

IMPACTO DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE LA GOBERNACIÓN DE
ANTIOQUIA EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE URABÁ

YERITZA ARBOLEDA HINCAPIE
MARCELA CARDONA QUINTERO
LILIANA MARIA MONTOYA RESTREPO

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
ENVIGADO
2015

IMPACTO DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE LA GOBERNACIÓN DE
ANTIOQUIA EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE URABÁ

YERITZA ARBOLEDA HINCAPIE
MARCELA CARDONA QUINTERO
LILIANA MARIA MONTOYA RESTREPO

Trabajo para optar por el título de Administrador de Negocios Internacionales

Asesor
Diana Lucía Gómez Santamaría
Administradora de Negocios Internacionales
Magister en Negocios Internacionales

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
ENVIGADO
2015

Nota de Aceptación

Firma del Presidente del Jurado

Firma del Jurado

Firma del Jurado

Día

Mes

Año

Dedicatoria de Yeritza: A mi ángel eterno ese que guía e ilumina mi camino. A mi familia parte indispensable de mi ser y proceso de vida. A mi madre, hermana, padrastro, hermano y mi tía, por su apoyo incondicional, su amor infinito y su acompañamiento; siendo parte elemental en mis sueños y sacrificios, a mis seres de luz esos que llenan de color mi incidencia en esta tierra. A mis compañeras Marcela y Liliana, por su dedicación, su paciencia, entrega y gran amistad. Por ultimo pero no menos importante, a las personas que incidieron en mi proceso de formación académica brindándome semillas y herramientas necesarias para hacer de este proyecto una asertiva realidad. Siempre en mi corazón, creando huellas indelebles que determinan lo que SOY.

Dedicatoria de Marcela: Dedico esta tesis en primer lugar a Dios, por ser principalmente quien me permitió tener la oportunidad de formarme como profesional y estar a punto de culminar con éxito mi pregrado, también quiero dedicar esta tesis a mis compañeras Yeritza Arboleda, Liliana Montoya y a mi familia, ya que sin ellos hubiese sido imposible hacerla, gracias por confiar en mí y darme todo su apoyo.

Dedicatoria de Liliana: A Dios por darme las fuerzas para llegar hasta este punto de mi carrera, por darme salud para alcanzar mis objetivos y sobre todo por su bondad y amor. A Mi Esposo e Hijos Por la paciencia y el apoyo incondicional que me brindaron siempre, por motivarme y darme la mano cuando sentía que el camino se terminaba, a ustedes por siempre mi amor, mi corazón y mi agradecimiento. A Mis Familiares Con todo mi cariño y amor para las personas que hicieron todo en la vida para que yo pudiera lograr mis sueños. Gracias porque siempre estuvieron listos para brindarme toda su ayuda, ahora me toca regresar un poquito de todo lo inmenso que me han otorgado. A Mis Amigas Marcela y Yeritza, por el apoyo que me brindaron todo este tiempo en mi formación profesional, porque seguimos siendo amigas y porque, si Dios quiere nuestra amistad perdurará en el tiempo.

AGRADECIMIENTOS

Queremos agradecer en primer lugar a Dios creador, por hacernos partícipes de la gran experiencia y el gran proceso que es la vida, por brindarnos bendiciones día y día y permitirnos estar hoy aquí uniendo nuestros esfuerzos y ampliando nuestros horizontes y los de nuestros seres amados para formarnos como profesionales íntegros. A nuestras familias por su amor y apoyo incondicional en cada una de las elecciones que hemos hecho en nuestro viaje en la tierra, a cada uno de ellos nuestro corazón y gracias infinitas. A la Institución Universitaria de Envigado, en especial a la Facultad de Ciencias Empresariales por formarnos como profesionales de excelencia durante los últimos cinco años. A la gobernación de Antioquia por ser la principal fuente de información, y entidad promotora del proyecto: Puerto Antioquia, ya que sin ellos nuestro desarrollo temático no hubiese sido posible. A los profesores que de una manera asertiva incidieron en nuestra construcción como profesionales aportando con un y mil granos de arena la creación de conocimientos y competencias que hoy nos definen como personas, en especial a la profesora Diana Gómez Santamaría, nuestra asesora de trabajo de grado, quien con su intelecto, experiencia y soporte, ha logrado que culminemos con éxito este proyecto.

Un Dios les pague infinito por su confianza, su dedicación, su amor y su sabiduría, Este proyecto no es solo nuestro es un orgullo conjunto, gracias a cada una de sus donaciones. Hoy el destino nos permite culminar con asertividad nuestro primer proyecto como profesionales.

TABLA DE CONTENIDO

<i>1</i>	<i>TÍTULO</i> _____	<i>9</i>
<i>2</i>	<i>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</i> _____	<i>10</i>
2.1	Definición del problema _____	10
2.2	Formulación del problema _____	11
<i>3</i>	<i>JUSTIFICACIÓN</i> _____	<i>12</i>
<i>4</i>	<i>OBJETIVOS</i> _____	<i>14</i>
4.1	Objetivo general _____	14
4.2	Objetivos específicos _____	14
<i>5</i>	<i>MARCO REFERENCIAL</i> _____	<i>15</i>
5.1	Antecedentes _____	15
5.2	Marco teórico _____	22
5.3	Marco conceptual _____	29
5.4	Marco contextual _____	33
5.5	Marco legal _____	33
<i>6</i>	<i>METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN</i> _____	<i>36</i>
6.1	Tipo de investigación _____	36
6.2	Tipo de análisis de la investigación _____	36
6.3	Ciencias auxiliares _____	37
6.4	Fuentes de información _____	38
6.5	Presentación del trabajo _____	39
<i>7</i>	<i>PROYECTOS Y PLANES DE ACCIÓN DE LA GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA EN URABÁ</i> _____	<i>40</i>

