

Artículo de revisión sistemática

Análisis de la influencia del abandono estatal en el desarrollo logístico del departamento del Chocó

Analysis of the Influence of State Neglect on the Logistical Development of the Department of Chocó

Luis Miguel Córdoba Riascos¹

luis.cordoba80@correo.tdea.edu.co

<https://orcid.org/0009-0004-8390-1097>**Agustín Rodolfo Gutiérrez Yepes¹**

agutierrez@tdea.edu.co

<https://orcid.org/0000-0002-2414-6093><https://doi.org/10.22209/amr.v4a13.2025>**Recibido:** julio de 2025**Aceptado:** octubre de 2025

Resumen

La presente investigación analiza la influencia del abandono estatal en el desarrollo logístico del departamento del Chocó y examina cómo esta situación ha limitado el aprovechamiento de su posición geoestratégica como territorio bicostal con conexión al océano Pacífico y al mar Caribe. El estudio tiene como objetivo principal analizar la relación entre el abandono institucional y las limitaciones logísticas del departamento, así como formular recomendaciones estratégicas orientadas al fortalecimiento de su infraestructura y conectividad. Metodológicamente, la investigación se fundamenta en el paradigma empírico-analítico, con enfoque cuantitativo, diseño no experimental de corte transversal y alcance exploratorio-descriptivo. Se empleó revisión sistemática de literatura, análisis bibliométrico y análisis de indicadores oficiales provenientes del DNP, DANE e INVIAS. Los resultados evidencian que la precariedad logística del Chocó no responde exclusivamente a factores geográficos, sino a un proceso histórico de exclusión institucional, baja inversión pública, debilidad en la gobernanza y limitaciones en

¹ Tecnológico de Antioquia

la articulación estatal. Asimismo, los hallazgos muestran que la región Pacífico Norte registra deficientes indicadores de desempeño logístico del país, situación que profundiza el aislamiento económico del departamento. Finalmente, el estudio propone como estrategia el fortalecimiento de un corredor multimodal Atrato–San Juan, acompañado de mecanismos de articulación institucional y control de la inversión pública, con el propósito de potenciar la competitividad logística del Chocó y su integración al comercio nacional e internacional.

Palabras clave: Desarrollo logístico, abandono institucional y logística territorial.

Abstract

This research analyzes the influence of state neglect on the logistical development of the department of Chocó and examines how this situation has limited the use of its geostrategic position as a bi-coastal territory connected to both the Pacific Ocean and the Caribbean Sea. The main objective of the study is to analyze the relationship between institutional neglect and the logistical limitations of the department, as well as to formulate strategic recommendations aimed at strengthening its infrastructure and connectivity. Methodologically, the research is grounded in the empirical-analytical paradigm, with a quantitative approach, a non-experimental cross-sectional design, and an exploratory-descriptive scope. A systematic literature review, bibliometric analysis, and analysis of official indicators from the DNP, DANE, and INVIAS were employed. The results show that the logistical precariousness of Chocó is not exclusively explained by geographical factors, but rather by a historical process of institutional exclusion, low public investment, weak governance, and limitations in state coordination. Likewise, the findings indicate that the Northern Pacific region registers deficient logistical performance indicators within the country, a situation that deepens the department's economic isolation. Finally, the study proposes strengthening the Atrato–San Juan multimodal corridor, accompanied by mechanisms for institutional coordination and public investment oversight, with the aim of enhancing Chocó's logistical competitiveness and its integration into national and international trade.

Keywords: Logistical development, institutional neglect and territorial logistics

Introducción

El Chocó es un departamento de Colombia que cuenta con un gran potencial como nodo logístico estratégico en el país. Tiene una posición privilegiada debido a que es bañado por sus dos costas; por un lado, el imponente océano Pacífico, con salida a la ruta marítima del mercado internacional asiático; por el otro litoral, es bañado por las aguas del mar Caribe, con una salida hacia Norteamérica (Mazo, 2025). Cabe resaltar que ninguna de estas posiciones naturales estratégicas cuenta con un desarrollo de infraestructura portuaria sólido que ayude a impulsar un comercio internacional a gran escala en estos territorios y, a su vez, permita aprovechar esta valiosa ventaja en comparación con otros países de la región que no cuentan con esta posición geográfica.

Complementariamente a su potencial marítimo, es importante resaltar que, por vía fluvial, el Chocó cuenta con tres grandes ríos que lo conectan con la mayoría de sus municipios: Atrato, San Juan y Quito; estos tres grandes cuerpos de agua natural, siendo el río Atrato el más importante, representando la vía logística principal de los habitantes del departamento (Díaz-Rico, 2024). En estas rutas se desarrolla el transporte tanto de personas como de insumos para las diferentes comunidades ribereñas; donde el factor común se centra en el déficit del desarrollo de la infraestructura fluvial, lo cual no permite que los volúmenes de carga transportados sean más altos, afectando la productividad logística de la región.

Siguiendo esta misma línea, Barbosa (2025) enfatiza en la desconexión histórica que sufre el departamento del Chocó con las demás regiones; sus principales enlaces terrestres son: la ruta Quibdó-Medellín, con un total de 189 kilómetros de distancia, y la ruta Quibdó-Risaralda, con 249 kilómetros exactos. Ambas mallas viales no cuentan con una base técnica de construcción adecuada; en consecuencia, se ven paralizadas constantemente por condiciones climáticas causantes de deslizamientos de tierra que afectan el tránsito de los diferentes vehículos de carga. Como resultado, la comunicación con el interior del país se ralentiza y afecta de manera directa la logística.

Para comprender la magnitud de este rezago, es necesario reconocer que la logística es el motor que conecta los territorios con los mercados y constituye el eje articulador del comercio nacional e internacional. La conceptualización de este término, su evolución histórica y su marco normativo se desarrollan en la sección siguiente del presente documento. A nivel nacional, el panorama de infraestructura revela que, según el Departamento Nacional de Planeación (2024), el país dispone de 116 aeropuertos municipales, 66 privados, 61 administrados por la Aeronáutica Civil y 55 de gobernaciones, con un total de 202 pistas. La red férrea nacional comprende 3,523 kilómetros, de los cuales el 49.1% está bajo responsabilidad del INVIAS, el 45.7% de la ANI y el 5.2% de operadores privados. El país cuenta con 717 instalaciones portuarias. Finalmente, en el modo fluvial, se cuenta con 28 concesiones en el río Magdalena, 212 empresas de transporte fluvial y 46 muelles operativos en los principales ríos del territorio nacional. En cuanto a la oferta de infraestructura de transporte en 2024, la red cuenta con 18,160 kilómetros de vías primarias, 45,137 kilómetros de vías secundarias y 27,577 kilómetros de vías terciarias.

Específicamente, en el ámbito portuario de Colombia, según la Asociación Nacional de Comercio Exterior, cuenta con 10 zonas portuarias: ocho de ellas en la Costa Caribe (La Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés) y dos en el Pacífico (Buenaventura y Tumaco). Esta información reafirma que el desarrollo portuario está centralizado en la costa atlántica; aunque en el Pacífico hay presencia de dos zonas portuarias, esto no representa mucho en comparación al potencial costero que tiene Colombia para desarrollar más zonas portuarias. Una opción muy factible sería el departamento del Chocó (ANALDEX, 2024).

En contraste con este panorama nacional, la infraestructura del Chocó presenta rezagos críticos, caracterizados por una red vial mayoritariamente terciaria y una dependencia estructural del transporte fluvial con aeropuertos regionales de capacidad limitada (DNP, 2024). Esta brecha de conectividad restringe severamente la competitividad del departamento frente al promedio de los indicadores logísticos del país. Combinado a la infraestructura física, se encuentran las plataformas logísticas: "áreas delimitadas

donde se realizan, por parte de uno o de varios operadores, actividades referentes a la logística, entre otras, el transporte, la manipulación y distribución de mercancías, las funciones básicas técnicas y las actividades de valor agregado para el comercio de mercancías nacional e internacional” (Decreto 736 de 2014, p. 2).

