



Recepción: 07 / 02 / 2018

Aceptación: 15 / 04 / 2018

Publicación: 01 / 09 / 2018



Ciencias económicas y empresariales

Artículo de investigación

## **La evolución de la economía y su relación con la administración del transporte intermodal**

*The evolution of the economy and its relationship with the administration of intermodal transport*

*A evolução da economia e sua relação com a administração do transporte intermodal*

Timmy A. García-Carpio <sup>I</sup>

[timmy.garciaca@ug.edu.ec](mailto:timmy.garciaca@ug.edu.ec)

María T. Ortiz-Luzuriaga <sup>II</sup>

[maria.ortizl@ug.edu.ec](mailto:maria.ortizl@ug.edu.ec)

**Correspondencia:** [timmy.garciaca@ug.edu.ec](mailto:timmy.garciaca@ug.edu.ec)

<sup>I</sup> Magister en Administración de Empresas Mención Negocios Internacionales, Ingeniero en Administración de Empresas y Marketing, Docente de la Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.

<sup>II</sup> Magister en Administración de Empresas, Bachelor of Science General Business, Docente de la Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.

## Resumen

La evolución de la economía presenta diferentes fases a través del tiempo, que se enmarcaron en momentos históricos donde se evidencia el desarrollo de nuevas tecnologías, productos, sistemas, procesos, teorías, etc. Permitiendo resaltar en este análisis investigativo aquellos eventos que formaron parte del desarrollo económico y al mismo tiempo se convierten como nexo tentativo con la administración del transporte intermodal. Se puntualizó sobre la edad prehistórica del hombre y como fue puliendo técnicas de supervivencia hasta la Edad de los Metales; nuevas civilizaciones y culturas desarrolladas con el pueblo griego y romano fueron verdaderos principios mercantiles. Cuando el comercio surge se reflejan nuevas escuelas de filosofías económicas entre ellas, la escuela clásica uno de los mayores puntales económicos donde la Revolución Industrial se conecta principalmente con el transporte y surgen nuevas formas para la explotación comercial. Mediante análisis documental descriptivo y la aplicación de método analítico sintético, inductivo-deductivo bajo un enfoque sistémico se identificaron las relaciones esenciales que nos permiten mejorar con indicadores y medidas correctivas la relación tentativa entre economía y administración del transporte con un enfoque intermodal, en distintos niveles e importancia y región acorde a los sistemas de demanda de transporte creciente y su impacto económico.

**Palabras claves:** evolución; economía; transporte; administración, intermodalismo.

## Abstract

The evolution of the economy presents different phases through time, which were framed in historical moments where the development of new technologies, products, systems, processes, theories, etc. is evidenced. Allowing highlight in this research analysis those events that were part of economic development and at the same time become a tentative link with the administration of intermodal transport. It was pointed out about the prehistoric age of man and how he was polishing survival techniques until the Age of Metals; new civilizations and cultures developed with the Greek and Roman people were true mercantile principles. When trade arises new schools of economic philosophies are reflected among them, the classical school one of the major economic props where the Industrial Revolution is connected mainly with transport and new forms for commercial exploitation arise. Through descriptive documentary analysis and the

application of synthetic, inductive-deductive analytical method under a systemic approach, the essential relationships were identified that allow us to improve with indicators and corrective measures the tentative relationship between economy and transport administration with an intermodal approach, in different levels and importance and region according to the systems of growing transport demand and its Economic impact.

**Keywords:** evolution; economy; transportation; administration; intermodalism.

## **Resumo**

A evolução da economia apresenta diferentes fases ao longo do tempo, que foram enquadradas em momentos históricos onde se evidencia o desenvolvimento de novas tecnologias, produtos, sistemas, processos, teorias etc. Permitindo destacar nesta análise de pesquisa aqueles eventos que fizeram parte do desenvolvimento econômico e ao mesmo tempo se tornaram um elo tentativo com a administração do transporte intermodal. Foi apontado sobre a era pré-histórica do homem e como ele estava polindo as técnicas de sobrevivência até a Era dos Metais; novas civilizações e culturas desenvolvidas com o povo grego e romano eram verdadeiros princípios mercantis. Quando o comércio surge, novas escolas de filosofias econômicas são refletidas entre elas, a escola clássica, uma das principais adereças econômicas onde a Revolução Industrial está ligada principalmente ao transporte e novas formas de exploração comercial, surgem. Pela análise memória descritiva e aplicação de método analítico indutivo-dedutivo sintética sob umas relações essenciais abordagem sistêmica que nos permitem melhorar a relação provisória entre economia e gestão de transporte com uma indicadores abordagem intermodal e medidas corretivas foram identificados em diferentes níveis e importância e região de acordo com os sistemas de crescente demanda de transporte e seu impacto econômico.

**Palavras chave:** evolução; economia; transporte; administração, intermodalismo.

## **Introducción**

El desarrollo de la economía ha venido a través de los tiempos en constante evolución que han desencadenado cambios considerables en el contexto mundial, desde los tiempos prehistóricos el hombre ha interactuado con diferentes elementos de la naturaleza los cuales han servido como fuente de desarrollo. En los inicios de la era paleolítico – mesolítico se hace referencia al hombre

guiado bajo un instinto natural el cual averiguaba la manera de cómo sobrevivir a un estilo de vida rustico, sin embargo, con el devenir de los años y siglos se obtienen habilidades y destrezas en técnicas de cultivo, técnicas agrícolas, confección de utensilios elaborados a base de piedras usados, sea para la caza, agricultura o pesca. (Monge Nájera & Chávez Ramos, 2004)

No obstante, la etapa siguiente denominada neolítica se puede prestar atención a un estilo de vida sedentario del hombre, utilizando nuevos utensilios bajo una nueva técnica de piedra pulida en su elaboración. A continuación, se inicia los primeros pasos de una organización productiva con productos de alfarería, además de sembrar frutos y recolectar frutos (actividades ya desarrolladas) también se lograba almacenar los diferentes tipos de frutos a fin de intercambiar. (Zavala Olalde, 2009).

Posteriormente, a la edad de los metales constituyó una de las etapas más importantes para el sistema de transporte, la construcción de la rueda hecho que generó la facilitación del traslado de cargas. Las civilizaciones griegas y romanas fueron puntales importantes para el desarrollo del comercio internacional, la vida política y el accionar militar sin embargo más tarde con el surgimiento de las escuelas económicas se construyen grandes aportes que sirven para la orientación hacia una buena administración y distribución de riquezas con aportes esenciales del feudalismo, escuela mercantilista, escuela fisiócrata, o la escuela clásica.

En la mitad del siglo XVII y durante el siglo XIX, se acelera la economía, la industria crece, por ello la mano de obra prospera exponencialmente en relación a la agricultura, comercio, finanzas que trae consigo una mejora en la calidad de vida de los habitantes. Nace la revolución industrial el cual, cumple un papel importante para el desarrollo de la productividad y de manera consecutiva influye en el transporte, se inventa la maquina a vapor, la locomotora, la maquina agrícola, el barco a vapor, etc.; a la vez que la industria textil y siderúrgica toman fuerza el transporte influye el comercio internacional en la transportación de volúmenes de carga. A partir de la segunda revolución industrial a finales del siglo XIX, se desarrollan nuevas industrias: acero, aluminio, química, automóvil y aparecen nuevas formas de energía (existía el carbón) petróleo y electricidad, se genera la concentración empresarial y nuevas formas de organizar el trabajo, las comunicaciones empiezan a fortalecer la empresa: telégrafo, teléfono, radio, con estas nuevas innovaciones se produce la mejora del transporte. (Marlezkurrena, 2014)

Sin embargo, a lo largo del tiempo no ha existido una armonización ni articulación equilibrada y sostenida de la administración del transporte particularmente el intermodalismo. Desde ahí se crea una retrospectiva y un análisis de estos factores que son elementos vitales para el desarrollo económico productivo de una nación o empresa. La importancia de sincronizar los sistemas de administración de transporte intermodales y la producción, así como su desarrollo e incidencia en la economía, se puede convertir en una variable determinante que puede tener distintos niveles de importancia según la región, gobierno o nación, incidiendo en algunos casos vulnerabilidad en la correcta administración y su relación tentativa con la economía. (Bowersox, 2007)

Con los antecedentes expuestos, el presente documento argumenta como relevancia y objeto identificar la relación entre la evolución de la economía y la administración de transporte intermodal, a partir de sus características esenciales aportando conexiones para un horizonte futuro, eficaz y efectivo.