7.1	Proyectos y planes de acción gubernamentales en Urabá _____	41
7.1.1	Puerto Antioquia _____	42
7.2	Procesos activos subregionales y grandes proyectos propuestos _____	51
8	<i>ENTORNO CULTURAL, SOCIAL Y ECONÓMICO DE LA REGIÓN DEL URABÁ ANTIOQUEÑO</i> _____	61
8.1	Entorno social _____	69
8.2	Entorno cultural _____	78
8.3	Entorno económico _____	79
8.4	Integración económica _____	84
9	<i>IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO QUE TENDRÁ PUERTO ANTIOQUIA EN URABÁ.</i> _	87
9.1	Impacto social de Puerto Antioquia _____	87
9.2	Impacto económico de Puerto Antioquia _____	92
9.3	Urabá, impulsador del crecimiento antioqueño _____	102
10	<i>CRONOGRAMA</i> _____	119
	<i>CRONOGRAMA</i> _____	119
11	<i>PRESUPUESTO</i> _____	121
12	<i>IMPACTOS O RESULTADOS OBTENIDOS</i> _____	124
13	<i>CONCLUSIONES</i> _____	125
14	<i>REFERENTES BIBLIOGRÁFICOS</i> _____	127
15	<i>LISTA DE ANEXOS</i> _____	132

LISTA DE TABLAS

<i>Tabla 1: Indicadores Sociales</i>	<i>70</i>
<i>Tabla 2: Índice de Condiciones de Vida (Urbano y Rural) Antioquia Y Urabá.....</i>	<i>71</i>
<i>Tabla 3: Valores Gini Nacional y Departamental.....</i>	<i>73</i>
<i>Tabla 4: Porcentaje de Privación Asistencia Escolar 2009.....</i>	<i>75</i>
<i>Tabla 5: Indicadores económicos.....</i>	<i>80</i>
<i>Tabla 6: Cuadro Comparativo Importaciones</i>	
<i>Fuente: Industrias Estra.....</i>	<i>96</i>
<i>Tabla 7: Cuadro Comparativo Exportaciones</i>	<i>98</i>
<i>Tabla 8 Apuestas productivas para algunos productos agrícolas.....</i>	<i>109</i>
<i>Tabla 9 Metas prospectivo- estratégicas de Urabá al 2020 el decálogo de Urabá</i>	<i>111</i>
<i>Tabla 10 Situación tendencial (2020) de los veinte temas estratégicos de futuro de Urabá.....</i>	<i>113</i>

LISTA DE IMÁGENES

<i>Imagen 1: Operación Portuaria</i>	<i>47</i>
<i>Imagen 2: Diseño de Puerto Antioquia</i>	<i>48</i>
<i>Imagen 3: Autopista de la prosperidad</i>	<i>54</i>
<i>Imagen 4: Zona Franca Urabá.....</i>	<i>57</i>
<i>Imagen 5: Golfo de Urabá.....</i>	<i>62</i>
<i>Imagen 6: Cuenca del Caribe.....</i>	<i>63</i>
<i>Imagen 7: Sistema fluvial de Urabá</i>	<i>69</i>
<i>Imagen 8: Localización geoestratégica de Urabá.....</i>	<i>82</i>
<i>Imagen 9: Distancia de Medellín - Puertos.....</i>	<i>93</i>
<i>Imagen 10: Ventaja comparativa del puerto de Urabá.....</i>	<i>95</i>
<i>Imagen 11: Importancia estratégica mundial de Urabá</i>	<i>103</i>
<i>Imagen 12: Eslabones de la cadena productiva del sistema portuario de Urabá 2020.....</i>	<i>106</i>
<i>Imagen 13: Usos potenciales del suelo de Urabá</i>	<i>108</i>
<i>Imagen 14: Corredor Ambiental Optimo para el desarrollo del proyecto interconexión eléctrica Colombia – Panamá.....</i>	<i>116</i>

1 TÍTULO

IMPACTO DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE LA
GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE URABÁ

2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1 *Definición del problema*

Urabá está ubicado estratégicamente para ser un punto de cruce entre los dos mayores océanos de la economía mundial, posee gran riqueza natural y cuenta con la única cordillera intertropical del mundo. Además, está localizada en una zona tropical, de gran diversidad y potencial productivo. “Las principales potencialidades de Urabá están relacionadas con sus recursos naturales (hídricos, forestales, terrestres y minerales) y culturales (diversidad étnica)” (Gobernación de Antioquia, 2012). Es evidente que Urabá posee una posición estratégica interesante, dado que cuenta igualmente con aguas marítimas considerables en el litoral Caribe.

Conscientes de lo anterior y de la incidencia que tiene Urabá en Antioquia, gracias a su gran potencialidad para generar desarrollo económico en el departamento, es necesario realizar una investigación que evidencie la falta de presencia de las diferentes entidades públicas como la Gobernación de Antioquia, las alcaldías municipales, las instituciones educativas y demás organizaciones, ya que estas han contribuido a que esta sub- región sea uno de los territorios con mayor atraso económico en el departamento.