En el contexto nacional, las plataformas logísticas están establecidas como: áreas logísticas de distribución urbana y consolidación de cargas, áreas logísticas de apoyo en frontera, áreas logísticas de consolidación de cargas regionales, Zonas de Actividad Logística (ZAL) portuarias, centros de carga aérea y plataformas multimodales. Las zonas con presencia de plataformas logísticas son: la costa Caribe (región con mayor infraestructura portuaria), la región Andina (corazón del transporte terrestre), el Nodo de Bogotá (principal centro de distribución urbana) y los puertos del Pacífico (Buenaventura como punto estratégico para el comercio con Asia). Al analizar la distribución de las plataformas logísticas, se evidencia una falta de desarrollo en las otras regiones, específicamente en el departamento del Chocó, lo que demuestra falta de inversión en políticas públicas para diversificar el desarrollo logístico (Departamento Nacional de Planeación, 2018)

Por otra parte, señala la Gobernación del Chocó (s.f) en su plan departamental, el gran potencial comercial que tiene el departamento está avalado por su ubicación estratégica “en el occidente del país. Limita por el norte con la Republica de Panamá y el mar Caribe, por el este con los departamentos de Antioquia, Risaralda y Valle del Cauca, y por el oeste con el océano Pacífico” (p.32). Cumpliendo con las condiciones para ser una zona que conecte el comercio del país con las demás regiones. A pesar de ello, ese mismo informe explica las carencias en materia de infraestructura de transporte, que causan que gran parte del territorio sea de difícil acceso. El flujo comercial del departamento no es moderno: el intercambio se hace de manera mayoritaria a través del transporte fluvial. Según el INVIAS (2017), el total de las vías pavimentadas en el Chocó es de 278.61 km, una cifra minúscula comparada con sus vecinos, Antioquia y Risaralda. Esto refleja el escaso desarrollo en materia de transporte en todos los ámbitos.

Así mismo, el Departamento Nacional de Planeación en el mapa de inversiones, muestra las inversiones para el departamento del Chocó en año 2024 con un total de 2.458 proyectos. En contraste, Antioquia cuenta con 13.009 proyectos para este año y el Valle del Cauca con 7.203. Aunque son regiones con niveles de producción distintos, se hace evidente que la inversión para el departamento del Chocó no está cerca de la de sus departamentos vecinos, dando como resultado un evidente abandono por parte del Estado (DNP, 2026). Sumado a la precariedad de infraestructura física, el componente de seguridad es otro factor negativo presente en esta región, lo explica Rogelis et al. (2022) señalan otra gran problemática: los constantes paros armados que recluyen a la población en sus territorios y frenan el transporte del departamento. Esta situación no se aísla del abandono estatal; es consecuente con un abandono histórico del territorio por parte del Estado, al punto de que los grupos ilegales han tomado gran parte del territorio. Estos paros armados causan grandes pérdidas comerciales y flagelan cada vez más el precario desarrollo logístico del departamento.

Complementado la anterior idea, el departamento del Chocó es históricamente una región muy pobre, según el DANE (2024), su PIB es de 3.770 (miles de millones), uno de los más bajos de Colombia,

comparándose con el Amazonas y Guainía. Para atacar la pobreza se hace esencial desarrollar la infraestructura del Chocó y así mitigar todas las problemáticas derivadas de esta. Este rezago se agrava por un abandono institucional sistemático del gobierno central, que ha postergado la inversión en infraestructura clave para la región. Si no se aborda esta problemática mediante estudios técnicos y correctivos de conectividad multimodal, la brecha de desigualdad territorial continuará expandiéndose, perpetuando el aislamiento económico del Chocó. Socialmente, esta investigación es relevante al proponer soluciones para la integración de comunidades vulnerables; prácticamente, ayuda a resolver cuellos de botella en costos logísticos; teóricamente, llena un vacío de conocimiento sobre competitividad en zonas periféricas y, metodológicamente, establece un modelo de análisis replicable para otros departamentos con desafíos geográficos similares.

Habiendo planteado el problema, se hace preciso responder la pregunta problematizadora de la investigación: ¿Cómo influye el abandono estatal en el desarrollo logístico del departamento del Chocó? Con el fin de abordar la problemática de estudio, el objetivo principal de esta investigación es analizar la influencia del abandono estatal en el desarrollo logístico del departamento del Chocó.

Marco teórico

En primer lugar, el análisis de la influencia del abandono estatal en el desarrollo logístico del departamento del Chocó se sustenta en la teoría del desarrollo regional y las disparidades territoriales, ampliamente desarrollada por Myrdal (1967) a través del concepto de causación circular acumulativa que demostró que las regiones que no cuentan proceso asertivo de inversión pública tienen tendencia a quedar estancadas: la falta de infraestructura disminuye la competitividad, lo que a su vez, hace que no se efectúen nuevas inversiones, hegemonizando así el atraso. En territorios periféricos como el departamento Chocó, donde el Estado no ha sostenido políticas serias relacionadas al desarrollo de vías, puertos y logística, esta dinámica se vuelve especialmente visible al contrastarla con las regiones más integradas a los circuitos económicos del país.

En segundo lugar, esta investigación también se apoya en la teoría de la infraestructura y el desarrollo económico, derivada de los planteamientos de Hirschman (1958) el cual plantea que la inversión en infraestructura no debe verse como un gasto trivial, sino como el precursor de desarrollo económico. Las carreteras, los puertos y los sistemas de transporte disminuyen los sobrecostos de moverse entre mercados, aumentan la conexión a nuevos compradores y vendedores, y se solidifica la conexión entre las zonas territoriales. Cuando el Estado no cumple con esa obligación, no solo se deteriora la movilidad física, sino que se bloquea toda una cadena de posibilidades productivas que dependen de esa infraestructura para existir.

Para terminar, la problemática se analiza desde la teoría de la capacidad estatal Evans (1995) que relaciona el desarrollo de un territorio con el aporte real de las instituciones del Estado para diseñar y ejecutar políticas públicas. En regiones en donde esa capacidad es débil o está dividida, tanto el abasto de infraestructura como la planificación estratégica terminan siendo insuficientes, profundizando la

marginalización. Producciones académicas recientes confirman que esta debilidad institucional dificulta la consolidación de sistemas logísticos eficientes al generar fallas en la coordinación y la gobernanza (Hanson & Sigman, 2021). Enfocándolo al departamento del Chocó, clarifica y permite entender cómo la fragilidad administrativa ha contribuido directamente a mantener los déficits de conectividad que padece el departamento, aislándolo del comercio nacional e internacional.

En este contexto, la logística es una de las herramientas más utilizadas por el ser humano a lo largo de su historia; según Sahid (1987) esta actividad es tan vieja como la humanidad, pero se empezó a relacionar de manera lógica en las diferentes guerras de la historia, las cuales la priorizaban como herramienta de gestión de suministros para las tropas; una correcta implementación de la logística determinaba gran parte del éxito de esas campañas. Fue hasta la Segunda Guerra Mundial donde se relacionó el concepto de logística como el centro de aprovisionamiento, almacenamiento y transporte de diferentes artículos. A medida que evolucionaban los países, la logística pasó a considerarse una ciencia e irrumpió en la escena comercial al finalizar la guerra, debido a que gran parte de los militares que la implementaron se dieron cuenta de su potencial. También se concluyó que las organizaciones públicas y privadas no podrían lograr sus objetivos sin integrar la logística a su modelo de negocios.

Consecuente con lo anterior, el Decreto 736 del (2014) explica el concepto de logística como la integración de la infraestructura física y los servicios relacionados, estos corresponden a la manipulación de bienes y servicios que requieren o producen las empresas o consumidores finales. Si se habla de logística, no se puede pasar por alto el transporte. “se define como toda actividad encaminada a trasladar el producto desde su punto de origen (almacenamiento) hasta el lugar de destino; obviamente, es una función de extrema importancia dentro de este mundo” (Mora, 2014, p.23).

Así las cosas, el comercio internacional se convirtió en la compra y venta de productos representados en importaciones y exportaciones; se diversificaron los mercados y cambiaron las formas de hacer negocios. Ahora, casi cualquier país del mundo puede tener nuevos socios comerciales y adquirir un producto que no se produce en su economía, pero lo que no se ve a simple vista es que todo este intercambio es posible gracias a la logística, en pocas palabras la logística es el motor del comercio internacional y está presente en todas las cadenas de suministro global. También, una infraestructura de transportes y logística internacional adecuada facilita el posicionamiento de los países o empresas que deseen presencia internacional (Mercado Lujan, 2011).