## **Metodología**

Análisis documental descriptivo para el estudio de la relación entre la administración de transporte intermodal y su evolución en la economía. Aplicación de método analítico sintético, inductivo-deductivo bajo un enfoque sistémico para las relaciones esenciales que nos permite identificar y mejorar la administración del transporte intermodal en la que involucra varios actores, procesos, servicios, infraestructura y normas expedidas para un buen desarrollo económico integral y global. Por consiguiente, se revisó y categorizó literatura específica teniendo en cuenta aspectos vinculados con la evolución de la economía, transporte y administración.

## **Resultados**

Al referirnos a la evolución de la economía se debe mirar atrás en el contexto histórico documental, por ello se inicia desde los períodos prehistóricos hasta llegar al punto en el que el transporte incide de manera trascendental en la economía de una empresa, región o nación.

**Paleolítico:** Llamada Piedra antigua, este período comprende el paleolítico inferior, medio y superior. Esta etapa muestra la evolución de la especie humana del “Homo habilis” al “Homo erectus”, donde se nota el comienzo de la fabricación de las primeras herramientas elaboradas

mediante piedras talladas siendo creaciones iniciales de aspecto rústico hasta llegar al perfeccionamiento progresivo, además fue inventó el curtido de pieles, se descubrió el fuego, se elaboró redes para la pesca, trampas para cazar, etc. En este periodo, el hombre se caracteriza por ser cazador, recolector y pescador, sin embargo, tiene una vida nómada y solía asentarse en pequeños campamentos a la orilla de los ríos asegurando el agua y la comida por un tiempo determinado. Entre sus actividades regulares estaban el conseguir alimentos perennemente y defenderse de los animales que asechaban la zona o cualquier otro evento natural que significara de alto riesgo para su especie. Su alimento principal era carne obtenida de la caza y de frutos, raíces y hojas que se pudiese recolectar. (Ortega Fernández, 2015)

Algunos puntos relevantes en este período: en el paleolítico inferior, se destaca que el hombre recorría toda la tierra en pequeños grupos, probablemente construyendo pequeños refugios o habitando cuevas para protegerse del clima cálido o frío. Dentro de los últimos 3.000.000 de años se han desarrollado importantes cambios climáticos en donde la tierra modificó su forma y el hombre se adaptó a dichos cambios; de manera accidental descubre el fuego el cual permite la cocción de sus alimentos, protegerse de las fieras, del frío e iluminarse en medio de la oscuridad. Durante el periodo paleolítico medio, los homínidos evolucionan al “Homo Neanderthal”, con una mayor altura y capacidad craneal. Los grupos humanos se hacen más numerosos y desarrollan la cultura musteriense que permitió el perfeccionamiento de los utensilios de piedra, la elaboración de hachas, lanzas y raspadores. Y en su etapa final del paleolítico superior, el ser humano evoluciona a “Homo Sapiens”, con una mayor capacidad de recepción de información y facilidad para el aprendizaje hacia nuevos conocimientos identificada como sabiduría. Aquí ya el hombre está mejor armado para enfrentar los peligros propios de la era y poseían una mejor visión para sacar ventaja de la naturaleza. Al uso de la piedra existente, se agrega el uso del marfil y el hueso, materiales que servían para la fabricación de instrumentos cada vez más específicos para el arte de la caza, creando punzones, raspadores, buriles para agujerear, lámparas de mano, arpones para la pesca, agujas que permitían coser pieles, los animales más comunes para la caza están los mamuts, bisontes, renos, caballos, vacunos salvajes. (Martínez & Sala, 2014)

El arte de la caza se hacía en grupo, habiendo una división de trabajo entre hombres y mujeres, había intercambios entre comunidades lo que mostraría que aquellos grupos no encontraban aislados unos de otros. En esta era paleolítica se comienzan a ver las primeras huellas de intercambio de productos (economía) sin embargo su forma era todavía muy primitiva.

**Mesolítico:** Etapa considerada como Edad de Piedra, período de transición entre el paleolítico y el neolítico y se caracteriza por el final de la era glacial del pleistoceno. El clima afectado por grandes cambios en donde las masas de hielo y nieve se fueron derritiendo gradualmente, aumentando el nivel del mar por lo cual mucha de las regiones bajas fue inundada por la creciente, la selva se extendió y cubrió grandes estepas. Se dio la emigración y algunas especies de animales como el mamut y el rinoceronte desaparecieron. Razones por la que el hombre comenzó a modificar sus costumbres, se ubicaron a las orillas de los ríos comenzaron a vivir a base de la pesca y caza de otros animales incluyendo aves. Continuaron siendo nómadas, sin embargo, en regiones con mayor alimento y agua aparecen asentamientos más estables. Aparece la familia como una unidad social ya que se evidencia grandes grupos compartiendo sus viviendas.

**Neolítico:** Llamada Edad de Piedra nueva o pulida, las transformaciones en este período son notables por tal motivo los historiadores la llaman “revolución neolítica”. Su nombre nace a razón a los hallazgos de utensilios a base de piedras pulimentadas dejando a un lado el tallado que daba un aspecto más rudimentario en piezas encontradas en los períodos pasados. El hombre empieza con la producción de alimentos mediante la domesticación de animales y cultivos de algunas plantas. Aparece la expansión de la agricultura, hoy en día a este período se les atribuye el inicio hacia el conocimiento de la agricultura y el pastoreo, forjándose como practica en diferentes lugares del mundo. El oriente próximo fue la primera región en donde se encuentran pruebas de sociedades conformadas por cazadores y recolectores hacia 8500 a. C., desde donde se extiende hacia Europa, Medio Oriente, Egipto, y el sur de Asia. Consecutivamente hubo procesos de producción agrícola que se desarrollaron independientemente en el norte de China 7500 a. C., la horticultura también fue tomando su lugar comenzando con Nueva Guinea, en regiones como Sahel, Etiopía y Sáhara siendo los primeros países de África en donde se evidenció las transformaciones neolíticas con la domesticación de plantas locales. En América, la agricultura se fue desarrollando a paso lento extendiéndose a regiones como: Mesoamérica, Amazonía, Región

Andina, y por último en Norteamérica. Entre los años 6000 a. C., y el 3500 a. C. se desarrolló la agricultura en Europa.

Entre el paleolítico y el neolítico existió una etapa de transición denominada mesolítica, como se describe anteriormente, la fase del paleolítico, mesolítico y neolítico se las denomina la era epipaleolítica, y según su descripción se la ubica como comunidades económicas conformadas por cazadores y recolectores.

Uno de los puntos de flexión entre una economía de subsistencia hacia una economía más estable a base de la actividad pastoril y agrícola se da por los fuertes cambios climáticos que ocurrieron dentro de esta era. Se observa a un hombre que deja la vida en las montañas para asentarse tiempo después en planicies o llanos tras la persecución de animales para la caza. El pastoreo dentro de esta era sirve como conexión siendo una fuente de intercomunicación entre una tribu y otra, de la misma manera existe diversificación en los utensilios usados para dicha actividad. También se observa en este periodo, una pequeña y rustica cadena logística ya que mediante cereales como el trigo se debía sembrar, recolectar y almacenar los frutos para luego distribuirlos. Dentro de los utensilios utilizados en la agricultura estuvieron la hoz de madera, molino de mano, hacha pulimentada además objeto elaborados a base de esparto siendo estas canastas de mimbre y bolsas para recoger los productos. Además, se diversificó el arado mediante la ayuda con asnos y bueyes que permitían tirar para remover y labrar la tierra.

Unos de los trascendentales inventos fue la alfarería definida como la acción de elaborar objetos de arcilla o barro, de donde surgieron productos de vital importancia para la vida cotidiana y de economía de las personas, por cuanto permitió la elaboración de recipientes para trasladar líquidos y su reserva así como también, trasladar y almacenar alimentos como productos molidos, granos, y semillas, que incluso estos utensilios permitía la exposición de estos (alimentos) a un proceso de cocción sobre el fuego. Se desarrolló los primeros trenzados de fibra y telar en especial de mimbre además de la domesticación de los animales, utilización de la miel y elaboración de harinas y bebidas.