A causa de lo anterior, se están presentando diversas problemáticas culturales, sociales y económicas. Estas se pueden evidenciar en los siguientes planteamientos: “Urabá presenta uno de los mayores porcentajes de población con menores niveles de calidad de vida¹, con un Índice por debajo del promedio departamental, siendo el segundo más bajo después de Bajo Cauca

¹ Calidad de vida: Término multidimensional de las políticas sociales que significa tener buenas condiciones de vida ‘objetivas’ y un alto grado de bienestar ‘subjetivo’, y también incluye la satisfacción colectiva de necesidades a través de políticas sociales en adición a la satisfacción individual de necesidades” (CEPAL, 2002)

(Gobernación de Antioquia, 2012). Existe también una situación muy grave de violencia y desplazamiento forzado, que hace que gran parte de la población migre a otras regiones en busca de una mejor calidad de vida y mayores oportunidades. “Por otro lado, las bandas criminales (Bacrim) tienen una presencia marcada en Urabá” (Gobernación de Antioquia, 2012)

En ningún modelo de desarrollo del departamento y el país, se identifica una incidencia en los recursos hidrobiológicos² de la región, lo que significa que se está desaprovechando la posición estratégica que ésta tiene.

Ante la situación planteada, toda esta problemática no permitirá que Urabá logre un desarrollo económico, que conlleve a que sus habitantes tengan un mejor nivel de vida proyectados en una educación de calidad, generación de empleo, aumento de inversión, infraestructura óptima, vías de acceso tanto al interior como al exterior del país, reducción en los índices de violencia, entre otros.

Es por esto que se hace necesario realizar una investigación que permita la dimensión y el alcance a conclusiones de lo que están haciendo las entidades públicas en pro del crecimiento económico de Urabá, en busca de que se convierta en un nuevo centro regional capaz de jalonar el desarrollo de Antioquia.

2.2 *Formulación del problema*

¿En qué medida la Gobernación de Antioquia, impacta con sus proyectos de infraestructura, el desarrollo económico de la subregión del Urabá antioqueño?

² Recursos hidrobiológicos a todos “aquellos recursos renovables que se encuentran en los océanos, lagos, lagunas, ríos y todo cuerpo de agua circundante que reúna condiciones óptimas (temperatura, pH, composición principalmente) para mantener una flora y fauna, el cual pueda ser aprovechada por el hombre para satisfacer sus necesidades” (Universidad del Cauca)

3 JUSTIFICACIÓN

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo identificar cuáles son los diferentes planes de acción, iniciativas, estrategias y/o proyectos que entidades públicas como la Gobernación de Antioquia y las diversas instituciones de carácter público, están desarrollando para fomentar el desarrollo y crecimiento económico de la región de Urabá.

La principal motivación de este proyecto surgió luego de observar la potencialidad que tiene esta subregión de Antioquia, su posición estratégica frente a los sistemas portuarios de Colombia, América Latina y la Cuenca del Caribe, de su proximidad al Canal de Panamá y a la zona libre de Colón y a la posibilidad de generar industria marítima, portuaria y logística.

De otro lado un punto importante de motivación fue la identificación de la incidencia que tienen el desarrollo de Acuerdos Regionales de Comercio en nuestro país, el interés por integrarnos cada vez más de una manera asertiva al sistema global, evaluando los que hoy se tienen con diversos territorios, los que se encuentran en negociación y los que entrarán próximamente en vigencia. Estos obligan a reestructurar la economía nacional, considerando fortalecer el escenario antioqueño, lo que lograría niveles más altos de competitividad si se alcanza la adecuada alineación con proyectos estratégicos que busquen desarrollo en este territorio. Se hace necesario, no solo relación sino también una visión de esta subregión y las características de la plataforma en la que actualmente se tratan de promover procesos de desarrollo desde las localidades, con base en comunidades más organizadas, dueñas de su propio crecimiento, que es lo que ello requiere.

Se busca la promoción y gestión de nuevas líneas de negocios e inversión pública y privada, incluida la inversión extranjera directa, en actividades ligadas al aprovechamiento de la localización costera y portuaria, en el marco de las oportunidades generadas por los acuerdos y tratados de libre comercio – TLC, ya firmados por Colombia (EEUU, Unión Europea, Chile, Canadá, Suiza, y Triángulo Norte de Centroamérica) o los que están en proceso de negociación con otros países y bloques económicos (Panamá y Corea). A esto es necesario agregar que la

localización de Urabá constituye un importante atractivo para la búsqueda de mercados en el Atlántico por parte de países como China, cuyo mercado exterior está creciendo a tasas significativas” (Gobernación de Antioquia, 2012).

4 OBJETIVOS

4.1 Objetivo general

Identificar las acciones y los diferentes proyectos de desarrollo económico, que la Gobernación de Antioquia planea ejecutar en la región de Urabá.

4.2 Objetivos específicos

Examinar los proyectos y planes de acción que tienen la Gobernación de Antioquia y el Gobierno Nacional, para generar crecimiento económico en Urabá.

Contextualizar el entorno cultural, social y económico que identifica a la región del Urabá antioqueño.

Analizar el impacto socioeconómico que tendrá Puerto Antioquia en Urabá.

5 MARCO REFERENCIAL

5.1 *Antecedentes*

Plan Nacional de Desarrollo “Prosperidad para todos”

Es la base de las políticas gubernamentales formuladas por el Presidente de la República, Juan Manuel Santos, a través de su equipo de Gobierno y plasma los temas y propuestas expuestas a los colombianos durante su campaña electoral.

El Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para todos”, es el principal referente marco para que se evalúen las acciones y/o estrategias a implementar por el gobierno nacional en este caso, en cuanto al mejoramiento de la infraestructura, logística portuaria, vías férreas y demás factores que incrementen la competitividad de Colombia frente al resto del mundo.

Algunos de los planes de acción que se establecieron en cuanto al mejoramiento de infraestructura, logística portuaria y competitividad son:

“Programa de reconstrucción y desarrollo sostenible del Urabá Antioqueño y Chocoano y del bajo y Medio Atrato- cuyo propósito es: Impulsar el desarrollo integral de la región mediante la formulación y gestión de proyectos y procesos estratégicos de impacto regional”. (Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014)

En este plan de acción se observa como ya desde el Plan Nacional de Desarrollo, se era consciente del potencial y la importancia que tiene impulsar el desarrollo del Urabá antioqueño, para así jalonar el desarrollo de Antioquia.

“Mejoramiento de la navegabilidad del río Magdalena y generación de incentivos al sector privado para que se constituya en corredor de transporte y comercio exterior y articulador de las zonas ribereñas”. Áreas de influencia: Cauca, Huila, Tolima, Cundinamarca, Caldas, Boyacá, Antioquia, Santander, Bolívar, Magdalena, Atlántico”. (Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014)

“Integración al interior de la zona, con el resto del país y con la cuenca del Pacífico a través del desarrollo de infraestructura y logística, aprovechamiento de las vías fluviales y marítimas, generando corredores de desarrollo, con el fin de promover encadenamientos productivos, iniciativas de etno -desarrollo local, aprovechando cultura y vocación ambiental, los recursos mineros y naturales y fortaleciendo las relaciones comerciales subregionales, regionales, nacionales e internacionales”. (Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014)

“Ampliación de la capacidad, profundización y mantenimiento de los canales de acceso a los puertos públicos marítimos de Buenaventura y Tumaco, e implementación de nuevas tecnologías para generar una mayor eficiencia portuaria”. (Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014)

“Implementación de un programa de desarrollo institucional regional y para el manejo del territorio fronterizo, marítimo, costero e insular; cuyas áreas de influencia son: La Guajira, Cesar, Norte de Santander, Arauca, Boyacá, Vichada, Guainía, Vaupés, Amazonas, Putumayo, Nariño, Cauca, Valle del Cauca, Chocó, Antioquia, Córdoba, Sucre, Bolívar, Atlántico, Magdalena y San Andrés”. (Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014)

“Además, se continuará con los estudios de factibilidad para la construcción de Infraestructuras Logísticas Especializadas que tengan un impacto en las dinámicas de comercio,

y enfocadas a la Generación del valor agregado en las cadenas logísticas. Los estudios incluirán el análisis del modelo de gestión para su desarrollo”. (Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014)

“Desarrollar líneas de acción conjuntas en diferentes áreas temáticas que permitan avanzar hacia un desarrollo humano integral, mayor equidad territorial y social y mejorar la competitividad regional. Cabe destacar la formulación de Lineamientos de Ordenamiento Territorial de Antioquia -LOTA, el cual busca, entre otros, orientar la organización espacial del territorio. Áreas de influencia: Antioquia, Medellín y municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá”. (Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014)

Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”

Finalmente, es importante mencionar que actualmente se está ejecutando el Contrato-Plan (CP) para la región del Atrato Gran Darién el cual involucra a los once municipios del Urabá Antioqueño. Este CP centra sus esfuerzos en la superación de la pobreza extrema, a través de cuatro prioridades estratégicas: Desarrollo productivo, desarrollo social sostenible, vivienda y servicios públicos y conectividad. El Acuerdo Estratégico del Contrato Plan Atrato Gran Darién se suscribió el 13 de septiembre de 2012 con un presupuesto indicativo de \$1.027.917 millones, 68% aporte de la Nación y 32% aporte de los departamentos de Antioquia, Chocó y Córdoba. Es el único ejercicio piloto de carácter supra departamental que involucra tres administraciones que convergen hacia un mismo propósito que se extiende hasta el año 2017, año en el cual finaliza el CP.

Con el fin de articular los planes de desarrollo de las entidades territoriales con las políticas nacionales, se presentan las estrategias del Plan de Desarrollo Departamental de Antioquia 2010-2015 en cuanto a infraestructura, logística, entre otros.

Plan de Desarrollo Departamental de Antioquia 2012-2015

El Plan de Desarrollo Departamental 2012- 2015, “Antioquia la más Educada”, parte de los principios fundamentados en la forma de actuar. Y en este sentido, se establece una política con la cual se pretende reducir tres grandes problemas que aquejan al departamento: Las desigualdades Sociales, la violencia y la cultura de la ilegalidad y la corrupción.

Es allí donde encontramos una de las líneas estratégicas del Plan de Desarrollo; la Línea 6: “Proyecto Integral Regional para el Desarrollo de Urabá. – Urabá: Un mar de Oportunidades”; cuyo objetivo es promover el desarrollo integral de la región de Urabá, posicionándola en la agenda nacional e internacional, aprovechando sus potencialidades y localización geoestratégica en el Caribe y desarrollando sus capacidades para que se convierta en un nuevo centro regional, capaz de jalonar el desarrollo de Antioquia y del Noroccidente del País y de transformar sustancialmente las condiciones de vida de su población. (Gobernación de Antioquia, 2012).

