afectadas. Así mismo la IED no siempre corresponde a una entrada de capital fija pues más de la mitad de estas corresponden a reinversiones de las utilidades de las empresas beneficiadas con materia prima y obra de mano a bajo costo, esto se encuentra en países como Colombia por lo que se tiene un buen campo para los inversionistas, de igual forma

se “benefician” el sector financiero, minero, comercio y construcción. Esta posición demanda una alta explotación de recursos naturales no renovables, hace que la distribución de riqueza se vea afectada y se arruine el medioambiente. Entonces los sectores que menos contribuyen al crecimiento nacional son la agricultura y la industria, es por esto por lo que este modelo intercambio, IED, no permite que países en vías de desarrollo puedan aumentar sus ingresos y favorecer a su economía nacional. También, esto supone que dinamiza ciertos sectores de la economía y genera altas tasas de trabajo formal, pero no necesariamente corresponde a que realmente generen mayores y mejores empleos.

Para saber que tanta riqueza genera y redistribuye un país y que tanto es enviada a otras economías en forma de utilidades y dividendos se utiliza el PNB “ingreso nacional bruto”, este mide la cantidad de bienes y servicios producidos por los residentes de un país en un tiempo determinado fuera de las fronteras nacionales. Y el PNB ha disminuido desde el 2000 en adelante, eso quiere decir que las riquezas generadas en el territorio nacional a causa de las IED están siendo transferidas a las empresas extranjeras reduciendo el ingreso real nacional. Otro aspecto por detallar es que en las zonas de Colombia que son mas ricas en hidrocarburos y minerales, son los que tienen superiores índices de pobreza, esto devela la centralización, urbanización y mal manejo de riquezas generadas de estas actividades económicas que se pintan como el motor del crecimiento y desarrollo del país.

Por ende, al crecer la recepción de flujos de IED en sectores como el agropecuario o el minero se demanda una explotación de recursos concentrado en minas o petróleo que genera no solo irreversibles impactos ambientales, sino que no ayudan a la ocupación nacional. Al mismo tiempo se dan redes de paraísos fiscales por empresas extractivas, en sectores como el del carbón. Y pese a esto hoy persiste la tendencia de concentrar la IED en sectores extractivos sin tener en cuenta las malas implicaciones. (Hawkins & García, 2014, p. 40-60)

Otra relación importante para este trabajo es la que hay entre libre comercio y medio ambiente, que se puede explicar por medio del Abogado Macías Gómez (2015). Su texto nos expone que un crecimiento económico necesariamente produce daños medioambientales, pero de igual forma, las nuevas tecnologías han generado distintas formas de usar los recursos naturales y cuidar el medio ambiente. Por ende, este debate se

enmarca en dos visiones, los primeros que consideran que, a mayor desarrollo, más recursos para la protección y preservación ambiental y los segundos piensan que el libre mercado tiene efectos negativos pues genera una mayor contaminación y degradación ambiental. Aunque es una discusión dividida nos centramos en que a pesar de que existan nuevas tecnologías con el libre comercio para cuidar el ambiente, no se aplican ni se ejecutan las políticas ambientales establecidas en los TLC's.

Análisis

Gracias a que Colombia se abrió al libre comercio, paulatinamente ha firmado TLC con diversos países, entre ellos el que se tiene con Estados Unidos desde el 2012. Debido a esta firma, Colombia se compromete a responder efectivamente a los intercambios comerciales marítimas o terrestres y para cumplir con ello se ve obligado a triplicar sus esfuerzos, en términos de puertos, buques e infraestructura generando afecciones al medio ambiente.

Entre estas afectaciones del libre comercio en el medio ambiente está la de la contaminación hídrica. Esta contaminación se produce porque se descargan casi 5 millones de metros cúbicos de aguas residuales y el agua no es tratada, también, por los residuos industriales, la carga de residuos líquidos peligrosos y por el agua de lastre; esta agua la utilizan los buques para mantener la estabilidad y equilibrar el buque durante la carga y descarga de bienes, generando contaminación en el camino. Además de esto, los buques dejan un rastro de aguas negras (residuos de enfermería y materia fecal) y aguas grises (residuos de lavandería y duchas de la tripulación). Todos estos residuos se convierten en bacterias patógenas, además de generar especies fitoplanctónicas y zooplanctónicas, eso hace que el agua se convierta en nociva y toxica generando daños en el ecosistema marino, en las especies y en la salud pública. (Rendón, Vanegas, & Tigreros, 2003)

Esta afección hídrica también se produce por los desechos producidos y lanzados desde los puertos correspondientes. Debido a que varios de estos puertos necesitaron una mejor infraestructura para recibir la cantidad de buques necesarios, se necesitó construir lo más rápido posible sobre el mar y la playa. Estas construcciones lanzan residuos del material con el que se construye y que accidentalmente caen al mar. Esto con los puertos remodelados, pero con los que aun no se les han realizado cambios ni mejoras es una historia completamente diferente. Estos puertos cuentan con parte de su infraestructura

oxidada que cae al mar, además de que no cuentan con las medidas medio ambientales necesarias para evitar derrames o mayor contaminación, también se generan basuras que lastimosamente o llegan al mar o a la playa.