**Edad de los Metales:** Considerada como el último período de la Prehistoria, comenzó en el cercano oriente a finales del período neolítico un poco antes del 4000 a. C., en esta etapa se descubrió y se reemplazó el metal por la piedra. Esta era es dividida como la “Edad del Cobre”



siendo el primer metal labrado, luego aparece la “Edad del Bronce” y en último lugar la “Edad del Hierro”. El primer metal utilizado fue el cobre, con el cuál el hombre aprendió a fundir este elemento con estaño permitiendo la confección cuchillos, hachas, vasijas, puñales y adornos. El bronce coincide con una sociedad más desarrollada basada en poblados principalmente agrícolas quienes inventaron el arado mediante la utilización de animales que permitió ampliar el área del cultivo, también construyeron canales y diques para el regadío de los sembríos dando mayor utilidad al agua; uno de los inventos más trascendentales fue el confeccionamiento de la rueda el cuál se concibe como un componente originario del transporte, facilitando el traslado de cargas pesadas con mayor rapidez. A medida que la sociedad avanza se produce el descubrimiento del hierro que permitió una mayor utilería a base de un producto más sólido, permitiendo la creación de armas y otros elementos de gran dureza. Cuando la prehistoria llega a su período final se inventa la escritura 3000 a. C., el cual da comienzo a la historia. (Fernández Manzano, Fernández Posse, & Fernández Rodríguez, 1999)

**Civilización Griega:** En vez del arte de los instrumentos de Guerra, Grecia sobresalió lo intelectual, los pensadores de esa época se interesaron en la ciencia con especial atención en la naturaleza del hombre y las condiciones de vida siendo partícipe de una sociedad. Dentro del campo económico se orientaban a la racionalidad sin embargo no descansaban sobre una base sólida para la práctica en la vida cotidiana y por consiguiente no pudieron alcanzar grandes resultados. La existencia de la milicia, la vida política y la esclavitud llevaban a dejar en segundo plano la industria. Sin embargo, Platón a través de sus obras hace un análisis sobre los problemas económicos de la época, mediante una correcta y acertada visión sobre la combinación y división de los empleos. Además de recalcar, las necesidades del hombre como principales precursores de la creación de servicios.

Referente, al transporte se puede mencionar que ya el pueblo griego contaba con barcos rudimentarios para trasladar sus mercancías, sin embargo, se dice que el uso de la navegación fue influencia por pueblos vecinos, es decir hubo mucho ingenio aportado por la sociedad griega. Muchos de sus pobladores se agrupan a través de sociedades mediante regímenes severos como por ejemplo en Micenas; y otros se establecieron en ciudades autónomas con un gobierno más abierto en cuanto a leyes. Los cretenses difundieron una nueva cultura mediante la comercialización de hermosas vasijas inspiradas por el estilo egipcio, en dónde se nota

claramente el espíritu mercantil. En los inicios de la civilización griega el comercio fue restringido se buscaba establecerse en lugares más apropiado para satisfacer de manera más rápida y fácil sus necesidades; existía un creciente deseo de obtener piezas de metal, joyas, y objetos valiosos, razón por la cual se estrecharon los lazos amistosos entre los pueblos dando paso al nacimiento del comercio exterior, facilitando así el tráfico mercantil ya que dichas ciudades se encontraban situadas a orillas del mar.

Se realizó la división del trabajo entre el campo y la ciudad, la actividad agrícola se propagó por la zona rural creando cultivos destinados a la exportación; las personas que habitaban en la urbe se dedicaron al comercio e industria, además surgieron profesiones autónomas como alfarero, médico, herrero, etc. A partir del siglo VIII a. C., las ciudades de Grecia adquirieron mayor importancia abarcando la industria y el comercio de tal forma que la población buscaba nuevos horizontes para desarrollar sus actividades, generando la colonización ordenada por los territorios del Mar Negro y el Mediterráneo y posteriormente en España, Italia y Francia. Dentro de las colonias se destacan los Miletos quienes se especializaron en el tráfico mercantil y de producción industrial extendiéndose por Tracia, Propóntida, Thasos, etc., territorios en donde proliferaban los cultivos de cereal generando canales mercantiles para el intercambio de productos; por otro lado el imperio bizantino Focio fueron los fundadores de Massalia lo que actualmente ocupa el territorio de Marsella, estos se caracterizaron por el aprovechamiento de las vías fluviales los cuales servían para consolidar el trueque de los productos, y por último entre los territorios más importante, se observa a Atenas la cual concentraba toda la hegemonía económica del imperio Greco, recibiendo los productos para ser distribuidos hacia varios destinos empoderando el comercio en ese período. (Wolfram Platzeck, 1954)

**Civilización Romana:** El Imperio romano no desarrolló sus cualidades mercantiles y económicas, sus características se basaban en el campo militar y político, la mayoría de su población estaba enfocada al servicio público y campañas de conquistas hacia otros territorios. Sin embargo es indiscutible que el pueblo romano forjó desde sus principios en faenas agrícolas de manera primitiva antes de ser establecido el imperio; la conquista alteró la agricultura mediante campañas bélicas, ya que desde ese momento cada agricultor se convertía en un soldado; luego de la expansión del imperio romano aquellos que ejercían la agricultura eran aquellos esclavos ganados en cada batalla, es válido mencionar que las actividades como la

industria y la agricultura eran consideradas como poco dignas en las ciudades con mayor apogeo militar y político. (Blázquez Martínez, 2005)

En el siglo V a. C., la flota romana mercantil no era muy numerosa, pero ellos usaron a aquellos pobladores griegos que habían sido sometidos; el comercio exterior fue importante en actividades de compra y venta, no obstante, eran limitadas debido a los pocos artículos producidos, pero aún mediante estos obstáculos los intereses militares se alinearon, fomentando las construcciones de caminos que además de facilitar las operaciones bélicas incentivaba el tráfico de mercancías. En el siglo IV a. C., aparecieron nuevos grupos de artesanos los cuales elaboraban vasijas, herramientas, utensilios, etc., destacándose a tal punto que se hicieron merecedores de la admiración pública. (Bernal & Ledesma, 2015)

La economía monetaria avanzó rápidamente debido a que los latifundistas se dedicaron a manejar dinero a través de los negocios al mismo tiempo que practicaban el comercio, es así que la clase rica se dedicó al cobro de impuestos y al arrendamiento de las aduanas; se puede aseverar que en época de guerra los intereses mercantiles se encontraban bastante desarrollados. La expansión política favoreció el comercio, uno de las hazañas de conquista que más se destaca es el choque entre Roma y Cartago, esta ciudad era rica a base de actividades de tipo mercantil y extendiéndose el comercio romano al mediterráneo. (Ariño Gil & C. Díaz, 1999)

Aquellas de las principales ventajas de las conquistas aportaron con avances económicos, entre las actividades primarias para obtener productos están la pesca, la caza y el rapto siendo medios naturales de adquisición, mientras que las operaciones de crédito y el comercio son considerados como medios artificiales para adquirir una propiedad. Una de las primeras ordenanzas establecidas fue la regularización del sistema de saqueo en las ciudades, es así también que uno de los conceptos de propiedad del Estado vencido pertenecía al Estado vencedor y la propiedad privada a los ciudadanos o soldados. Estas políticas dejaron muchos beneficios para el pueblo romano. (Iglesias, 2015)

La expansión romana sirvió para el desenvolvimiento industrial sin embargo toda la población no fue satisfecha en su totalidad ya que se imponía muchas leyes que imposibilitaban que el ciudadano común goce de aquellos recursos adquiridos a través de las conquistas. El nivel profesional de Roma llegó a compararse con el de Grecia sin embargo paso mucho tiempo para

que actividades como la agricultura, el intercambio de recursos y operaciones monetarias se dejarán de ver como un trabajo de menor valor y consiguieran el nivel de una actividad de desarrollo. (Hauser, 1998)

**Patrística y Escolástica:** A finales del siglo XIII y principios del siglo IV se ubica un pensamiento económico que se une hacia el cristianismo y permite administrar de alguna manera todos aquellos recursos obtenidos directa o indirectamente a base de esta doctrina, además de crear raíces sociales ante diferentes individuos que deberán identificarse bajo estas creencias, entre los más destacados expositores se encuentra Santo Tomás de Aquino el cual promulgó obras que contenían condenas hacia la usura, teoría del precio justo o justiprecio, buscó como se pudieren ocupar los diezmos, entre otros. (García Gracia, 2016)