Lo que por muchos años fue un sueño hoy es una realidad: Urabá tendrá puerto y las obras de construcción arrancan en el segundo semestre de 2015. Se llamará Puerto Antioquia y estará ubicado cerca de Turbo. Por eso el gobierno de Antioquia celebra la consolidación de este proyecto portuario que transformará las condiciones de vida de la población residente en Urabá y será fundamental en todo el sistema de conectividad. “Un puerto sin vías no es posible, una vía sin puerto no es posible, un puerto y unas vías sin un sistema donde la gente viva dignamente, que tenga una buena oferta de educación, que se pueda preparar a lo que va a demandar toda esa nueva concepción del desarrollo hacia futuro, tampoco será posible”. (Posada, 2013).

Plan Estratégico Urabá - Darién primera fase: Construcción de insumos para el proceso en la región.

El Plan Estratégico del Urabá - Darién, consistente en la producción de los insumos necesarios para promover y poner en marcha en la región, el proceso de concertación y decisiones estratégicas que constituye la segunda fase el plan.

La Fase I, está conformada por la producción de insumos cuyos principales productos son: La caracterización territorial, elemento que integra relación espacio tiempo y dimensiones. Determinando participantes, y planteando un marco de referencia para la evaluación de los estudios y procesos. El examen de los estudios realizados y procesos en marcha en la región.

El objetivo de este plan estratégico se logra resumir en el siguiente párrafo: “Sin lugar a dudas uno de los instrumentos de mayor trascendencia para promover y posicionar una región, en un escenario de competitividad como el actual, es el de contar con un proceso de planeación estratégica a través del cual:

Se fortalezca la sociedad regional en la formación de dirigentes y líderes. Se tejan relaciones de solidaridad y cooperación - Alianzas Estratégicas, se definan concertadamente las propuestas de futuro, para el desarrollo y bienestar de la región, se coloquen los problemas locales en una perspectiva regional, nacional e internacional, se canalice la energía y los recursos disponibles hacia objetivos y propósitos de alcance estratégico y/o prioritario, se cuente con un marco de articulación de las instituciones y organizaciones públicas y privadas de diferentes niveles y escalas de actuación, se mejoren las posibilidades de gestión del territorio y se aborden sus problemas de una manera integral, eficiente y con una visión holística que garantice su

sostenibilidad”. (Plan estratégico uraba daríen primera fase: construcción de insumos para el desarrollo de la región, 2006)

Durante este proyecto, se realizó una evaluación exhaustiva de los diferentes proyectos y planes de acción futuros y presentes relacionados con el territorio, entre los cuales se destacan:

Planes de desarrollo regional con alcance y enfoque estratégico.

Planes y estudios regionales con alcance focalizado por temática y/o área de planeación

Planes municipales de alcance regional

Planes y programas nacionales

Estudios sobre proyectos específicos para la región de Urabá.

Lo anterior, en busca de alcanzar análisis, criticismo, proyecciones y evaluaciones asertivas que permitieran futuras rutas a seguir, con el fin de aprovechar la posición estratégica de Urabá y su potencialidad futura.

El documento, no solo proporciona herramientas de análisis para los mega-proyectos que buscan adelantarse en el área, planea también generar conciencia de la incidencia del territorio en el desarrollo integral del país; y deja como postulados y conclusiones más incidentes las siguientes:

“Para 2019 Colombia deberá contar con una estructura productiva que incorpore y aproveche plenamente - además del capital y el trabajo – recursos como la tierra, los mares, la biodiversidad, el paisaje y la localización geográfica. Para hacer esto posible el país deberá estar integrado al mundo, pues el mercado interno es demasiado pequeño para absorber el potencial de producción agropecuaria, minera, manufacturera, de servicios y de talento humano.

El país deberá aprovechar las ventajas que ofrece su geografía, representadas en unos ciclos climáticos más continuos, una variedad muy alta de ecosistemas, una oferta excepcional de biodiversidad y recursos genéticos, además de abundantes fuentes de agua y una gran

dotación de suelos productivos”. (Plan estratégico uraba daríen primera fase: construcción de insumos para el desarrollo de la región, 2006)

Tesis caracterización de las operaciones portuarias del terminal marítimo de Urabá

“Desde finales de la década de los años noventa en el país se ha venido evidenciando la necesidad de contar con una infraestructura portuaria moderna en la región de Urabá que permita contribuir de manera significativa al desarrollo del comercio exterior de todo el país y de los departamentos de Antioquia, Cundinamarca y la zona del Eje Cafetero, haciéndolos muchos más competitivos y eficientes en cuanto a los costos logísticos, aprovechando su privilegiada ubicación para atender los mercados del Caribe, Europa y la Cuenca del Pacífico; así como la intercomunicación de los mercados asiáticos y atlánticos. Con esta monografía se establecen las variables que se deben evaluar para determinar la competitividad y capacidad del Terminal Marítimo de Urabá con relación a la Sociedad Portuaria de Cartagena, así como la definición de las estrategias enfocadas en mejorar los niveles de competitividad del terminal marítimo de Urabá, y de esta forma contribuir al cubrimiento de la capacidad actual”. (Base de datos Universidad de Antioquia , s.f.)

