

# State Failure, Violence, and Trade:

## Dangerous Trade Routes in Colombia

Documentos de Trabajo sobre Economía Regional y Urbana

**Número:**

303

**DOI:**

<https://doi.org/10.32468/dtsru.303>

**Publicado:**

Martes, 28 Diciembre 2021

**Authors:**

Paul H. Jung,

Jean-Claude Thill,

[Luis Armando Galvis-Aponte](#)

**Clasificación JEL:**

F14, R10, C25

**Palabras clave:**

Violencia, comercio internacional, modelos de elección discreta, Colombia

[Descargar documento](#)

## Lo más reciente

[Impacto fiscal del cambio demográfico sobre la educación en Colombia](#)

Olga Lucia Acosta Navarro, Andrés Felipe Chitán-Caes, Ana María Iregui-Bohórquez, Ligia Alba Melo-Becerra, María Teresa Ramírez-Giraldo, Jorge Leonardo Rodríguez Arenas

[Transferencias regionales no-condicionadas: el caso de regiones ribereñas en un país en desarrollo](#)

Bernardo Romero-Torres, Gerson Javier Pérez-Valbuena, Andrés Felipe García-Suaza, Jaime Alfredo Bonet-Moron

[La Efectividad de los Fondos de Recursos Naturales: Evidencia para Colombia](#)

Alejandro Ome, Laura Giles Álvarez, Gerson Javier Pérez-Valbuena, Cristhian Larrahondo

[Otras Publicaciones](#)

## Enfoque

En este artículo se investiga cómo el efecto la violencia armada, que surge en medio de entornos geopolíticos inestables, es perjudicial para la movilidad de carga y el acceso de las regiones a las cadenas globales de logística de mercancías. Nuestro análisis se centra en el caso de Colombia en 2006-2007, por ser un periodo que estuvo muy permeado por la violencia y delincuencia, en muchas de las rutas principales de transporte al interior del país. El objetivo es determinar cómo la inseguridad durante este período de tiempo actuó como un impedimento para el movimiento del transporte marítimo de carga en el comercio internacional, actuando como otros de sus determinantes, tales como los factores arancelarios y no arancelarios. De esta manera, se propone la hipótesis de que los encargados de la logística del transporte buscarían reducir su exposición a conflictos

armados domésticos a lo largo de las rutas, desplazándose a puertos más lejanos, a los que se pueda acceder de manera más segura, pese a tener que optar por distancias de envío más extendidas. Para este efecto, este trabajo explota la existencia de registros de embarque proveniente de las bases de datos de Port Import Export Reporting Services y los datos georreferenciados de conflictos armados nacionales de Uppsala Conflict Data Program.

## Contribución

La visión tradicional en la literatura comercial se ha concentrado en cómo el efecto de los aranceles, las cuotas, el acceso al mar, las fronteras internacionales o la calidad de la infraestructura logística limitan las actividades de exportación y el comercio internacional. Nuestra principal contribución a la discusión está relacionada con los efectos que puede tener la inseguridad como otro impedimento importante para el cruce de fronteras de mercancías. Específicamente, calculamos las equivalencias en distancia del riesgo observado de conflictos armados internos para medir el costo del cambio de ruta y evaluamos hasta qué punto estos restringen el acceso a los mercados globales.

**Nuestro estudio plantea que la falta de control de la violencia armada a lo largo de las rutas comerciales impide extensamente el transporte de carga, aumenta el costo de hacer negocios y limita el acceso al mercado global, lo que podría desalentar las actividades económicas orientadas a la exportación.**

## Conclusiones

Encontramos evidencia sobre Colombia, centrados en el período 2006-2007, de que el riesgo de violencia a lo largo de las rutas de transporte marítimo terrestre resulta en una geografía de la movilidad de carga alterada, con rutas de envío más riesgosas a los puertos que se evitan, en favor de otras opciones más seguras.

Los transportistas cambiarían una ruta más corta, pero más riesgosa, por una ruta más segura a puertos ubicados más lejos del origen del envío. Además, estarían dispuestos a tomar la ruta de envío terrestre a puertos donde haya mayor seguridad, incluso en el caso en que el segmento marítimo de la distancia de envío, asociada al puerto de entrada de los Estados Unidos, sea más extenso.

Nuestro estudio plantea que la falta de control de la violencia armada a lo largo de las rutas comerciales impide extensamente el transporte de carga, aumenta el costo de hacer negocios y limita en gran medida el acceso al mercado global, lo que podría desalentar las actividades económicas orientadas a la exportación.