Dentro del pensamiento patrístico se habla sobre el padre de la iglesia y de la importancia de la misma como un magisterio que da continuidad a la predicación apostólica. La doctrina cristiana fue promulgada por quienes se identificaban con este pensamiento y su objetivo se enfoca en desplazar a las otras doctrinas o religiones creando una orientación religiosa. La primera etapa patrística se desarrolló tanto en Grecia como en Roma en dónde se define al cristianismo como una palabra pura, a mediados de la misma se desarrolla una literatura eclesiástica en dónde se notan leves factores sociales y económicos que deben regir en un pueblo o sociedad, sin embargo, debido a pensamientos opuestos que diferían entre uno y otro se llega a un deterioro social y cultural en la última etapa patrística. Surge después de la patrística, surge el método escolástico donde se incluía en las universidades lecturas y textos los cuales eran expuestos a la discusión pública. (Almudena, 2011)

**El Feudalismo:** Después de la caída del imperio romano se produce una división de la actividad económica ya que el concepto de imperio de protector en fronteras seguras y definidas se vino abajo; todos los agricultores principales productores de riqueza se mudaron al castillo más cercano como acción de protección contra invasores. El señor feudal brindaba protección a un número limitado de vasallos quienes producían la tierra a cambio de protección, al final del año entregaban una cantidad de su cosecha a la iglesia la cuál era conocida como diezmo lo que equivalía a la décima parte de toda la producción cosechada. Al final de esta época comenzaron nuevas formas de producción de riqueza diferentes a la ganadería, agricultura, pesca o conquista;

esta se basaba en el agregar cierto valor a las mercancías en dónde se interactuaba con gremios de artesanos los cuáles fueron los precursores de las fábricas. Sucumbe el ciclo en dónde el ser humano satisfacía sus necesidades con los productos de la tierra surgiendo el otro ciclo en dónde se busca cubrir necesidades más profundas con productos más elaborados. (Valdeón Baruque, 2014)

**La Escuela Mercantilista:** Está doctrina de carácter económico aparece entre la Edad Media teniendo el triunfo del *laissez – faire* (dejar hacer) y se desenvuelve aproximadamente entre 1500 a 1776. Entre los más reconocidos pensadores de encuentran Davenant, Malynes, Mun, Colbert y Sir William Petty quienes desarrollaron algunos de los conceptos económicos más representativos de la economía clásica. Entre los principios fundamentales se fundamenta en la posesión de la riqueza (oro y la plata) como una de las formas más deseables, en dónde se pretende igualar la riqueza de una nación mediante la cantidad de oro y plata que poseía. Los primeros mercantilistas pensaban que los metales preciosos eran la única forma de riqueza que se podía obtener sumando poderío a aquellos poseedores de dicha condición, estableciéndose un excedente en las exportaciones para generar pagos los cuales eran realizados en moneda dura exportando bienes en los cuales se pagarían con oro.

El nacionalismo fue otro de los principios fundamentales, ya que todos los países no exportaban más de lo que importaban, el propio país debía incentivar las exportaciones para la acumulación de riquezas a costa de los países vecinos. Sólo aquellos territorios con alto nivel de poder y riqueza podían conquistar colonias, dominar rutas comerciales, ganar guerras, y abarcar al comercio internacional. Michel de Montaigne, 1580: “La utilidad de un hombre es el daño de otro... No es posible obtener cualquier utilidad si no es a costa de otro.” La importación libre de impuestos para la materia prima no se produce dentro de la nación, el proteccionismo para los bienes fabricados, la materia prima que se podía producir internamente y la restricción a las exportaciones de materia prima consisten en uno de los principios fundamentales; se aspiraba la acumulación de riquezas a través de la conservación del flujo de oro a cambio de las exportaciones y la restricción de importar. (Oscar, 2012).

Los comerciantes que se identificaban con el capitalismo favorecían la colonización y querían mantenerse independientes de la nación madre, sin embargo, continuaban vinculados de manera

directa o indirecta, estableciendo esto como un principio fundamental. Las Actas de Navegación Inglesas establecidas entre los años de 1651 y 1660 son ejemplos claros que los bienes importados para Gran Bretaña y las colonias aledañas se debían transportar en barcos ingleses o coloniales en dónde se había originado el producto, por tanto, los productos coloniales debían ser comercializados dentro de Inglaterra antes de enviarlos otros destinos en el extranjero. La oposición sobre los peajes, restricciones e impuestos para la movilización de mercancías se basó como un principio, los teóricos y practicantes de este movimiento reconocían que los derechos del transporte e impuestos podían dañar las empresas dedicadas al comercio internacional porque encarecían el precio de las exportaciones. Se podía observar que los mercantilistas no favorecían el libre comercio, más bien preferían que se le otorguen monopolios y privilegios para el comercio.

Un gobierno central que promovía las metas del mercantilismo también fue necesario una población grande que debía trabajar arduamente para la obtención de riquezas; se imponen dos principios fundamentales, generar fuentes de empleo y aumentar la producción nacional, aumentando el nivel de las exportaciones y enriqueciendo a los territorios que se acogieran a esta escuela. Entre las contribuciones perdurables de esta escuela económica se puede mencionar la importancia que se otorga al comercio internacional como generador de riqueza con elemento contable y económico hacia una balanza de pagos óptima.

La Escuela de los Fisiócratas: El surgimiento de los fisiócratas en Francia a finales de la época mercantilista 1756 a 1776 cuándo Smith publica su obra sobre la Investigación sobre la Naturaleza y causas de la riqueza de las naciones. Esta escuela duró más de dos décadas guiando un nuevo orden económico, los principales promovedores de este pensamiento fueron Quesnay y Turgot los cuales brindaron su aporte para el desarrollo de la misma.

Entre sus principios fundamentales se visualiza el Orden Natural, es decir que resaltó el significado de fisiócrata que se describe como “regla de la naturaleza”, siguiendo este orden se dice que las leyes de la naturaleza gobiernan el rumbo de una sociedad humana, así como lo promulga Newton un gobierno sobre el mundo físico, en dónde todas las actividades que realicen los humanos deberán ser armónicas con las leyes naturales, enfocando sus estudios científicos para descubrir los fenómenos del universo. Dentro del ámbito económico se dice que las leyes de

la naturaleza brindaban a los seres humanos el disfrutar todos aquellos frutos del trabajo propio. Laissez-faire, laissez passer (Dejar hacer, dejar pasar), está frase fue dicha por Vincent Gornay el cuál expresa que se debe permitir que todas las personas hagan aquello que les parezca independientemente a lo que opinión gubernamental.

Los gobiernos jamás deben interferir en los asuntos económicos importantes de un Estado, no obstante, pueden opinar de manera mínima siempre que se vean vinculados a la protección de la vida, propiedad o libertad de contrato. De esta manera los fisiócratas buscaban un pensamiento basado en la oposición a casi todos los principios del feudalismo, mercantilismo o políticas gubernamentales, pero favorecían la libertad de la empresa dentro del país y el libre comercio. Se enfatizaba la agricultura como un principio importante se pensaba que la industria, las profesiones y el comercio eran importantes pero estériles, producían valor por el uso de la materia prima y que por esa razón se daba la subsistencia de los trabajadores; solo la agricultura y la minería eran formas productivas debido a que se daban excedentes a base de un producto neto por encima de todos los recursos que fueron usados para la producción.