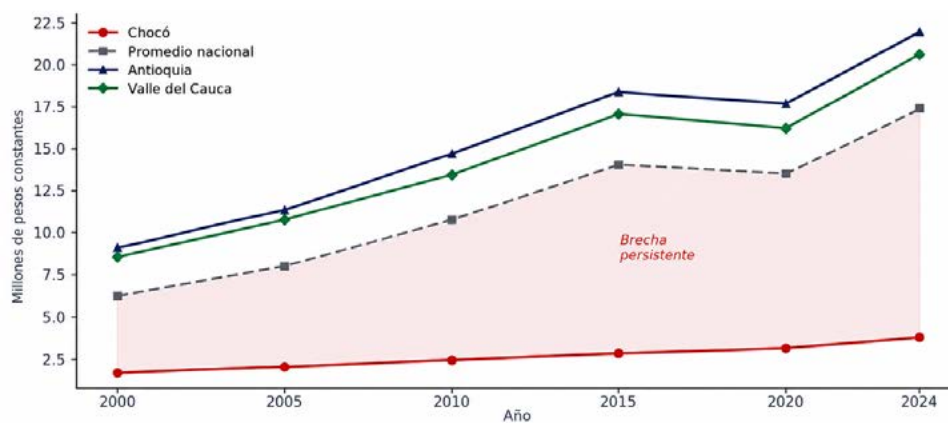
Producción académica reciente

Los tres pilares teóricos anteriores constituyen el andamiaje conceptual de esta investigación. Los textos que se presentan a continuación no repiten esas bases, sino que las enriquecen con evidencia concreta y contextualizada sobre el Chocó y su entorno regional. Las fuentes se organizan en torno a cuatro ejes temáticos: el abandono histórico del departamento, las brechas en la distribución de la inversión pública en Colombia, el vínculo entre conflicto armado y precariedad logística, y el potencial estratégico del litoral Pacífico colombiano.

Abandono histórico y exclusión territorial del Chocó

Para iniciar, el documento del Banco de la República es la referencia más directa sobre el Chocó en la literatura económica colombiana, producida por Bonet-Morón (2007) quien afirma que la carencia del departamento no es casual: se manifiesta por décadas de aislamiento geográfico, decadencia institucional y poca inversión del Estado central. Su contribución a esta investigación muy importante porque se integra a los datos del DANE (2024) sobre el PIB del Chocó, uno de los más bajos del país. La ausencia de inversión impide el desarrollo de infraestructura, lo que a su vez bloquea el crecimiento económico y reduce la posibilidad de nuevas inversiones.

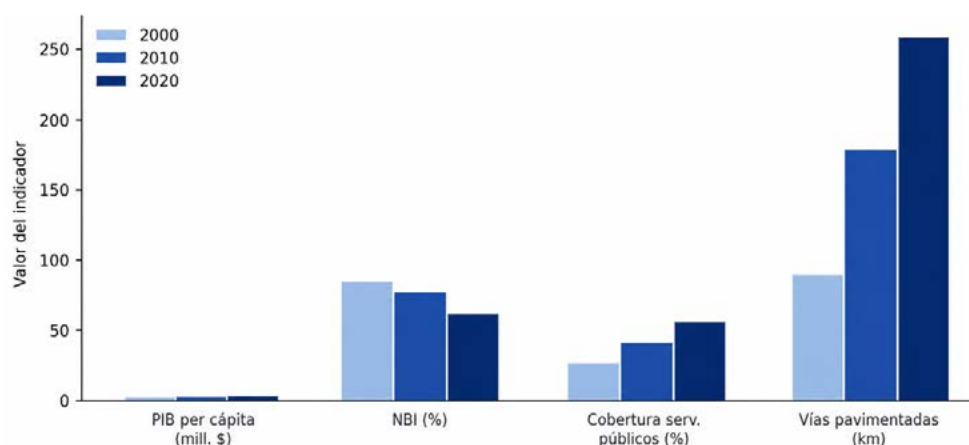
Figura 1. PIB per cápita departamental comparado (2000-2024)



Nota. Elaboración propia a partir de PIB per cápita comparado: Chocó, promedio nacional, Antioquia y Valle del Cauca (2000-2024) - DANE (2024) y Bonet-Morón (2007).

Así mismo, Bonet-Morón et al. (2020) es uno de los pocos autores que ha estudiado las dinámicas del departamento del Chocó; directamente como objeto de análisis económico regional, en su investigación "movimientos sociales y desarrollo económico en el Chocó" documenta la poca coherencia entre las políticas nacional de desarrollo y la realidad del departamento, marcando la carencia en infraestructura como el principal cuello de botella para la actividad productiva local. Más allá del diagnóstico, el trabajo demuestra que los problemas del Chocó no son una percepción subjetiva: llevan décadas siendo documentados y sin resolverse, lo que apunta a causas establecidas y no a fallas ocasionales de gestión. Esto refuerza el argumento central de esta investigación sobre el abandono institucional como patrón persistente.

Figura 2. Indicadores económicos y sociales del Chocó



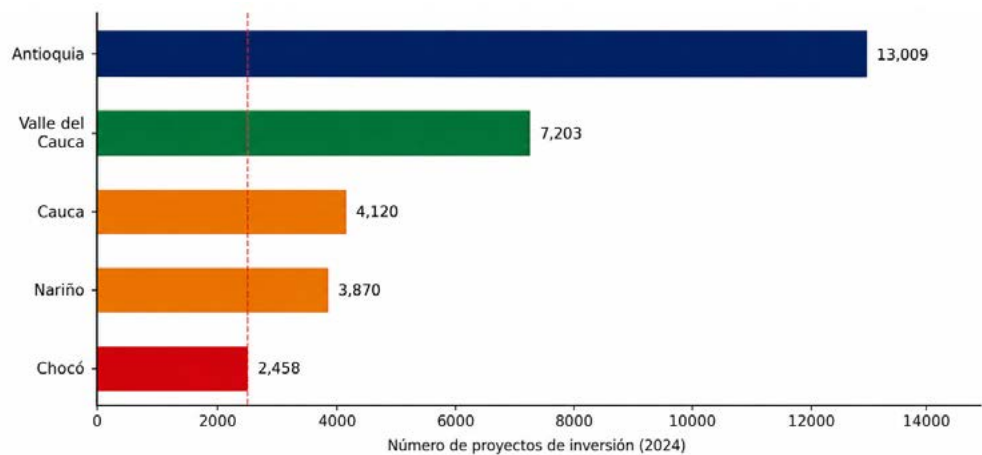
Nota. Elaboración propia a partir de indicadores sociales y económicos del Chocó en perspectiva histórica (2000–2020) - DANE.

En Colombia hay un nivel muy alto de polarización en materia de desarrollo de regiones, departamentos como: Cundinamarca, Antioquia, Valle del Cauca y Santander; destacan de manera positiva manteniéndose de forma constante como las regiones que más generan y reciben, unidas representan el 60% del PIB nacional, además, su participación en los ingresos del país es del 59,5%. Una realidad muy distinta vive el departamento del Chocó, el cual es una de las regiones que menos genera, por consiguiente, la que menos recibe su PIB es de 0,41%, también, su participación en los ingresos del país es igual de baja con un 0,4% porcentaje que destaca como uno de los más bajos a nivel nacional. Estos datos van desde el año 2002 hasta 2022; con esta información es pertinente afirmar, que las regiones son excluidas según la importancia que tengan para el país, mostrando siempre una tendencia a desarrollar las que más producen y marginando las que no tienen la misma relevancia en materia de generación de ingresos para el país (Vallejo y Sotelo, 2025).

Brechas de inversión pública y gobernanza en Colombia

Por otra parte, Ricciulli-Marín et al (2022) mide la distribución desigual del gasto público entre departamentos colombianos y demuestran que los más rezagados reciben proporcionalmente menos recursos del Estado. El hallazgo es claro: la desigualdad no es ocasional sino sistemática. Esto convierte en argumento académico lo que de otro modo sería solo una cifra descriptiva: el contraste entre los 2.458 proyectos del DNP para el Chocó frente a los 13.009 de Antioquia no es un dato aislado, sino la expresión de un patrón estructural registrado y replicable en el tiempo.

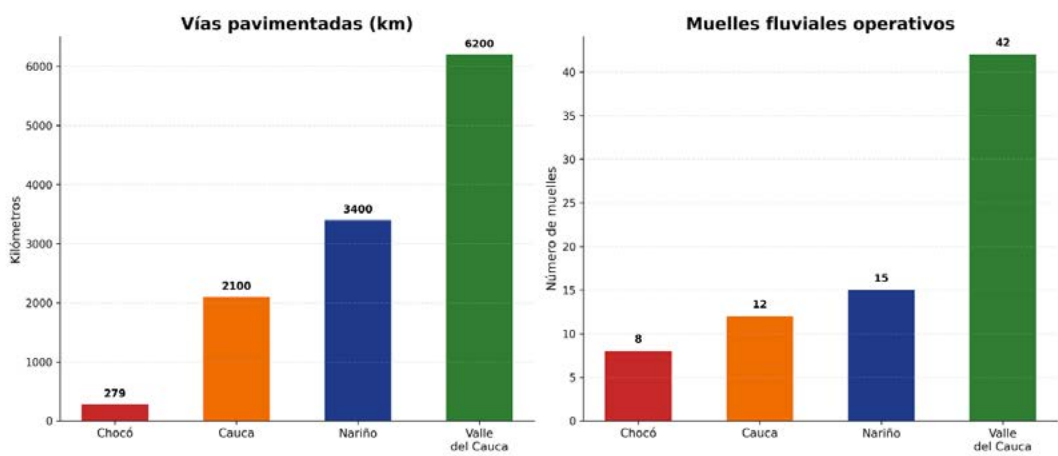
Figura 3. Proyectos de inversión pública por departamento, DNP 2024



Nota. Elaboración propia a partir de proyectos de inversión pública por departamento. DNP (2024).