Tesis sistema portuario de Urabá: Potencialidades y ventajas en el desarrollo económico de Antioquia

“Esta investigación muestra las dificultades en materia portuaria que presenta Colombia, a la vez que manifiesta algunas posibles soluciones como lo es la puesta en marcha de un sistema

portuario en el Golfo de Urabá. Para ello, se establecen las ventajas y desventajas de la subregión del Urabá para llevar a cabo la construcción de tal sistema portuario, asimismo se da un pequeño esbozo de cuales departamentos podrían ser los mayores beneficiados del puerto urabaense dado su estructura productiva y su oferta exportable”. (Base de Datos Universidad de Antioquia, s.f.)

5.2 *Marco teórico*

Plan Estratégico de Urabá- Darién 2011-2020

El plan estratégico de Urabá pretende con su análisis y supuestos, mostrar los diferentes escenarios de la Sub región de Urabá; la realidad existente del lugar y su situación deseable en el futuro. Se establecen de esta manera escenarios presentes y visionarios determinando actores, factores y elementos que involucra cada uno de estos para el progreso, bienestar y desarrollo de este territorio.

“La comisión tripartita, conformada por la Gobernación de Antioquia, la Alcaldía de Medellín y el Área Metropolitana del Vallé de Aburra, cuenta con una valiosa tradición y experiencia acumulada de alianzas estratégicas y consensos interinstitucionales a propósito de los análisis, estrategias de acción y objetivos para la orientación de los territorios bajo sus competencias. Se ha buscado que los impactos sinérgicos de tal alianza sean de mayor alcance que lo que hubiera podido lograrse con la acción aislada década una de estas entidades sobre su propia jurisdicción” (Comision Tripartita, 2011)

El primer componente del plan estratégico de Urabá 2011-2020, ha permitido la identificación de los veinte temas estratégicos futuros de la región, de los cuales se destacan para el presente trabajo:

La subregión como ecosistema estratégico de importancia mundial.

Localización geoestratégica, conexión de las Américas, comunicación interoceánica y portuaria.

Integración territorial.

Fortalecimiento de la gestión pública.

Centro logístico y de servicios de comercio nacional e internacional.

Moderno sistema portuario.

Zonal altamente integradas.

Sistema territorial empresarial.

Estos factores, se trabajaron a lo largo de este plan en un escenario deseable. Este se opera desde transformación estratégica de áreas territoriales, definida de la siguiente manera:

Zona centro: Centro subregional predominante y zona de consolidación.

Zona Norte: Centro de relevo principal y de expansión.

Zona Atrato Medio: Centro local secundario y zona de despegue.

Áreas activadoras de crecimiento y participación en el ámbito mundial.

Este informe, destaca la participación que deben tener no solo actores públicos, sino también particulares. Definiendo la ruta a seguir en un modelo que estructura el tejido social y las empresas, en pro de un desarrollo económico y social.

“La auditoría nacional y departamental debe continuar, así como la implantación de estrategia de buen gobierno, que facilite el escenario deseable en los once municipios con buen desempeño fiscal” (Comision Tripartita, 2011)

“El futuro se construye, lo construyen los actores sociales, es decir, los diversos grupos humanos que expresan sus sueños e intereses alrededor de la subregión que anhelan, En tal sentido, ese enorme esfuerzo colectivo que demanda el pacto territorial que se expresa en el plan, requiere un alto compromiso y amplia participación de la comunidad, dirigentes sociales e

instituciones, como constructores del porvenir de la subregión de Urabá” (Comision Tripartita, 2011)

Visión general de Urabá

“En el 2020 Urabá será la región con desarrollo humano integral. Territorio de importancia estratégica mundial, verdadero centro de logística, servicios y comercio nacional e internacional que aprovechara al máximo su moderno sistema portuario. Sus tres zonas estarán altamente integradas: entre sí, con Antioquia, Colombia y el mundo, mediante transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo.

Sus habitantes y el sistema productivo territorial, impactadas favorablemente por el proyecto pesquero Ituango.

Población educada, justa, pacífica y en armonía con la naturaleza. Orgullosa- además- de su riqueza étnica y pluricultural”.

Apuestas productivas y proyectos estratégicos de Urabá 2011-2020

Clúster del moderno sistema de puertos.

Cadena productiva de servicios logísticos y de comercio nacional e internacional.

Se desarrolla de esta manera temática enfocada en programas de orden social, de infraestructura, equipamiento, desarrollo económico, desarrollo institucional, programas ambientales, tecnológicos de innovación y servicios públicos. Generando una dependencia con actores sociales, departamentales y municipales.

Niveles de responsabilidad territoriales y nacional en los proyectos estratégicos para Urabá 2020

Este plan determina funciones y responsabilidades en busca de generar impacto, insumos rentables y resultados asertivos durante el periodo 2011-2020.

Según el Plan estratégico Urabá- Darién 2011-2020 lo anterior puede resumirse de la siguiente forma:

Gobierno Nacional: Participará en los macro proyectos.

Inversionistas privados: Grandes proyectos de desarrollo económico que requieren para el cumplimiento de algunas metas. Impulsaran la economía y garantizaran el cumplimiento de metas.

Gobierno Departamental: Gestión en el programa social, dotación de infraestructura e implementación de plan de movilidad.

Administraciones municipales: Deben tomar de referencia de desarrollo municipal el presente plan y participación en programas de desarrollo institucional.