Los impuestos de los terratenientes forman un principio fundamental, de esta forma los fisiócratas expresaban que sólo en la agricultura se nota un excedente el cual se transformaba en renta para el terrateniente, para este caso se debería pagar impuestos. Todos los impuestos que se imponían a otros se pasarían en cualquier momento al terrateniente; la idea de un impuesto directo sobre el terrateniente era mejor que todos aquellos impuestos indirectos que se aumentaban a medida que pasaban a otros. Como último principio, se detectaba la interrelación de la economía ya que los fisiócratas analizaron el flujo de los bienes y el dinero dentro de una economía. Bajo todos estos enunciados promulgados los que poseían un mayor beneficio eran los campesinos debido a que se terminaría sus obligaciones económicas hacia los terratenientes, sin embargo, estas ideas no obtuvieron grandes resultados ya que en el mejor panorama los campesinos se hubieran transformado en grandes asalariados dentro de las granjas que producían. Otro punto valido a mencionar es que se esperaba eliminar toda aquella restricción gubernamental sobre la producción y movilización de bienes. Al promulgar el laissez-faire, se promovía la libertad de industria incentivando también a un comercio internacional libre. (Bortesi Longhi, 2014)

**Escuela Clásica:** En 1776 se inicia la escuela clásica, en donde se percibe la aparición de dos grandes acontecimientos siendo estos la revolución científica y la revolución industrial convirtiéndose en aporte imprescindible para el desarrollo de los conceptos que conforman esta escuela; entre los pensadores identificados de esta corriente económica se encuentran: Adam Smith, Thomas Robert Malthus, David Ricardo, Jeremy Bentham, Jean Baptiste Say, Nassau William Senior, John Stuart Mill, entre otros. La escuela clásica se identifica muchas veces como liberalismo económico ya que sus bases son la libertad personal, la iniciativa individual, la propiedad privada, la interferencia mínima de políticas gubernamentales y la empresa privada. Se impone el término liberalismo en un contexto histórico que los lineamientos determinados eran liberales en comparación al sistema feudal o mercantilista sobre temas de elección de ocupaciones como el comercio, transferencia de tierras, etc.

Entre los principios más importantes se destacan: la participación mínima del gobierno, las fuerzas comerciales del mercado se imponían bajo un espíritu libre las cuales guiarían la cadena productiva en cuanto a la producción, intercambio, y distribución. La economía debía ajustarse de manera autónoma lo cual beneficiaba a la tendencia de un empleo total sin intervención gubernamental. El gobierno poseía límites en cuanto a las políticas que iban a ser publicadas solo podían imponer derechos sobre la propiedad, encargarse del ámbito militar y la defensa nacional además de brindar educación pública.

La conducta económica en interés propio, se suponía al mantener un enfoque hacia el interés individual se seguía de manera básica a la naturaleza humana, como claro ejemplo se apreciaba a los comerciantes que brindaban sus productos o servicios a cambio de obtener una utilidad; existía interacción que beneficiaba a todos ya que los consumidores adquirirían productos con el objetivo de satisfacer sus deseos. La armonía de intereses se convierte en un principio fundamental con la significativa excepción de Ricardo, los clásicos resaltaban que hay una armonía natural del interés dentro de una economía del mercado ya que se busca satisfacer los intereses propios de manera individual y se contribuía hacia mejores intereses para la sociedad.

En relación a la importancia de todos los recursos y actividades económicas, los clásicos exponían que todos los recursos económicos como tierra, capital, trabajo y capacidad empresarial, incluyendo las actividades económicas como comercio, producción, agricultura e



intercambio internacional contribuyen en gran porcentaje a la economía de un país; en contrastes con los mercantilistas quienes decían que la riqueza se derivaba del comercio y con los fisiócratas expresaban que era la tierra y la producción agrícola.

La escuela clásica realizó grandes aporte en cuanto a la economía ya que se crearon varias teorías encasilladas como leyes económicas, citando algunos de los ejemplos se incluye la ley de los mercados, la ley de la ventaja comparativa, la ley de los rendimientos decrecientes, la teoría de la población, la teoría del valor del trabajo, la teoría de la cantidad del dinero, y la teoría de la renta, que se promulgaron todos estos estudios con el fin de que estos aportes queden como pilares de la economía de manera inmutable y universal.

Adam Smith (1723 – 1790), uno de los máximos exponentes de la escuela clásica quien no solo presenta sus contribuciones como pieza de la misma, sino que también forma parte de los fundadores convirtiéndose en uno de los miembros más prominentes y destacados. El pensamiento económico de Smith da sus primeros pasos con algunos de los detalles que son observados en su vida cotidiana en dónde se va forjando las diversas influencias clásicas que en lo posterior compartiría. Entre los temas más destacados están en su primer libro el cual se denomina “Teoría de los sentimientos morales” la cual surge como fuente de exploración para determinar la relación entre el pensamiento sobre la filosofía moralista y la economía política; consecutivamente realizó un minucioso análisis a su reconocida obra la “Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones” comunica al mundo sobre su punto de vista sobre la armonía de los intereses, el laissez-faire, y las leyes económicas de una economía competitiva.

Thomás Malthus (1766-1834) figura muy importante dentro del pensamiento clásico, temas que abarcó fue sobre la metodología de la contabilidad del PIB, los rendimientos decrecientes, la teoría del valor, el crecimiento de la población, la demanda agregada o total y la renta de la tierra; en algunas de sus obras, aunque se desarrollaban temas comunes se lograba percibir ciertas discrepancias entre sus conclusiones y la de los otros miembros de la escuela clásica. En 1798 lanza su ensayo sobre el principio de la población y en 1803 publica una versión mucho más profunda, esta obra un lugar prominente y perdurable en la economía de la época habiendo desarrollado seis publicaciones a lo largo de 28 años. Otra de sus obras más representativas

“Principios de economía política” en 1820. Sus obras abarcan en espíritu una revisión de los escenarios históricos e intelectuales que influyen dentro de su pensamiento.

David Ricardo (1772-1823), fue figura principal dentro del desarrollo de las ideas que caracterizaron a la escuela clásica; Ricardo demostró que es posible utilizar el método basado en razonamiento abstracto para la formulación de teorías económicas, también extendió la investigación económica sobre la distribución de los ingresos percibidos. De esta manera a través de Ricardo se reunieron un grupo de grandes sabios con el objetivo de difundir sus ideas, los cuales ampliaron y modificaron sus teorías y avanzaron hacia perspectivas neoclásicas. Entre una de las principales investigaciones de este pensador se encuentra el problema de la moneda de Inglaterra. Impulsado por desarrollar nuevas fuentes económicas brinda las teorías sobre los rendimientos decrecientes y la renta de la tierra; de la misma manera se desenvuelve en temas importantes, la distribución del ingreso y la teoría del valor de intercambio. Se centra también en la elaboración de secciones de la ley de ventajas comparativas, además de los puntos de vista sobre el desempleo y una evaluación total de toda su contribución para la escuela clásica.

**La revolución científica:** Aparece en el año de 1687, cuando Isaac Newton provee al mundo las primeras leyes científicas del movimiento planetario o de Johannes Kepler con las leyes matemáticas que describe el movimiento de los cuerpos sobre la tierra. Newton exhibió la ley de la gravitación universal mediante la obra denominada “Principios matemáticos de filosofía natural”, por ende, los científicos comienzan a visualizar la evidencia experimental al no creer en el conocimiento de manera innata si es que este no venía acompañado de la experiencia; también se promulgó que el universo estaba dominado por leyes naturales y por último se dice mediante un punto de vista estático que la materia, el espacio y el tiempo son independientes, unos de otros, que nada puede cambiar a lo largo del tiempo, las relaciones en el Universo y el movimiento continúan de manera interminable. Estas ideas se pueden notar claramente que las instituciones feudales y los estrictos controles de carácter restrictivos del mercantilismo ya no eran útiles, para ellos la ciencia presentada por Newton daba a la naturaleza tan efectiva igualándola a la voluntad divina creando un sistema que trabajaba armoniosamente y se percibía que las leyes naturales guiarían el sistema económico y el accionar de las personas mejorando su condición social.

Dentro de este aporte newtoniano hacia la escuela clásica se evidencia una ideología que tiende a justificar los ingresos derivados de la propiedad es decir que, al no obstruir la ley natural, el ahorro y la prudencia privada contribuye al bien de la sociedad, a los productos de la misma como la renta, utilidades e intereses son recompensas del empleo productivo y la propiedad.