Siguiendo la misma línea, Acosta y Rozas (2009) exponen que el atraso de una región no es un accidente, sino el resultado de malas decisiones de gobierno. Los autores explican que cuando el gobierno central y el regional no se ponen de acuerdo, se crean fallas de conectividad que castigan con más fuerza a las zonas apartadas. Este estudio es relevante para el Chocó, pues evidencia que las brechas de conectividad no son exclusivamente problemas técnicos, sino consecuencia de la falta de voluntad política y coordinación interinstitucional.

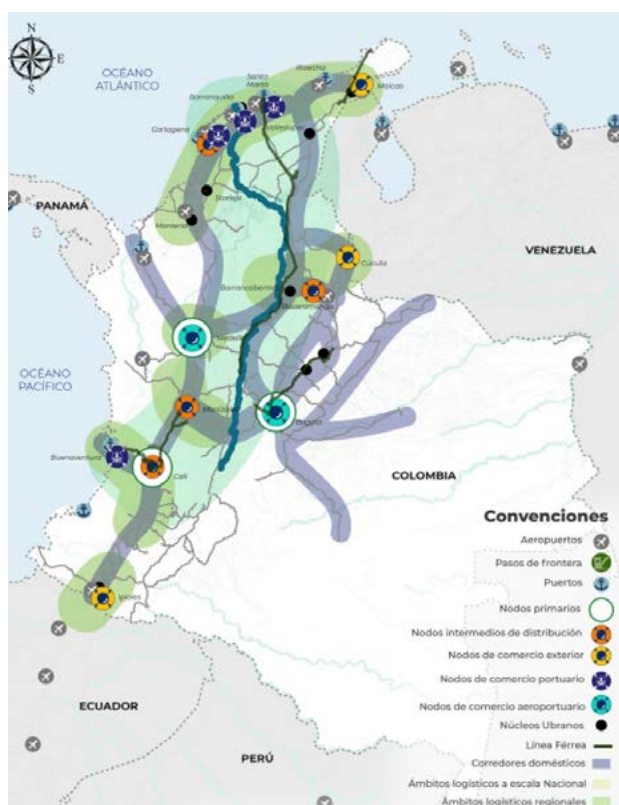
Figura 4. Infraestructura de transporte en departamentos del pacifico colombiano



Nota. Elaboración propia a parte de infraestructura de transporte en departamentos del Pacífico colombiano. INVIAS (2017).

Sumado a lo anterior, un estudio del Banco de la República realizado por Pérez-Valbuena y Rowland (2004) explica cómo las decisiones del gobierno sobre dónde invertir afectan la riqueza de cada región. Los autores encontraron que cuando un departamento queda por fuera de las grandes rutas de transporte, pierde las oportunidades de negociar con otros países y es marginado a la desconexión con las demás regiones del país, creando un ciclo de pobreza difícil de romper. Esto es clave para comprender que las carencias de infraestructura portuaria y logística en el Chocó no se derivan de su condición geográfica, sino de decisiones de política pública que concentraron históricamente la inversión en la costa Caribe y el centro del país.

Figura 5. Distribución de nodos logísticos e infraestructura logística colombiana



Nota. Distribución de nodos logísticos en Colombia y ausencia del Chocó en la red nacional.
Tomado de (Banco Interamericano de Desarrollo, 2021).

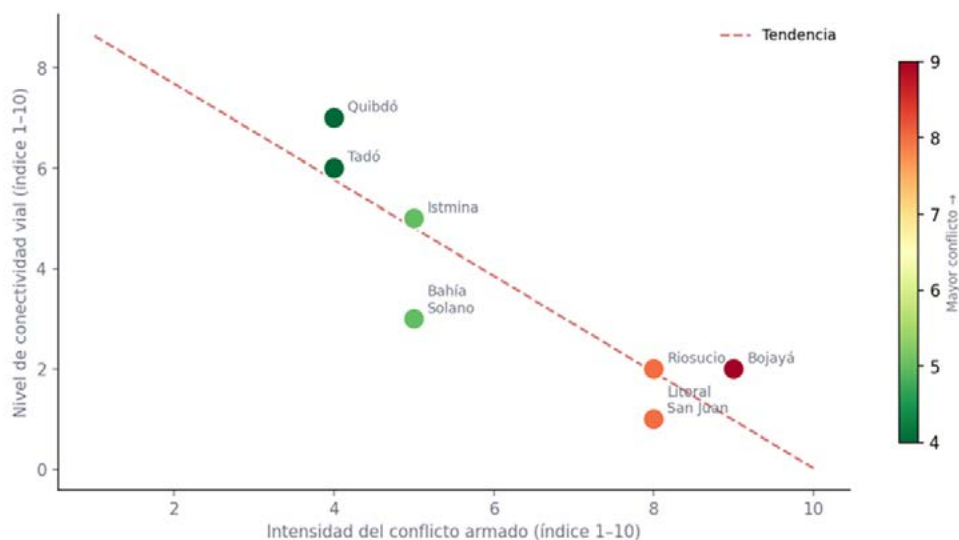
Completando lo anterior, el departamento del Chocó, al ser excluido de forma histórica sin una integración conjunta entre instituciones nacionales y locales, se desarrollaron sus organismos público con grandes falencias, con un problema estructural de corrupción que genera un desequilibrio presupuestal, es decir, los pocos recursos con los que cuenta el departamento desaparecen debido a la mala administración, creando una barrera estructural para la implementación de políticas públicas y como

consecuencia un alto nivel subdesarrollo para su población. La falta de mecanismos sólidos de vigilancia prolonga el robo de los recursos y aumenta la debacle del departamento en materia de desarrollo de infraestructura logística. Esto indica que no basta con enviar recursos o implementar buenas políticas públicas, el primer paso es la integración del Estado con las instituciones públicas del departamento del Chocó, también, ponerle la lupa a la corrupción y condenar a los servidores públicos que desvíen los recursos (Lozano, 2025).

Conflicto armado, precariedad logística

El artículo demuestra que en las regiones donde el gobierno ha fallado históricamente en llevar servicios y carreteras, los grupos ilegales han tomado el control. Esto significa que estos grupos que detienen el comercio son solo un síntoma de un abandono institucional mucho más profundo. Esto refuerza la idea de que los municipios con menor conectividad vial son precisamente, los que más sufren por la inseguridad. Por lo tanto, mejorar la logística del departamento no solo requiere construir vías, sino que el Estado recupere el control para proteger a la población y las rutas que permiten el comercio en el departamento (González, 2014).

Figura 6. Relación entre conflicto armado y conectividad vial en municipios del Chocó



Nota. Elaboración propia a partir de la relación entre intensidad del conflicto armado y conectividad vial en municipios del Chocó. INVIAS (2017).

Potencial estratégico del Pacífico

Por otra parte, existen casos de éxito en otros países de América Latina que lograron rescatar regiones apartadas mediante la unión de esfuerzos, es el caso de Brasil en la Amazonia, que combinó el transporte multimodal para conectar esta región. Por otra parte, para que un territorio progrese, no basta con una obra aislada; se requiere que el gobierno nacional invierta dinero de forma constante y que las empresas privadas trabajen de la mano con el Estado. Esta observación permite proponer una ruta clara: el éxito del Chocó depende de recuperar la voluntad política y crear una organización real entre todos los sectores, elementos que históricamente han estado ausentes en el departamento (Cipoletta et al., 2010).

Figura 7. Modelo de integración logística multimodal en regiones periféricas de América Latina



Nota. Elaboración propia a partir del modelo de integración logística multimodal en regiones periféricas de América Latina. Cipoletta Tomassian et al. (2010).