CONPES para la región de Urabá

El Consejo nacional de política económica y social- CONPES³, específicamente el 3180 hace referencia al programa para la reconstrucción y desarrollo sostenible del Urabá antioqueño

³ CONPES: Es la máxima autoridad nacional de planeación y se desempeña como organismo asesor del Gobierno en todos los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del país. (DNP) Departamento Nacional de Planeación.

y chocoano y bajo y medio Atrato, este programa se hizo teniendo en cuenta los elevados niveles de pobreza de estas subregiones, la vulnerabilidad de la población, y que además han sido afectadas directamente por el conflicto armado.

“El programa incluye prioritariamente los municipios de Quibdó, Bojayá, Carmen del Darién y Rio sucio en Chocó, y Vigía del Fuerte, Murindó, Turbo, Apartadó, Carepa, Chigorodó, Mutatá, Dabeiba y Uramita en Antioquia. El programa beneficiará a cerca de 530.000 habitantes.” (Conpes3180, 2002)

Su objetivo está orientado a mejorar la calidad de vida de la población afrocolombiana y a posibilitar la reconstrucción de su tejido económico, social y etno-cultural.

El Conpes 3310 de 2004 “Política de acción afirmativa para la población negra o afro colombiana”, tiene como objetivo identificar, incrementar y focalizar el acceso de la población negra o afrocolombiana a los programas sociales del Estado, a través de acciones afirmativas. En este proyecto están incluidos 68 municipios de los cuales 8 pertenecen al Urabá antioqueño.

Finalmente el Conpes 3611 de 2009 trata sobre el Plan de expansión portuaria 2009-2011: Puertos para la competitividad y el desarrollo sostenible, en el cual se afirma que “Las zonas portuarias principales son áreas geográficas de la zona costera, en donde se encuentran localizadas con mayor densidad las infraestructuras portuarias existentes y en desarrollo, o con localizaciones para futuros proyectos portuarios. Se han definido en el PIOP (Plan integral de ordenamiento portuario) como zonas portuarias principales: Barranquilla, Buenaventura, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Guajira, San Andrés Isla, Santa Marta, Tumaco y el Golfo de Urabá.” (Documento Conpes 3611, 2009)

Existen varias iniciativas para desarrollo de uno o varios terminales portuarios en el golfo de Urabá, con opciones de localización en: Necoclí, Punta de Las Vacas (Turbo), en Puerto Cesar (al sur de Turbo), en las instalaciones de Nueva Colonia y Zungo (en el río León para exportación del banano) y en Tarenas (cerca de la desembocadura del río Atrato).

“Los mapas de la zonificación físico ambiental portuaria asignan bajas restricciones a toda la zona del golfo, lo que le otorga alta potencialidad para construir terminales portuarios. Un desarrollo portuario en esta zona representa una opción para movilizar los productos de exportación e importación de los departamentos de Antioquia y Chocó (vía río Atrato), aprovechando, además, las cargas de compensación que generan las exportaciones del banano” (Documento Conpes 3611, 2009)

El proyecto de Urabá se encuentra como uno de los proyectos prioritarios en zonas portuarias de Colombia en el Conpes 3611, y se tiene estimado en el mantenimiento de canales de acceso 4.608 millones de pesos.

“Para el CONPES, la construcción de esta terminal es de gran beneficio para la proyección comercial de Antioquia y de Colombia dentro del contexto latinoamericano, al aumentar la competitividad internacional ante la inminente celebración de Tratados de Libre Comercio.” (Legiscomex, 2013)

Relación Universidad - Empresa - Estado

Se considera como una de las principales estrategias para la consolidación de los procesos de desarrollo socio-económicos del país, puesto que es de vital importancia que las estrategias o planes de acción implementados en cada una de estas instituciones, apunten a dar solución a necesidades que se complementen entre sí.

“El vínculo entre universidad, sector productivo, el estado y la sociedad debe convertirse en apuesta estratégica en la formulación de cualquier plan de desarrollo, indistintamente del nivel territorial: local, regional o nacional.” (Universidad El Bosque, 2012)

Para el fortalecimiento de esta relación se creó el Comité Universidad Empresa Estado (UEE) Capítulo de Antioquia, es una alianza estratégica que facilita la unión de voluntades y

conocimientos entre empresarios, directivos universitarios, gremios y Gobiernos local y regional, para la formulación de agendas de trabajo conjunto en temas de Investigación, Desarrollo e innovación (I+D+i) en busca de la productividad y competitividad de las empresas, mediante el diálogo entre estos tres agentes de desarrollo.

Este comité tiene como misión generar espacios de diálogo y concertación, impulsando emprendimiento, innovación y asociatividad para el progreso económico y social del territorio. Participan de él once instituciones de educación superior de influencia en la región, 21 empresas, siete centros de desarrollo tecnológico, la asociación nacional de empresarios de Colombia (ANDI⁴), asociación colombiana de pequeñas y medianas industrias (ACOPI)⁵ y Comfenalco⁶, las Secretarías de Educación de Antioquia y Medellín, entre otras.

“El Comité UEE es un espacio que facilita la sinergia de voluntades y conocimientos de empresarios, delegados de universidades, gremios y Gobierno Nacional para la formulación de agendas de trabajo en temas de I+D+i a nivel departamental que permitan plantear acciones para mejorar la productividad y competitividad de los sectores productivos estratégicos.” (Comité Universidad Empresa Estado, s.f.)