**La revolución industrial:** La revolución industrial inicia en 1776 intensificándose en este período en que los últimos economistas clásicos surgían; en el siglo XVIII Inglaterra enseña a Holanda técnicas de comercio con lo cual destronó a Francia en cuanto a los procesos de fabricación. A mediados del siglo XVIII Inglaterra logró la supremacía en la industria y el comercio. La revolución industrial y la política económica clásica se desarrollaron de manera simultánea en Inglaterra; los contemporáneos de la escuela clásica vivieron los primeros años de la revolución sin embargo no pudieron identificar la importancia de este suceso, aunque si apreciaron el crecimiento de la fabricación, inventos, división del trabajo y el comercio. (J. Hobsbawm, 2003)

Inglaterra la nación más eficiente en el campo industrial y más poderosa en el mundo se preparó para el comercio internacional, a medida que el conjunto empresarial se volvía más fuerte ya no necesitaban depender de aquellos subsidios ni de la protección arancelaria establecidos por el gobierno, por consiguiente, las practicas mercantilistas comenzaron a desaparecer bajo el ascenso de la actividad comercial en todas las direcciones. Entre los más notables surgimientos que se produjeron con la revolución industrial se recalca la fuerza libre del trabajo la cual era muy bien remunerada trayendo consigo regulaciones y condiciones laborales de parte del gobierno. En muchas de las ocasiones el trabajo estaba protegido sin embargo los que más se beneficiaban eran los patronos; los encargados de establecer las reglas y condiciones de salario eran los jueces de la paz, sin embargo, esto desapareció en 1762 ya que había otros factores que intervenían como la oferta y la demanda del trabajo los cuales determinaban el salario en el mercado. Se enmarca que la revolución industrial transformó la economía basada en la agricultura y la producción artesanal a una economía basada en la industria y producción de forma mecanizada.

Gran Bretaña se expande (colonización) en el siglo XIX por algunos países de Europa llegando a Japón y los Estados Unidos. Dentro los sectores que empiezan a tener cambios profundos es el campo agrícola, se implementan máquinas y nuevas técnicas de cultivo, de la misma forma

aumenta la fuerza laboral, surge uno de los inventos más importantes la máquina a vapor y con ellos las fábricas con mayor posibilidad de producción además de mejoras en el transporte mediante el ferrocarril. La máquina de vapor creada por James Watt a fines del siglo XVII fue un aporte importante para la producción y el transporte ya que de eso dependería la creación de la locomotora a vapor y la primera línea ferroviaria por George Stephenson entre 1825 y 1830; al surgir el ferrocarril se adecuan nuevas necesidades como la distribución de manera más rápida, eficaz y menor valor que conectó las zonas industriales con los mercados productores de la materia prima alcanzando una comercialización internacional. Otro de los importantes inventos que se produjeron fue la creación del barco comercial a vapor el cual fue realizado por Robert Fulton a finales de 1803 quien revolucionaría el transporte y consecutivamente el comercio internacional. Dentro de los sectores o productos que inician la primera revolución industrial es el algodón, la industria textil, el hierro y la industria siderúrgica en donde se usa al carbón como fuente de energía. (Rifkin, 2000)

En la segunda fase de la revolución industrial comienza a finales del siglo XIX y se caracteriza por nuevas formas de energía como el petróleo y la electricidad, desarrollando nuevas industrias como el acero, química, aluminio y automóvil. De la misma forma se mejora el transporte y las comunicaciones (radio, telégrafo, teléfono). Frederick W. Taylor aporta nuevas formas para organizar el trabajo y Henry Ford lo aplica en su fábrica de automóviles creando al Fordismo. Con enfoque de transporte surge las cotizaciones de nuevas ruta, sea por canales naturales o artificiales citando a dos de los principales ejemplos como el canal natural de Suez que enlaza el mediterráneo y el mar rojo, reduciendo las distancias entre Londres y Bombay en un 40%; y el canal artificial de Panamá siendo una vía interoceánica entre el mar del Caribe y Atlántico y el Océano Pacífico; este ha conseguido hasta la actualidad acortar el tiempo y la distancia lo cual aporta de manera significativa el intercambio comercial.

La economía del transporte: Se define a la economía (RAE, 2018) como “la administración eficaz y razonable de los bienes” (Real Academia Española, 2018). Entre otras definiciones se expresa como la extracción, producción, comercialización y consumo de servicios y bienes, o el medio para satisfacer las necesidades humanas mediante recursos limitados, como también la forma en que las sociedades sobreviven, progresan y funcionan; su estudio se divide en dos aspectos: la microeconomía que se centra en las elecciones que realizan las personas, empresas y gobiernos

como agentes económicos y su comportamiento ante la insuficiencia de recursos; y la macroeconomía que se refiere al estudio de la economía nacional y global mediante variables tales como el monto total de bienes y servicios que fueron producidos, nivel de empleo, etc.

Según Duque (2006) afirma que “la teoría económica que estudia el sector del transporte se fija netamente en el sector y estudia de manera sistémica el conjunto de elementos y principios que rigen al mismo, contribuyendo a la vida social y económica de los pueblos”. El transporte se relaciona con la economía convirtiéndose en una actividad productiva, sin el funcionamiento del sistema de transporte no se puede concebir el bien económico por cuanto, la infraestructura es considerada un factor de producción vital y consecuentemente la movilidad una determinante para el costo y el mercado. La regulación gubernamental rige a la industria del transporte misma que está sujeta a leyes económicas: la ley de rendimientos crecientes que afirma que los gastos no se incrementan en la misma proporción de los ingresos, cuando el volumen de las empresas lo hace; y la ley de rendimientos decrecientes afirma que después de cierto límite al aumentar un nuevo factor la productividad decrece. (Duque Escobar, 2006)

**Preston (2015), indica que entre los impulsos que justifican el estudio de la economía del transporte se encuentran:**

Establecer el impacto del cambio de la demanda del transporte y sus ingresos.

Establecer el impacto del cambio de los costos del transporte.

Establecer el impacto de los cambios en los sistemas de transporte.

Establecer los precios apropiados para el funcionamiento del sistema de transporte.

Establecer los niveles de inversión o subsidio.

Establecer el impacto del transporte sobre el sistema económico.

**Según de Rus et al (2002) determina los 10 elementos y principios de la economía del transporte y estos son:**

Tecnología de la producción: servicios e infraestructura.

Input fundamental: tiempo

El transporte es no almacenable e invisible.

Inversión en infraestructura

Competencia limitada y la necesita regulación.

Efectos de red.

Costos de producción, costos del usuario y costos sociales.

Obligaciones de sector público.

Infraestructura

Externalidades del sistema.

El transporte se conceptualiza como el movimiento de personas y bienes de un lugar a otro utilizando un espacio físico por cualquier de sus modos (terrestre, aéreo, marítimo, fluvial, intermodal, multimodal, plurimodal) o alguna combinación de estos. Es válido mencionar que el transporte no es una actividad final, pero consiste en un medio para satisfacer otra necesidad, este rol se desarrolla en el periodo de la revolución industrial, por cuanto no hubiera podido llegar a su nivel de satisfacción óptimo para la sociedad; las tecnologías asociadas con el transporte fue también un surgimiento en dicha época. La demanda del transporte se puede definir como la disposición a pagar por parte de los consumidores que hacen uso de una infraestructura o servicio de transporte; la oferta se define como el aumento del servicio cuando su precio baja.

En el siglo XXI las distancias tienden a disminuir en escala internacional sin embargo aumentan en escala local, por ende, la movilidad se presenta como un factor que influye en el crecimiento de la economía y funciona como un elemento que resuelve los fenómenos de la creciente demanda de transporte que cada vez se convierte en indispensable en este mundo globalizado. (De Rus, Campos, & Nombela, 2003)

La administración del transporte intermodal: La administración del transporte se convierte en un elemento clave en cuanto a la articulación dentro de una cadena de suministro, por tanto, el transporte se convierte en un servicio de calidad en términos de regularidad, seguridad, oportunidad, eficiencia y entrega a tiempo.

En un modelo de administración de transporte se conjuga estos componentes: administración operativa, administración del movimiento, consolidación de longitud de carga y tamaño del embarque, negociación y productividad recíproca entre empresa y transportista, control de programa logístico vs tiempo.

Mediante un correcto desempeño logístico y su relación con programas de distribución y abastecimiento convierte al transporte en un elemento dinámico que exige de una gran coordinación. El transporte de mercancías involucra factores como la calidad y el servicio al cliente a fin de proporcionar y facilitar una correcta gestión operacional. (Pérez Mesa & Salinas Andújar, 2010)

**La evolución del transporte trajo como consecuencias la creación de algunas modalidades, siendo las siguientes:**

**Intramodal:** Está se da por la combinación entre vehículos que poseen una misma modalidad de transporte, para una mayor compresión se cita un simple ejemplo el cual se da cuando se realiza con el transbordo de avión que se coordina con otro avión a fin de transferir la carga para continuar el itinerario de vuelo.