Situado en medio de la cordillera Occidental y la serranía del Baudó, se encuentra el río Atrato con una longitud de 750 km, de los cuales 560 km son navegables con salida al mar Caribe por el Golfo de Urabá, representa la principal conexión logística de las poblaciones de departamento del Chocó. Así mismo, el río San Juan con una longitud de 380 km desemboca en Océano Pacífico. También, el río Truandó con una longitud de 120 km, es un importante cuerpo fluvial. Desde 1513 se viene considerando un corredor Atrato-Truandó que permitiera una conexión a las dos costas, similar al canal de Panamá, pero, como muchas otras iniciativas, no prosperó; por otra parte, el río San Juan también puede integrarse al Atrato creando un nodo logístico bicostal, esto mejoraría la utilidad de la región pacífica chocoana. El transporte fluvial es 20 veces más barato que el terrestre debido a que se puede manejar un volumen más alto de carga, esto es algo que por lo pronto no va a cambiar porque Colombia 73% de la carga es transportada por vía terrestre y solo 1% de forma fluvial, en caso de implementación de políticas futuras que tengan como objetivo desarrollar la red fluvial del país, el departamento del Chocó es uno de los más accionados debido a su ubicación geoestratégica (Álvarez-Calderón et al., 2024).

Figura 8. Conexión Atrato-San Juan



Nota. Conexión del río Atrato y San Juan con las dos diferentes costas de Colombia.
Tomado de (Mendoza Morales et al., 1996).

Como muestra la Figura 8, elaborada por Mendoza Morales et al. (1996), se visualizan los diferentes canales, todos con eje en el río Atrato, estos son: Atrato-Tuira, Atrato-Truandó, Atrato-Napipí, Atrato-Quía, Atrato-Baudó y Atrato- San Juan. Todos estos con posibilidad de integración con las dos costas, en su documento también exponen que es el único departamento bicostal de Colombia y no de los únicos en el mundo con la naturaleza hídrica.

Figura 9. Canales del departamento del Chocó



Nota. Canales del departamento del Chocó con conexión a las dos costas. Tomado de (Mendoza Morales et al., 1996).

Por último, Barbero (2010), en la nota técnica del Banco Interamericano de Desarrollo La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño (IDB-TN-103), establece que el litoral del Pacífico latinoamericano constituye una ventana estratégica subutilizada para el comercio internacional con Asia, y que los países que desarrollen nodos logísticos en ese litoral durante las próximas décadas obtendrán ventajas competitivas significativas en el mercado global. El documento identifica a Colombia como uno de los países con mayor potencial para aprovechar esta posición, precisamente por su doble acceso al Pacífico y al Caribe.

Diseño metodológico

Este estudio se apoya en el paradigma empírico analítico, con un enfoque cuantitativo, diseño no experimental y transversal, y nivel exploratorio-descriptivo. Se trabaja con cifras e indicadores ya existentes (datos del DNP, DANE e INVIAS) sin intervenir ni modificar ninguna variable, y el análisis corresponde a un momento específico en el tiempo. Se hizo una revisión sistemática de literatura con análisis bibliométrico, siguiendo a Donthu et al. (2021) y Aria & Cuccurullo (2017). La búsqueda se realizó en Scopus y Web of Science (WoS), complementadas con repositorios del Banco de la República, el DNP, la CEPAL y el BID.

Las ecuaciones de búsqueda en inglés incluyeron: "state capacity", "state absence", "weak state", "transport infrastructure", "logistics performance", "regional development" y "peripheral regions". En español se usaron: abandono estatal, desarrollo logístico, infraestructura de transporte y logística territorial. Se combinaron con los operadores booleanos AND, OR y NOT. La ecuación principal aplicada en Scopus fue: TITLE-ABS-KEY(("state capacity" OR "state absence" OR "weak state" OR "institutional weakness") AND ("transport infrastructure" OR "logistics infrastructure" OR "logistics performance" OR "transport systems") AND ("regional development" OR "territorial development" OR "regional inequality" OR "peripheral regions")) AND PUBYEAR > 2000 AND (LIMIT-TO(DOCTYPE, "ar")) AND (LIMIT-TO(LANGUAGE, "English"))

La búsqueda se realizó por campos (título, resumen y palabras clave). Para la elaboración de los gráficos y mapas bibliométricos se utilizó VOSviewer, mientras que los gráficos de publicaciones por año, país y área del conocimiento se generaron mediante las herramientas de Scopus (véase sección 2.3). Se incluyeron artículos indexados en Scopus o Web of Science (WoS) publicados desde el año 2000, así como informes de organismos reconocidos (DNP, CEPAL, BID y Banco de la República) y textos en inglés o español relacionados directamente con capacidad institucional, infraestructura y desarrollo regional. Las obras teóricas fundacionales (Myrdal, 1967; Hirschman, 1958; Evans, 1995) se incorporaron independientemente de su fecha de publicación. Se excluyeron fuentes sin revisión por pares, documentos en otros idiomas, textos sin autor verificable y estudios centrados en logística empresarial sin vínculo con el desarrollo territorial. La búsqueda arrojó un total de 312 registros en Scopus y WoS; posteriormente, se eliminaron los documentos duplicados, obteniéndose 248 registros únicos. A continuación, se realizó un proceso de filtrado por título y resumen, del cual resultaron 68 documentos que fueron revisados minuciosamente para determinar su pertinencia. Finalmente, el análisis se concentró en 28 artículos directamente relacionados con los lineamientos de la investigación.

Cada artículo fue incorporado a la matriz del marco teórico mediante los siguientes campos: autor y año, título, fuente, objetivo, metodología, principales hallazgos y aporte a la investigación. Este proceso permitió identificar tendencias, niveles de relevancia y vacíos en la producción académica relacionada con el abandono institucional y el desarrollo logístico. Asimismo, el estudio se enmarca en los lineamientos de la Ley 1581 de 2012 y en el Código de Ética de la Institución Universitaria Tecnológico de Antioquia. Dado que la investigación se fundamentó exclusivamente en fuentes documentales de acceso público, no fue necesario obtener consentimiento informado.

Resultados

Los hallazgos del estudio se presentan organizados en tres bloques temáticos que responden de manera directa a cada uno de los objetivos específicos planteados. En esta sección se exponen los datos sin agregar aún comentarios; el análisis crítico se desarrolla en la sección de discusión.

Bloque conceptual: definición de términos claves

La revisión metodológica de los 28 documentos seleccionados permitió identificar los conceptos centrales del estudio y sus respectivos fundamentos teóricos. La tabla 1 presenta estos conceptos de manera comparativa.

Tabla 1. Conceptos clave del estudio: definición y fuente

Concepto	Definición central	Autor / fuente
Logística	Composición de infraestructura física y bienes para el manejo y traslado de recursos desde su origen hasta el destino final.	Decreto 736/2014; Mora (2014)
Transporte	Acción encaminada a trasladar el producto desde su punto de almacenamiento hasta el lugar de destino; función de extrema importancia en la cadena de suministro.	Mora (2014)
Logística territorial	Integración de infraestructura, formas de transporte y nodos logísticos en un lugar estratégico para conectarlo con los mercados nacionales e internacionales.	DNP (2018); Barbero (2010)
Abandono estatal	Falta prolongada de inversión pública, volumen institucional y política pública en un territorio, que genera separaciones estructurales en el desarrollo.	Evans (1995); Hanson & Sigman (2021)
Causación circular acumulativa	Causa por el cual la falta de inversión en una región reduce su competitividad, desincentiva nuevas inversiones y persiste el atraso estructural.	Myrdal (1967)
Encadenamientos productivos	Papel estratégico de la inversión en infraestructura como catalizador del crecimiento regional al reducir costos de transacción y mejorar el acceso a mercados.	Hirschman (1958)

Nota. Elaboración propia a partir de Decreto 736 (2014), Mora (2014), DNP (2018), Evans (1995), Hanson & Sigman (2021), Myrdal (1967) y Hirschman (1958).

Los conceptos guardan entre sí una relación de complementariedad: la logística territorial representa la dimensión operativa del desarrollo logístico aplicada a un territorio concreto, mientras que el abandono estatal funciona como la variable que explica, en el caso del Chocó, por qué esa logística territorial no ha podido consolidarse.

Bloque empírico: relación entre abandono estatal y desarrollo logístico en el Chocó

El análisis de los datos oficiales provenientes del INVIAS, el DNP, el DANE y la ENL 2024 evidencia una brecha sistemática y sostenida entre el departamento del Chocó y el promedio nacional en materia de infraestructura y desempeño logístico.