Por esto la contaminación del agua por buques es de suma importancia y preocupante, ya que gracias a todos estos organismos nocivos el agua va perdiendo su potabilidad, haciéndola más difícil de tratar y de limpiar.

Otro punto para resaltar es el cumplimiento de los protocolos de seguridad ambiental que manejan los buques y los puertos. Aunque se haya avanzado en tecnología y esto hubiera ayudado en la creación de políticas en pro de proteger el medio ambiente, que se hayan creado algunos protocolos para evitar la contaminación del agua en buques y en puertos, todo esto no implica que los puertos y los trabajadores de los buques los cumplan. Es decir, no se están aplicando ni se están ejecutando las políticas ambientales establecidas en los TLC's. Ya es bastante difícil concretar un TLC y estar pendiente del cumplimiento económico como para poner los ojos en la contaminación del agua. Claro está que, aunque estos existan no hay una norma que los vigile y verifique su cumplimiento. Esto eventualmente no ayuda para nada en minimizar el impacto de la contaminación en el agua que es lo que supuestamente busca Colombia.

Gracias a esto vemos que esta dinámica comercial no le sirve a un país en vías de desarrollo como lo es Colombia. El libre comercio ayuda y funciona en países que tengan una economía nacional fuerte, que tengan la capacidad de defenderse y de actuar de la mejor manera a la hora de enfrentarse a un conflicto comercial y sobre todo a un país que tenga la capacidad económica para competir con un gran país sin depender de este en el ejercicio, y lamentablemente este país no es Colombia. Primero nos damos cuenta de que nuestra economía nacional no es fuerte y mucho menos reconocida, nos basamos en agricultura y este sector junto a sus trabajadores es el más abandonado, remplazándolo por el de la minería y el petróleo que, aunque nos beneficiamos económicamente la mayoría de las veces enriquecen a países terceros y afectan a los recursos naturales. Además de que no tenemos una política medioambiental fuerte ni verídica y menos con el tema del agua.

Entonces el intercambio comercial no está ayudando a los otros sectores, como el medio ambiente. La tierra, los recursos hídricos y naturales no están dando abasto y el estado

quiere sacar de donde no hay y aumentar los intercambios marítimos para poder competir en el mercado y cumplir con el TLC. Por esto se ha visto que el agua de mar en las ciudades de los puertos de Santa Marta, Barranquilla, Buenaventura y Cartagena ha cambiado, se ve un poco más negra, se pueden ver las basuras que son arrojadas por los puertos y hasta se ve la diferencia del agua alrededor del puerto que en la playa. También como el agua contaminada es más difícil tratarla para el consumo humano, esta puede producir enfermedades, en algunos casos crónicas, a los residentes e incluso a los turistas, generando malestar público. Está afectando uno de los recursos que ha mantenido a los nacionales colombianos. Aunque Colombia vea oportunidad con la IED y con los TLC, lo único que está haciendo es debilitándose y ejerciendo un abandono estatal a sus agricultores, a su población y la tierra que le ha dado la herramienta para trabajar.

Por ende, el impacto en el agua gracias al TLC es de gran magnitud y ha generado enormes daños en las ciudades y en la población, afectando al turismo y a millones de empleos que supone están generando con el intercambio y con la IED, pero que realmente no es así y peor aún, se afecta la economía nacional. De esta forma los recursos nacionales podrían, en algún punto, desaparecer y obligar al país a cambiar su táctica y sus productos para el intercambio comercial. Recordemos que Colombia es uno de los países con más recursos naturales en el mundo y estas consecuencias podrían, como última consecuencia, bajarlo del ranking.

Por esto es necesario que Colombia armonice la legislación ambiental y convertirlo en un eje primordial ya que se están ejecutando varios TLC que afectan el ambiente, como este que se firmó con Estados Unidos, y vendrán muchos mas para los cuales Colombia debe prepararse mejor y así evitar una tragedia medioambiental.