**Multimodal:** Se desarrolla mediante la coordinación de más de dos modos de transporte, puede llegar a combinar mayor número de modalidades entre marítimo, carretero, fluvial o aéreo.

**Intermodal:** Se coordina mediante la utilización de no más de dos modalidades de transporte el cuál se puede apreciar muchas veces en el transporte de mercancías que se lo hace con trayectos terrestres y marítimos o fluviales.

Según Centeno y Mendoza (Centeno Saad & Mendoza Díaz, 2003), expresan que es fundamental tener en claro que las variables actúan en función de la distancia entre origen y destino, es decir su nivel de servicio y la elección de transportar la carga; la oferta de transporte y su disponibilidad de redes; y destino final del transporte que incluye la ciudad o localidad demandante. Uno de los aspectos a tener en cuenta es la articulación de la ingeniería de transporte con la planeación, administración y operación del sistema de transporte, elementos trascendentales para el funcionamiento económico de la sociedad.

A partir de los aspectos teóricos planteados se instituye una relación tentativa entre la economía de transporte y la administración de transporte intermodal, a partir de los semblantes esenciales aplicados a la administración. Lo que permite determinar herramienta analítica y solucionable de indicadores de administración y de gestión, para implementar medidas correctivas que permitan lograr su funcionamiento óptimo.

**Tabla 1.** Relación tentativa entre la economía del transporte y la administración de transporte intermodal

| Características de la Economía del transporte                                 | Características de la Administración del Transporte  | Conectores   | Indicadores de Gestión | Indicadores de Administración | Medidas Correctivas   |
|---|--|--|------------------------|-------------------------------|---|
| Fijación de un punto de equilibrio entre la oferta y demanda del servicio.    | Mejora de los medios y modos de transporte para la movilización de personas o mercancías.                              | Armonización entre oferta y demanda versus medios y modos de transportes logísticos. | Integración            | Facilitación                  | Mejoras en los sistemas de transporte   |
| Tecnología de la producción   | Uso de Tecnologías para la modernización del sistema de transporte.  | Articulación entre TICS y sistemas de transporte                                     | Modernización          | Flujo de Información          | Creación de Redes interconectadas entre ofertantes y demandantes                                  |
| Balance entre los costos de producción, costos del usuario y costos sociales. | Reducción de costos y tiempos en cuanto a la entrega de productos  | Institucionalidad estratégica de actores del Transporte Polivalente                  | Ahorro                 | Combinación                   | Optimización de recursos para generación de costos accesibles y entregas a tiempo                 |
| Infraestructura   | Utilización de nodos logísticos como puertos, aeropuertos, como centros de distribución para el transporte polivalente | Equipamiento e Infraestructura   | Optimización           | Dirección                     | Alianzas Público - Privada canalizando fondos para la inversión en infraestructuras de transporte |
| Establecimiento del impacto del transporte sobre el sistema económico.        | Integración de procesos para la satisfacción de los actores que intervienen en el comercio a través del transporte.    | Integración de actores logísticos polivalentes                                       | Armonización           | Estandarización               | Sistema de redes para una gestión eficiente   |

El ser humano se ha caracterizado desde tiempos prehistóricos en constante evolución, dentro de este estudio se puede percibir la interacción del hombre con diferentes elementos aportados por la naturaleza los cuales han servido como fuente de desarrollo. En los inicios de la era prehistórica (paleolítico – mesolítico) se observa a un hombre netamente guiado bajo un instinto natural el cual buscaba la supervivencia mediante un estilo de vida rustico, sin embargo, con el pasar de los años va obteniendo técnicas de cultivo agrícola, confección de utensilios elaborados a base de piedras destinadas para la caza, agricultura o pesca. En la etapa neolítica se puede observar un estilo de vida sedentario con nuevos utensilios que poseían una técnica de piedra pulida en su elaboración. Inician los primeros pasos de una organización productiva a más de la alfarería se pudo sembrar y recolectar frutos (actividades ya desarrolladas) y lograba almacenar para reservas posteriores. La edad de los metales fue una de las etapas más importantes para el transporte por cuanto, se logró el confeccionamiento de la rueda la cual facilitaba el traslado de cargas.



Las civilizaciones griegas y romanas fueron puntales importantes para el desarrollo del comercio internacional, la vida política y el accionar militar; más tarde con el surgimiento de las escuelas económicas se construyen grandes aportes que sirven para la orientación hacia una buena administración y distribución de riquezas con aportes esenciales dentro del feudalismo, escuela mercantilista, escuela fisiócrata, o la escuela clásica.

La revolución industrial cumple un papel importante para el desarrollo del transporte tras conseguir la máquina a vapor la cual da pie a la creación de otros inventos como el ferrocarril, el barco, etc.; representando un punto muy importante para el comercio internacional ya que se podían transportar mayores volúmenes de carga.

Desde ahí se crea una retrospectiva favorable, aunque existe indicadores y medidas correctivas a considerar entre la economía y la administración del transporte con un enfoque intermodal. Variable que tiene distintos niveles de importancia en cada región por lo que se vuelve vulnerable a los sistemas de transporte creciente y su incidencia directa e indirecta en un desarrollo económico.

## **Conclusiones**

La evolución del ser humano y de la economía es paralela, se puede evidenciar en este análisis relacional que los principales factores de cambio se han desarrollado por las necesidades propias del ser humano. Se evidencia un incesante deseo de supervivencia, lo cual origina a su vez el desarrollo de la agricultura, caza y pesca con herramientas rústicas; además de hombres que poseían un estilo de vida nómada. Cuando ya surgieron asentamientos en lugares determinados el hombre desarrolló el trueque y las primeras formas de transporte en la edad de los metales con el descubrimiento de la rueda. Comienza a formarse aquellos imperios (romanos – griegos) con habilidades específicas en el campo militar, comercial y político mostrando las primeras formas de organización y destellos de administración.

Con la concepción de las escuelas económicas se perciben nuevos conceptos que intervienen e influyen en la forma de actuar de aquellos quienes las promulgan, siendo fuente de información para la creación de bases teórico-práctico en cuanto a la administración de recursos y obtención de riquezas. La escuela clásica por su parte generó y desarrolló la revolución científica e

industrial con grandes aportes como la creación de las máquinas a vapor lo cual aportó significativamente para el origen y economía del transporte.

La economía del transporte surge como un punto necesario para articular el funcionamiento de esta actividad y cómo influye en la capacidad comercial de los individuos, esto facilitó los flujos de mercancía entre países reforzando el comercio internacional. La relación de la economía y su administración del transporte intermodal, es un lenguaje moderno una herramienta de administración institucionalidad que facilite los requerimientos del mundo globalizado, incrementando los flujos comerciales y facilitando los procesos armonizados y articulados del comercio.

### Referencias Bibliográficas

Almudena, A. L. (2011). Teología política y polémica antiarriana. La influencia de las doctrinas cristianas en la ideología política del siglo iv. *Antigüedad*, 557. Recuperado el 2018, de [file:///C:/Users/Gabriela%20Alvarez/Downloads/2344-9186-1-PB%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Gabriela%20Alvarez/Downloads/2344-9186-1-PB%20(2).pdf)

Ariño Gil, E., & C. Díaz, P. (1999). *La Economía Agraria de la Hispania Romana: Colonización y Territorio*. Ediciones Universidad de Salamanca. Recuperado el 2018, de [https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/33098540/DERECHO\\_ROMANO\\_-\\_JUAN\\_IGLESIAS.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1529117967&Signature=5OIlle7xFcrnFuN25XE%2FZw59Inr8%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DDERECHO\\_ROMAN](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/33098540/DERECHO_ROMANO_-_JUAN_IGLESIAS.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1529117967&Signature=5OIlle7xFcrnFuN25XE%2FZw59Inr8%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DDERECHO_ROMAN)

Bernal, B., & Ledesma, J. (2015). Historia del Derecho Romano. En *Historia del Derecho Romano* (pág. 19). Porrúa. Recuperado el 2018, de <http://anhecata.colmich.edu.mx/janium/Tablas/tabla153050.pdf>

Blázquez Martínez, J. (2005). Rechazo y asimilación de la cultura romana en Hispania (siglos IV y V). Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 1-2. Recuperado el 2018, de <http://www.cervantesvirtual.com/research/rechazo-y-asimilacin-de-la-cultura-romana-en-hispania-siglos-iv-y-v-0/>