Tabla 2. Indicadores comparativos de infraestructura y desempeño logístico

Indicador	Chocó	Antioquia	Promedio nacional
Vías pavimentadas (km)	278,61	>10.000	N/D desagregado
Proyectos DNP 2024	2.458	13.009	—
PIB departamental (% nacional)	0,41 %	~15 %	—
Zonas portuarias habilitadas	0	0 (acceso Urabá)	10 (nacionales)
Costo logístico regional (ENL 2024)	Mayor del país	Por debajo promedio	15,6 %
Desempeño logístico regional (ENL 2024)	Pacífico Norte: más bajo	Región Andina: medio-alto	—
Plataformas logísticas formales	0	Múltiples (ZAL, CCA)	Concentradas en 4 nodos

Nota. Según la ENL 2024 del DNP (2025), la región Pacífico Norte conformada por Chocó, Nariño y Cauca registran los mayores costos logísticos y el índice de desempeño logístico más bajo del país. Fuentes: INVIAS (2017), DNP (2024; 2025; 2026), DANE (2024), ANALDEX (2024).

Entre los datos más relevantes analizados se encuentran los provenientes de la Encuesta Nacional Logística 2024. Esta encuesta, que recoge la percepción de más de 4.500 empresas en 14 regiones del país, confirma que la región Pacífico Norte [de la cual el Chocó es el departamento más representativo] registra los indicadores logísticos más precarios de Colombia (DNP, 2025). Esta situación no constituye un fenómeno aislado; por el contrario, contrasta con la Región Caribe Central, que presenta los indicadores más favorables en términos de desempeño logístico nacional, lo cual evidencia aún más las brechas regionales en materia de desarrollo logístico.

Continuando con el análisis de los datos, la ENL 2024 reportó una reducción de los costos logísticos al 15,6 % del valor de las ventas, en comparación con el 17,9 % registrado en 2022 (DNP, 2025). No obstante, esta disminución en el promedio nacional oculta profundas desigualdades regionales. En el

caso del departamento del Chocó, los costos logísticos continúan siendo significativamente superiores al promedio nacional, lo que encarece los bienes y servicios, reduce la competitividad de los productores locales y contribuye a la persistencia del aislamiento económico. Asimismo, el transporte representa el componente de mayor peso dentro del costo logístico nacional, con una participación del 44,5 % en 2024 (DNP, 2025). Dado que el 73 % de la carga nacional se moviliza por vía terrestre y solo el 2 % por vía fluvial [modo predominante en el Chocó], este componente resulta aún más oneroso para las empresas locales (Álvarez-Calderón et al., 2024).

Asimismo, el Mapa de Inversiones del DNP (2026) registra los proyectos de inversión por regiones. A partir de esta información, se contrastan los 2.458 proyectos asignados al Chocó frente a los 13.009 de Antioquia y los 7.203 del Valle del Cauca, correspondientes al periodo 2024. Esta comparación permite cuantificar la desigualdad en la asignación de recursos públicos y constituye una evidencia directa del abandono institucional documentado por Ricciulli-Marín et al. (2022).

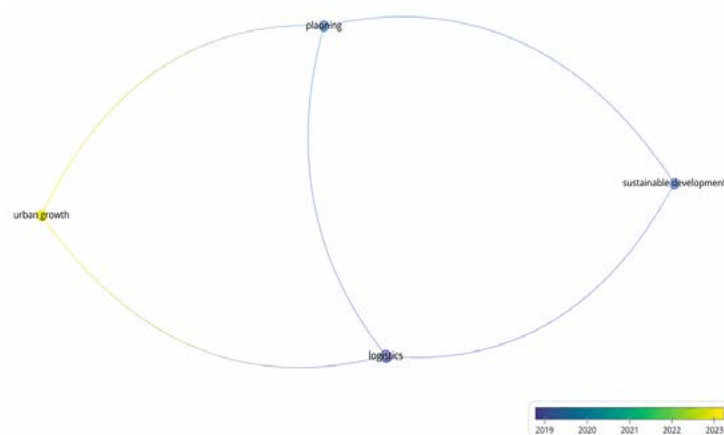
Bloque bibliométrico

Para analizar de manera estructurada la producción científica relacionada con el abandono institucional y la logística territorial, se empleó el análisis bibliométrico como herramienta metodológica. Este método permitió evaluar la evolución anual de las publicaciones, las redes de colaboración entre autores, los términos de mayor recurrencia y las revistas con mayor impacto académico, lo que facilitó la construcción de un mapa del conocimiento acumulado y la identificación de vacíos aún no explorados en la literatura (Donthu et al., 2021; Aria & Cuccurullo, 2017). En este contexto, dicho mapeo resultó fundamental para justificar la pertinencia del estudio y delimitar con precisión su aporte al campo de investigación.

Por ello, se partió de la siguiente ecuación de búsqueda: TITLE-ABS-KEY(("state capacity" OR "state absence" OR "weak state" OR "institutional weakness") AND ("transport infrastructure" OR "logistics infrastructure" OR "logistics performance" OR "transport systems") AND ("regional development" OR "territorial development" OR "regional inequality" OR "peripheral regions")) AND PUBYEAR > 2000 AND (LIMIT-TO (DOCTYPE,"ar")) AND (LIMIT-TO (LANGUAGE,"English"))

El mapa de conceptos generado mediante VOSviewer evidencia una separación significativa entre las categorías analizadas, lo que permite interpretar parte de la problemática estructural del departamento del Chocó. Al examinar la agrupación de los términos, se observa que los conceptos asociados a logística y planeación se ubican en un extremo del mapa, mientras que las categorías relacionadas con crecimiento urbano (*urban growth*) aparecen en el extremo opuesto. Esta distancia conceptual sugiere una desconexión entre los procesos de expansión territorial y el desarrollo de infraestructura y servicios logísticos. En consecuencia, el gráfico evidencia que el crecimiento del departamento ha ocurrido de manera desarticulada, debido a la ausencia de una integración efectiva entre el desarrollo urbano y una red de transporte eficiente, situación que contribuye al aislamiento económico y comercial de la región frente al resto del país.

Figura 10. El mapa de conceptos

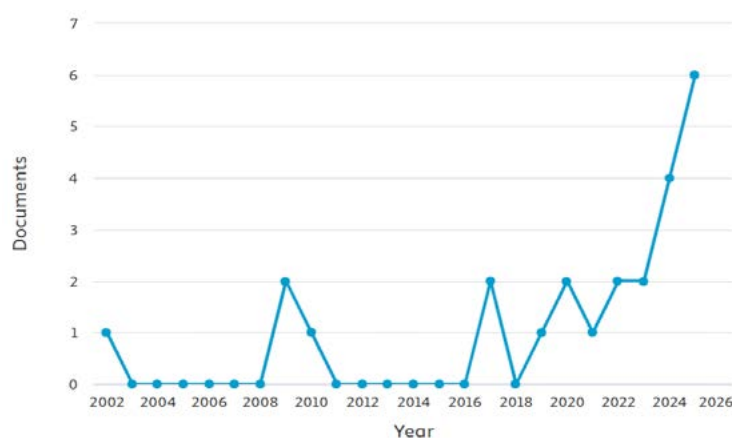


Nota. El mapa de conceptos generado por VOSviewer. Tomado de (VOSviewer 2026).

A continuación, se analizan los gráficos que muestran la evolución de la producción académica en los últimos años relacionada con la logística territorial y el desarrollo logístico, conceptos que constituyen la base teórica de esta investigación. La información utilizada proviene de la base de datos Scopus.

La primera gráfica evidencia un crecimiento sostenido en el número de publicaciones anuales. Este comportamiento sugiere un interés cada vez mayor de la comunidad académica por estudiar el papel de la logística en el desarrollo y la integración de regiones periféricas o históricamente rezagadas. Asimismo, estas investigaciones contribuyen a la consolidación de referentes teóricos y metodológicos orientados a la formulación de soluciones en materia de conectividad territorial y gestión pública.

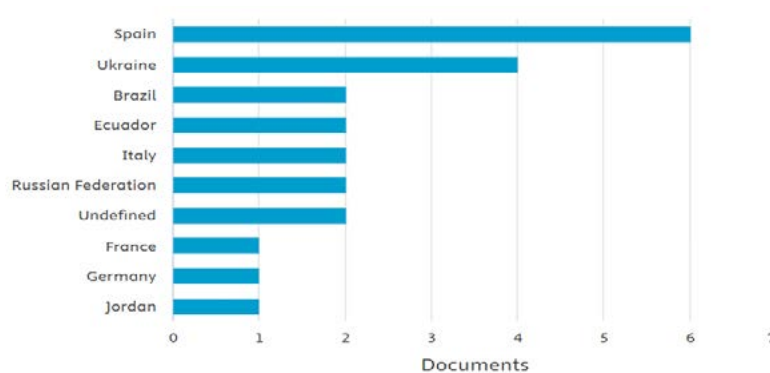
Figura 11. Documentos por año



Nota. Documentos por año. Tomado de (Scopus (2026)).

La segunda grafica se observan los países que más publican sobre este asunto, se destaca que no solo las potencias económicas están interesadas. Existe un interés notable en naciones con geografías difíciles o historias de desigualdad regional.