Conclusiones:

En relación a lo antes expuesto, podemos decir que la contaminación en el agua a raíz de la firma del tratado de libre comercio es bastante grande que conlleva varias consecuencias detrás. Y esto va a seguir aumentando si no se hace nada al respecto y, sobre todo, si Colombia sigue firmando TLC y sigue apoyando la IED sin antes tomar medidas decisivas para el cuidado de sus recursos naturales, en especial el agua, que es un recurso fundamental.

Esto hace referencia a que Colombia aún no está lista para manejar grandes flujos comerciales ni para soportar estas afecciones, pues no se ve una respuesta rápida y efectiva por parte del gobierno y se están acabando dichos recursos con los que realizamos el intercambio. Está claro que muy pronto debemos tomar acciones reales sobre el tema, afrontar la situación y considerar aplicar la teoría del “*Heartland*” que funcionó para países potencia como China. Esta teoría en pocas palabras consiste en trabajar fuertemente por lo nacional, por la economía dentro del país, por tratar de no dañar el medio ambiente y cuidar a la ciudadanía, y una vez esto esté listo, una vez Colombia sea fuerte y líder por sí mismo, tenga la capacidad de enfrentar dificultades en el futuro y de competir con países mucho más fuertes, ahí sí se debe considerar la idea de firmar todos los TLC que considere pertinentes y afrontar las consecuencias del intercambio de manera oportuna y eficaz. De otra manera solo estará tratando de manejar situaciones, como la de la contaminación del agua, que se van a descontrolar en algún momento y se convertirán en inmanejables.

De igual forma, no se deja atrás la idea de reconsiderar el alto flujo de buques que llegan a estos puertos, que son los más importantes comercialmente en Colombia, de esta manera se podría manejar y controlar la contaminación del agua, además de mejorar las condiciones del mar, mejoraría la calidad de las playas y de sus ciudades.

Para finalizar se recuerda la importancia de limpiar y purificar el agua, esto ayuda a la calidad de vida de las personas y del mismo mar. Para este mundo se pueden generar avances tecnológicos que prioricen la contaminación hídrica y que sean puestas en práctica, como norma obligatoria y de esta forma no poner en riesgo a ningún ciudadano ni la vida marina. Pues en el transcurso de la contaminación del agua, se van deteriorando corales, se ponen en riesgo de extinción animales y se mueren algunos otros, hasta el punto de poner en riesgo la vida marina.

Referencias:

- Banco de la República. (2006). *BANREP*. Obtenido de BANREP:
<http://www.banrep.gov.co/es/tags/tratado-de-libre-comercio>
- Blanco, R. G. (2011). *Diferentes teorías del comercio internacional*. ICE, Revista de Economía, (858).
- Chamorro, L. L., & Moscoso, F. F. (2005). La eficiencia portuaria colombiana en el contexto latinoamericano y sus efectos en el proceso de negociación con Estados Unidos. Universidad Externado de Colombia.
- Economía. (Febrero 15, 2020). ¿Dejó de ser Colombia un país en desarrollo? Marzo 27, 2020, de El Nuevo Siglo Sitio web: <https://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/02-2020-dejo-de-ser-colombia-un-pais-en-desarrollo>
- Hawkins, D., & García, N. (2014). La apertura económica y los tratados de libre comercio en Colombia 2014. Recuperado de: http://biblioteca.clacso.edu.ar/Colombia/ens/20150216051823/Documento_N__97_TLC_IED.pdf.
- Mincomercio. (2019). Beneficios del TLC entre Colombia y EE.UU. Marzo 20, 2020, de Mincomercio Sitio web: <http://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente/acuerdo-de-promocion-comercial-entre-la-republ-1/contenido/beneficios-del-tlc-entre-colombia-y-ee-uu>
- Monje, C. (2001). Principales Teorías Del Comercio Internacional. En Evolución del comercio en México a partir de la entrada del Modelo Neoliberal, hasta la firma del TLC con la Unión Europea (pp. 1-20). México: Unam.
- Macías, L. (noviembre 26, 2015). La relación entre tratados de libre comercio y medio ambiente. Marzo 26, 2020, de Legis Sitio web: <https://www.ambitojuridico.com/noticias/analisis/ambiental-y-agropecuario/la-relacion-entre-tratados-de-libre-comercio-y-medio>
- Navas, M. A., Forero Barbosa, O. F., Gutiérrez Leones, G. A., Rivera De la Torre, C. J., Certain, M., Acevedo, A., & Bolívar Pinilla, D. F. (2017). País de Mares No. 3.
- Rendón, R., Vanegas Jurado, T., & Tigeros Benavides, P. C. (2003). Contaminación en la Bahía de Cartagena por agua de lastre de los buques. Boletín Científico CIOH, (21), 91-100.