Bortesi Longhi, L. (2014). Principios y preceptos de las doctrinas económicas. 70 - 71. Recuperado el 2018, de <http://www.unmsm.edu.pe/estatutaria/archivos/Q.20142-estructura-universitaria.pdf#page=69>

Bowersox, D. (2007). Administración de la Logística de la Cadena de Suministro. México D.F.: McGraw-Hill. Recuperado el 2018, de <http://www.sidalc.net/cgi-bin/wxis.exe/?IsisScript=UCC.xis&method=post&formato=2&cantidad=1&expresion=mfn=095730>

Centeno Saad, A., & Mendoza Díaz, A. (2003). Modelo de asignación intermodal multiproducto para las operaciones de carga por autotransporte y ferrocarril. Secretaría de Comunicaciones y Transporte. Recuperado el 2018, de <file:///C:/Users/Gabriela%20Alvarez/Downloads/Modelo%20de%20asignaci%C3%B3n%20intermodal%20en%20Mexico.pdf>

De Rus, G., Campos, J., & Nombela, G. (2003). Economía del Transporte. Antoni Bosch. Recuperado el 2018, de <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=wC2YdObpLrIC&oi=fnd&pg=PR23&dq=econom%C3%ADa+del+transporte&ots=6K7MBGuuQ7&sig=GlrIbBSIrlGot69uviBQzQD-I84#v=onepage&q=econom%C3%ADa%20del%20transporte&f=false>

Duque Escobar, G. (2006). Bdigital. Recuperado el 2018, de <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/5/03-int-ec-transp.pdf>

Fernández Manzano, J., Fernández Posse, M., & Fernández Rodríguez, C. (1999). La Cueva de las tres ventanas (Corulón) y los inicios de la edad de los metales en el bierzo. Recuperado el 2018, de <http://uvadoc.uva.es/bitstream/10324/10032/1/BSAA-1999-65-CuevaTresVentanasCorullon.pdf>

García Gracia, S. (2016). La influencia de las doctrinas patrísticas griegas en 'El sueño de un hombre ridículo'. 2. Recuperado el 2018, de <http://mundoeslavo.com/index.php/meslav/article/view/205>

Hauser, A. (1998). Historia Social de la Literatura y el Arte. 1. Recuperado el 2018, de <https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/33700961/HAUSER.PDF?AWSAccessKeyI>

d=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1529118428&Signature=TQxTgj5rMG7oDe%2FTAAcTBe0GmIE%3D&response-content-

disposition=inline%3B%20filename%3DHISTORIA\_SOCIAL\_DE\_LA\_LITERATURA\_Y\_EL

Iglesias, J. (2015). Derecho Romano. En J. Iglesias. Barcelona: Ariel S. A. Recuperado el 2018, de [https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/33098540/DERECHO\\_ROMANO\\_-\\_JUAN\\_IGLESIAS.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1529117967&Signature=5OIIe7xFcrnFuN25XE%2FZw59Inr8%3D&response-content-](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/33098540/DERECHO_ROMANO_-_JUAN_IGLESIAS.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1529117967&Signature=5OIIe7xFcrnFuN25XE%2FZw59Inr8%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DDERECHO_ROMAN)

[\\_JUAN\\_IGLESIAS.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1529117967&Signature=5OIIe7xFcrnFuN25XE%2FZw59Inr8%3D&response-content-](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/33098540/DERECHO_ROMANO_-_JUAN_IGLESIAS.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1529117967&Signature=5OIIe7xFcrnFuN25XE%2FZw59Inr8%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DDERECHO_ROMAN)

[disposition=inline%3B%20filename%3DDERECHO\\_ROMAN](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/33098540/DERECHO_ROMANO_-_JUAN_IGLESIAS.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1529117967&Signature=5OIIe7xFcrnFuN25XE%2FZw59Inr8%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DDERECHO_ROMAN)

J. Hobsbawm, E. (2003). En Torno a los Orígenes de la revolución industrial. Recuperado el 2018, de

<https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=jdOJzycklVYC&oi=fnd&pg=PA5&dq=revoluci%C3%B3n+industrial&ots=BnMcRbqiq9&sig=MocctJDjD3dsC48Pq9sLPnDGryg#v=onepage&q=revoluci%C3%B3n%20industrial&f=false>

Marlezkurrena, k. (2014). Caza y Domesticación durante el Neolítico y Edad de los Metales en el País Vasco. Munibe, 242-243-244. Recuperado el 2018, de <http://www.aranzadi.eus/fileadmin/docs/Munibe/1990241252AA.pdf>

Martínez, I., & Sala, N. (2014). La aventura del Homo sapiens. Recuperado el 2018, de [http://www.revistadehumanidades.es/revista/v14n1/06\\_La\\_aventura\\_del\\_Homo\\_sapiens.pdf](http://www.revistadehumanidades.es/revista/v14n1/06_La_aventura_del_Homo_sapiens.pdf)

Monge Nájera, J., & Chávez Ramos, M. (2004). ¿Qué piensa usted de la evolución? La percepción de la evolución en el Área Metropolitana de Costa Rica en 1993 y en el 2004, 60. Recuperado el 2018, de <file:///C:/Users/Gabriela%20Alvarez/Downloads/1330-3008-1-SM.pdf>

Ortega Fernández, A. (2015). La preparación de utensilios en cuarcita en el Paleolítico de la Región Cantábrica. Recuperado el 2018, de <https://repositorio.unican.es/xmlui/bitstream/handle/10902/6509/OrtegaFernandezAnaMaria.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Oscar, A. B. (2012). Evolución del Pensamiento económico sobre los recursos naturales. Nuevas Corrientes de Pensamiento Económico, 80. Recuperado el 2018, de

[http://www.revistasice.com/CachePDF/ICE\\_865\\_\\_\\_CBE54D199B22CEBD080FC16BD7F04F7C.pdf](http://www.revistasice.com/CachePDF/ICE_865___CBE54D199B22CEBD080FC16BD7F04F7C.pdf)

Pérez Mesa, J., & Salinas Andújar, J. (2010). Distribución óptima del transporte intermodal: Economía Agraria y Recursos Naturales: aplicación a la exportación de perecederos, 95. Recuperado el 2018, de <file:///C:/Users/Gabriela%20Alvarez/Downloads/Dialnet-DistribucionOptimaDelTransporteIntermodal-3421951.pdf>

Real Academia Española. (2018). RAE. Recuperado el 2018, de RAE: <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=ELVW605>

Rifkin, J. (2000). La era del acceso: La revolución de la Nueva economía. Recuperado el 2018, de [https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/30711759/Rifkin\\_Jeremy\\_-\\_La\\_Era\\_Del\\_Acceso\\_-\\_nueva\\_economia.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1529123434&Signature=uiovME%2BoM3yUZ1XZZMziYJjtpc8%3D&response-content-disposition=inline%3B%20file](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/30711759/Rifkin_Jeremy_-_La_Era_Del_Acceso_-_nueva_economia.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1529123434&Signature=uiovME%2BoM3yUZ1XZZMziYJjtpc8%3D&response-content-disposition=inline%3B%20file)

Valdeón Baroque, J. (2014). El Feudalismo Hispánico en la historiografía reciente. 2. Recuperado el 2018, de <https://revistascientificas.us.es/index.php/HID/article/viewFile/4436/3878>

Wolfram Platzeck, E. (1954). La evolución de la lógica griega en el aspecto especial de la analogía: (Desde la época de los presocráticos hasta Aristóteles). Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Ins. "Luis Vives" de Filosofía, 1954. Recuperado el 2018, de [https://books.google.com.ec/books?id=F-OrswEACAAJ&dq=inauthor:%22Eduardo-Wolfram+Platzeck+\(O.F.M.\)%22&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiP0MGnmtfbAhXEy1MKHW\\_bCRwQ6wEIJzAA](https://books.google.com.ec/books?id=F-OrswEACAAJ&dq=inauthor:%22Eduardo-Wolfram+Platzeck+(O.F.M.)%22&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiP0MGnmtfbAhXEy1MKHW_bCRwQ6wEIJzAA)

Zavala Olalde, J. (2009). EL HOMBRE, EL SER HISTÓRICO. Ludus Vitalis, 5-6-7. Recuperado el 2018, de <http://ludus-vitalis.org/ojs/index.php/ludus/article/viewFile/278/268>