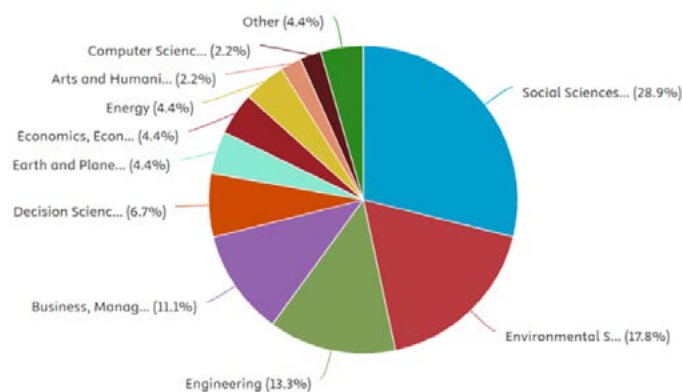
Figura 12. Documentos por país o territorio



Nota. Documentos por país o territorio. Tomado de (Scopus 2026).

Por último, un hallazgo relevante es que la investigación sobre desarrollo logístico no se concentra exclusivamente en el campo de la ingeniería. La gráfica por áreas temáticas muestra que las Ciencias Sociales representan el 28,9 % de las publicaciones, mientras que el área de Economía participa con un 4,4 %, evidenciando una contribución significativa de estas disciplinas al estudio del desarrollo logístico. Estos resultados confirman el creciente interés académico por analizar la relación entre logística, desarrollo territorial y abandono institucional desde enfoques sociales y económicos.

Figura 13. Documentos por área temática



Nota. Documentos por área temática. Tomado de (Scopus 2025).

Discusión

Esta sección interpreta los resultados a la luz del marco teórico, contrasta enfoques y autores, e identifica las implicaciones del estudio para la investigación y la práctica administrativa.

Contraste teórico-empírico: las teorías confirman los datos

Los datos recogidos confirman, uno a uno, los tres marcos teóricos que sostienen esta investigación. El Chocó refleja con claridad lo que Myrdal (1967) llamó “causación circular acumulativa”. En esta región se vive un círculo vicioso: la falta de vías y servicios públicos destruye la conectividad, esto frena cualquier intento de producción y, al final, el territorio deja de ser atractivo para la inversión pública y privada. Las cifras del DANE (2024) y del DNP (2026) lo confirman: el departamento apenas aporta el 0,41 % al PIB del país y solo cuenta con 2.458 proyectos del DNP, una cifra insignificante frente a los 13.009 que recibe Antioquia.

Por otro lado, la tesis de Hirschman (1958) respecto a que la infraestructura es indispensable para generar cadenas productivas se cumple en el Chocó, pero por su ausencia. Aunque es la única zona de Colombia con salida a dos océanos, carece de puertos activos, centros logísticos o rutas multimodales que funcionen. De hecho, la conexión entre los ríos Atrato y San Juan se ha planteado como un proyecto clave desde hace más de quinientos años, pero sigue siendo una tarea pendiente (Mendoza Morales et al., 1996; Álvarez-Calderón et al., 2024).

Finalmente, Evans (1995) señalaba que el desarrollo de una región depende de qué tan capaz sea el Estado para ejecutar sus políticas. En el caso chocoano, esta capacidad falla por partida doble. A nivel externo, el gobierno nacional históricamente ha invertido muy poco; a nivel interno, la corrupción local desvía los escasos recursos disponibles (Lozano, 2025). Esta debilidad institucional frena la creación de redes logísticas eficientes, un problema estudiado por Hanson y Sigman (2021). Además, según la ENL 2024, la mala coordinación entre instituciones es el cuarto obstáculo logístico más común para los empresarios del país (DNP, 2025), una barrera que en el Chocó se vuelve aún más crítica.

Contraste entre autores

Al revisar, salta a la vista el contraste entre Bonet-Morón (2007) y Cipoletta et al. (2010). Mientras el primero ofrece un diagnóstico crudo sobre cómo el aislamiento y el abandono estatal hundieron al Chocó en el rezago, los segundos plantean un escenario más optimista. Tomando como ejemplo la Amazonia brasileña, demuestran que regiones con desafíos similares lograron salir adelante cuando el Estado invirtió con constancia en transporte multimodal y alianzas con privados. Más que una contradicción, este cruce de miradas demuestra que la situación del Chocó no es una condena irreversible, sino un problema que se puede solucionar con voluntad política.

En una línea parecida, Acosta y Rozas (2009) y Ricciulli-Marín et al. (2022) sostienen que los problemas de transporte en Colombia no se deben a barreras geográficas o técnicas, sino a la mala distribución del presupuesto y a fallas de gobernanza. El Chocó es la prueba reina de este argumento: cuenta con la única red fluvial del país que conecta el Pacífico con el Caribe, una ventaja que envidiaría cualquier otra región. Que este potencial no se haya aprovechado para construir puertos o centros logísticos demuestra que el verdadero obstáculo no ha sido la naturaleza, sino el abandono histórico del Estado.

Implicaciones para la investigación

Desde una perspectiva práctica, las conclusiones de este análisis señalan tres líneas de acción urgentes para diseñar políticas públicas a corto y mediano plazo.

- La primera prioridad es consolidar el corredor Atrato-San Juan como un eje de transporte multimodal que combine ríos y mares. Con este proyecto se podrían conectar las dos costas del país y abrir nodos de carga en el Pacífico que hoy no existen. Esto cobra más sentido si se tiene en cuenta que mover mercancía por río es veinte veces más barato que hacerlo por carretera (Álvarez-Calderón et al., 2024). Es una oportunidad histórica que lleva siglos en los papeles y que ya va siendo hora de aprovechar.
- El segundo frente apunta al fortalecimiento de los mecanismos de control y vigilancia sobre la ejecución del presupuesto público a nivel departamental. De nada sirve aumentar la inversión si los recursos continúan desviándose antes de llegar a la infraestructura. Como lo muestra Lozano (2025), la corrupción institucional ha sido uno de los factores que más ha limitado el impacto real de los recursos asignados al Chocó, por lo que combatirla es una condición previa, no opcional, para cualquier estrategia de desarrollo logístico.
- La tercera es la articulación institucional nación-departamento, identificada como uno de los principales cuellos de botella logísticos del país en la ENL 2024 (DNP, 2025), y que en el Chocó resulta especialmente urgente dado el historial de descoordinación entre el gobierno central y las entidades territoriales.

Conclusión

Los resultados de esta investigación permiten concluir que el rezago del departamento del Chocó no es consecuencia de sus condiciones geográficas ni de situaciones coyunturales aisladas. Por el contrario, responde a un proceso histórico y persistente de abandono institucional, el cual se manifiesta de manera significativa en tres dimensiones fundamentales.

En primer lugar, se evidencia un marcado rezago en la infraestructura física del departamento. Esta situación se refleja en la existencia de apenas 278,61 km de vías pavimentadas y en la ausencia de terminales portuarias operativas. Como consecuencia, la región depende principalmente del transporte fluvial, el cual no dispone de la inversión en el presupuesto estatal ni de las capacidades tecnológicas necesarias para garantizar condiciones adecuadas de competitividad logística.

En segundo lugar, se evidencia una marcada desigualdad en la asignación de recursos públicos. Esta brecha resulta evidente al comparar los 2.458 proyectos asignados por el DNP al departamento del Chocó frente a los 13.009 proyectos destinados a Antioquia, uno de sus departamentos vecinos. Por último, el tercer factor crítico es la fragilidad en la gobernanza logística. Este problema no solo se traduce en la falta de centros logísticos formales, sino también en prácticas de corrupción enquistadas en la administración local y en el dominio real que imponen los grupos armados al margen de la ley sobre los corredores viales y fluviales estratégicos de la región (DNP, 2026; INVIAS, 2017; Lozano, 2025; González, 2014).

Los resultados de la ENL 2024 del OLIC-DNP respaldan este diagnóstico al ubicar a la región Pacífico Norte —de la cual el departamento del Chocó constituye el principal referente territorial— como la de menor desempeño logístico del país, en contraste con la Región Caribe Central, que presenta los indicadores más favorables en esta materia (DNP, 2025). Esta diferencia evidencia una persistente brecha regional asociada a decisiones históricas de política pública que han concentrado la inversión y el desarrollo de infraestructura en la costa Caribe y el centro del país, mientras el Pacífico chocoano ha permanecido en condiciones de aislamiento estructural.

En respuesta a la pregunta problematizadora ¿Cómo influye el abandono estatal en el desarrollo logístico del departamento del Chocó?, el estudio concluye que esa influencia es directa, acumulativa y multidimensional: actúa simultáneamente sobre la infraestructura física, la capacidad institucional y la seguridad territorial, generando un círculo de atraso que se retroalimenta y profundiza con el tiempo, tal como lo predice la teoría de causación circular acumulativa de Myrdal (1967).

Referencias Bibliográficas

- Acosta Navarro, O. L., & Rozas Balbontín, P. (2009). Gobernanza e inversión en infraestructura de transporte en América Latina. CEPAL, Serie Recursos Naturales e Infraestructura, No. 138. <https://repositorio.cepal.org>
- Álvarez-Calderón, C. E., Trujillo Rosero, A. J., & García Torres, J. A. (2024). La articulación de los litorales de Colombia como Zona Marítima Estratégica: un imperativo hidropolítico inaplazable. *Revista Científica General José María Córdova*, 22(45), 153-174. <https://doi.org/10.21830/19006586.1279>
- Aria, M., & Cuccurullo, C. (2017). Bibliometrix: An R-tool for comprehensive science mapping analysis. *Journal of Informetrics*, 11(4), 959–975. <https://doi.org/10.1016/j.joi.2017.08.007>
- Asociación Nacional de Comercio Exterior. (2024). *Puertos de Colombia: ¿a qué retos se enfrentan?* <https://analdex.org/2024/01/11/puertos-de-colombia-a-que-retos-se-enfrentan/>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (12 de Noviembre de 2021). Infraestructura física y logística para la integración regional y el fortalecimiento de las cadenas de valor en los países Andinos. Obtenido de <https://acortar.link/CrNsvA>
- Barbero, J. A. (2010). La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño. Banco Interamericano de Desarrollo, Nota Técnica IDB-TN-103. <https://publications.iadb.org>

- Barbosa V., J. E. (2025). La Construcción del Estado en el Marco de las Disputas Territoriales en el Departamento del Chocó, Colombia (Doctoral dissertation, Freie Universitaet Berlin (Germany)).
<https://acortar.link/3tk3PP>
- Bonet-Morón, J. (2007). ¿Por qué es pobre el Chocó? Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, No. 90. Banco de la República de Colombia. <https://repositorio.banrep.gov.co>
- Bonet-Morón, J., Reina-Aranza, Y., & Ricciulli-Marin, D. (2020). Movimientos sociales y desarrollo económico en Chocó, Colombia. Social movements and economic development in Choco, Colombia Movimentos sociais e desenvolvimento econômico no departamento de Chocó, na Colômbia Estudios Gerenciales, 36(155), 127-140. <https://doi.org/10.18046/j.estger.2020.155.3338>
- Cipoletta Tomassian, G., Pérez, G., & Sánchez, R. J. (2010). Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales. CEPAL, Serie Recursos Naturales e Infraestructura, No. 150. <https://repositorio.cepal.org>
- Decreto 736 del 2014, 4 (2014).
<https://www.mintransporte.gov.co/documentos/13/decretos/genPagDocs=18>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2024). *Cuentas nacionales departamentales: PIB por departamento*. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-departamentales>
- Departamento Nacional de Planeación. (2018). *SISTEMA LOGISTICO NACIONAL: Una estrategia para la competitividad*. <https://plc.mintransporte.gov.co/Portals/0/Estudios%20BID/Libro%20Blanco.pdf?ver=2018-12-14-113134-343>
- Departamento Nacional de Planeación. (2024). *Encuesta Nacional Logística 2024 – informe*.
<https://onl.dnp.gov.co/oli/ENL/ENL%202024%20-%20Informe.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2025). Resultados Encuesta Nacional Logística 2024. Observatorio de Logística e Infraestructura de Colombia – OLIC. <https://onl.dnp.gov.co/oli/Paginas/Logistica/ENL.aspx>
- Departamento Nacional de Planeación. (2026). *Mapa inversiones*. https://mapainversiones.dnp.gov.co/Home/Resultados?CENTRO_NEGOCIO=2&LUGAR=05&EsExclusivo=1
- Díaz-Rico, Jhojan-Alejandro. (2024). Un espacio comercial entre el Caribe y el corazón de la selva: las redes comerciales de los árabes en el Chocó, Colombia, 1900-1930. *Historia y Sociedad*, (46), 11-41. Epub January 01, 2024. <https://doi.org/10.15446/hys.n46.108349>
- Donthu, N., Kumar, S., Mukherjee, D., Pandey, N., & Lim, W. M. (2021). How to conduct a bibliometric analysis: An overview and guidelines. *Journal of Business Research*, 133, 285–296.
<https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2021.04.070>
- Elsevier. (2026). Scopus: Analyze search results for “Logistical development” AND “institutional neglect”. Recuperado el 25 de marzo de 2026, de <https://www.scopus.com>
- Evans, P. (1995). *Embedded autonomy: States and industrial transformation*. Princeton University Press.
<https://doi.org/10.1515/9781400821723>
- Gobernación del Chocó (s.f). *PLAN DEPARTAMENTAL DE DESARROLLO*. https://choco.micolombiadigital.gov.co/sites/choco/content/files/000440/21975_plan-de-desarrollo-departamental-del-choco-20202023-version-final.pdf
- González, F. E. G. (2014). *Poder y violencia en Colombia*. Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
<https://acortar.link/jiuCtY>

- Hanson, J. K., & Sigman, R. (2021). Leviathan's latent dimensions: Measuring state capacity for comparative political research. *Journal of Politics*, 83(4), 1495–1510. <https://doi.org/10.1086/7150> 66
- Hirschman, A. O. (1958). *The strategy of economic development*. Yale University Press.
<https://www.sidalc.net/search/Record/KOHA-OAI-AGRO:790>
- Instituto Nacional de Vías - Invías. (2017). *Estado de la red vial criterio técnico segundo semestre – Invías* <https://www.invias.gov.co/loader.php?Servicio=Tools2&Tipo=descargas&Funcion=descargar&idFile=30961>
- Lozano, A. Y. (2025). Análisis de la desigualdad en el departamento del Chocó a partir de la ejecución de los planes de desarrollo del 2015 al 2023.. [Monografía]. Repositorio Institucional UNAD.
<https://repository.unad.edu.co/handle/10596/74318>
- Luis Eudoro, V. Z., & Lorena, S. F. (2025). Caracterización de la desigualdad económica entre las regiones de Colombia (2002-2022). [Characterization of economic inequality among the regions of Colombia (2002-2022).] *Cuadernos De Economía*, 44(95), 37. <https://doi.org/10.15446/cuad.econ.v44n95.108551>
- Mazo Salazar, F. (2025). Pertinencia de la Medición del Desempeño Departamental: competencias, desarrollo y apropiación en el Chocó. Universidad de los Andes. Disponible en: <https://hdl.handle.net/1992/77715>
- Mendoza Morales, A., Garcia, D., & Garcia, M. (1996). El Canal Atrato-Truandó. Sociedad Geográfica de Colombia: https://www.sogeocol.edu.co/documentos/el_can_atr_trua.pdf
- Mercado Luján, D. A. (2011). *La importancia de la logística en los negocios internacionales*.
<https://biblioteca.utb.edu.co/notas/tesis/0061600.pdf>
- Mora, L. (2014). *Logística del transporte y distribución de carga*. Ecoe Ediciones.
<https://www-digitaliapublishing-com.tdea.basesdedatosezproxy.com/a/48601>
- Myrdal, G. (1967). The theories of 'stages of growth.' *Scandinavian Economic History Review*, 15(1–2), 1–12.
<https://doi.org/10.1080/03585522.1967.10414350>
- Pérez-Valbuena, G. J., & Rowland, P. (2004). Políticas económicas regionales: cuatro estudios de caso. Documentos de Trabajo sobre Economía Regional, No. 48. Banco de la República.
<https://repositorio.banrep.gov.co>
- Ricciulli-Marín, D., Bonet-Morón, J., & Pérez-Valbuena, G. J. (2022). Cien años de finanzas públicas territoriales en Colombia. *Cuadernos de historia económica*, (56). <https://acortar.link/0GgoUZ>
- Rogelis et al. (2022). El Atrato es la vida. Conflicto armado y economías extractivas en el río Atrato. *Foro Interétnico Solidaridad Chocó y del Centro Sociojurídico para la Defensa Territorial SIEMBRA*, 1ª ed, 300–400.
<https://www.garn.org/wp-content/uploads/2024/01/Siembra-El-Atrato-es-la-vida.pdf>
- Sahid, F. (1987). Logística. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 1(2), 61–64.
<https://journal.universidadean.edu.co/index.php/Revista/article/view/934/901>