Es así como para la Subregión de Urabá, se ha propuesto la creación de este Comité, que desde mayo de 2007 inicio actividades, las cuales buscan gestionar la formalización y consolidación del Comité Subregional, mediante la realización de varios encuentros, reuniones de la Junta Asesora, conversatorios, foros, entre otras acciones académicas, con el propósito de

⁴ANDI: La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia – ANDI, es una agremiación sin ánimo de lucro, que tiene como objetivo difundir y propiciar los principios políticos, económicos y sociales de un sano sistema de libre empresa. Está integrado por un porcentaje significativo de empresas pertenecientes a sectores como el industrial, financiero, agroindustrial, de alimentos, comercial y de servicios, entre otros. (Proficol)

⁵ACOPI: La Asociación Colombiana de Medianas y Pequeñas Industrias (ACOPI) es una organización gremial de Colombia que agrupa a las microempresas formales y a las pequeñas y medianas empresas de los diferentes sectores productivos con el fin de fomentar su desarrollo, dentro de los preceptos de la economía social y ecológica de mercado. (Konrad-Adenauer-Stiftung, 2007)

⁶COMFENALCO: Caja de compensación.

proyectar el CUEE y presentar los instrumentos y mecanismos gubernamentales para articular la investigación a los procesos productivos y sociales de Urabá.

“El Comité UEE Capitulo Urabá, tiene constituido un órgano directivo del comité, el cual está conformado por una presidencia en cabeza de Augura; Secretaria Técnica a cargo de la Gerencia del programa Universidad Empresa Estado para las subregiones, adscrita a la Universidad de Antioquia y Augura; y una Junta Asesora integrada por varios representantes de las Universidades y Empresas, ocasionalmente participa un representante de la alcaldía de Apartadó” (Comité Universidad Empresa Estado, s.f.)

5.3 *Marco conceptual*

Desarrollo económico, logística portuaria, infraestructura, apertura económica, competitividad.

Desarrollo económico

“Una comunidad o una nación realizan un proceso de "desarrollo sostenible" si el "desarrollo económico" va acompañado del "humano" -o social- y del ambiental (preservación de los recursos naturales y culturales y despliegue de acciones de control de los impactos negativos de las actividades humanas). Algunos analistas consideran que el desarrollo económico tiene dos dimensiones: el crecimiento económico y la calidad de vida (satisfacción de las necesidades básicas, tanto materiales como espirituales)”. (Gestiopolis, 2001)

“Un concepto más amplio que capta los aspectos no considerados por el producto bruto es el concepto de desarrollo económico, que incluye, además de aspectos como el nivel de producción, aspectos estructurales como la educación de la población, indicadores de mortalidad,

esperanza de vida, etc. En el concepto de desarrollo también se incluyen nociones más abstractas como la libertad política, la seguridad social, etc.”. (Mendoza, 2013)

Logística portuaria

“La logística es la disciplina que intenta formular rigurosamente la lógica de una actividad, la regulación de los flujos físicos de mercancías. La logística se halla intrínsecamente unida a la circulación física de las mercancías. Es la que controla la información del movimiento de las mercancías, y ha transformado la producción, las técnicas de gestión de almacenaje y de distribución. La logística en la cadena de transporte sirve para optimizar todas las gestiones que conducen a entregar una carga. Es, por ello, un factor esencial de todas las empresas y, como no, en las dedicadas al transporte.” (Universidad Politécnica de Cataluña, 2004).

La modernidad de los puertos se estructura hacia la logística, mejorando su infraestructura marítima y de transporte, y la generalidad de sus servicios. La economía mundial apela por los puertos como centros de distribución y servicios de valor añadido. La ampliación de las actividades portuarias alcanza a la industria, el comercio y la administración. La revolución de la logística en los puertos demuestra su influencia en el sentido global de la economía. En un mundo donde lo más rentable es fabricar, transportar al punto de consolidación y de ahí distribuir la mercancía a los diferentes puntos de conexión directa con el consumidor, es preciso disponer de una red de transporte rápida, eficaz y competitiva, y así se entiende el transporte marítimo como cadena del transporte multimodal que hoy impera.” (Universidad Politécnica de Cataluña, 2004).

Infraestructura

“Término que engloba los servicios considerados como esenciales para el Desarrollo de una economía moderna: transportes, energía, comunicaciones, obras públicas, etc.” (Diccionario Eco-Finanzas)

“La Infraestructura de un país está constituida por todo el Capital fijo, o capital público fijo, que permite el amplio Intercambio de Bienes y servicios así como la movilidad de los Factores de Producción. Se considera que la creación de infraestructura es básica en el proceso de Desarrollo Económico, pues en ausencia de ésta se limitan seriamente los incrementos en la Productividad y no es posible, tampoco, atraer capitales. Muchos Bienes de Capital que integran la infraestructura son Bienes Públicos más o menos puros, como las carreteras, puentes y otras obras, en tanto que muchos otros son claramente privados” (Diccionario Eco-Finanzas)

Apertura económica

“La apertura económica es y/o implica una altísima capacidad competitiva a partir de procesos de amplia modernización. Para lo cual es necesario la eliminación del proteccionismo del Estado para el desarrollo productivo industrial, dejando la responsabilidad fundamental del proceso productivo y comercial en manos del sector privado, en competencia con la industria extranjera.” (Londoño, 1998)

“La Apertura Económica que experimentó Colombia a principios de los noventa fue uno de los muchos pasos que dio el continente suramericano para integrarse a la economía global. Los principales proponentes de esta política comercial llegaron al poder durante la administración del Presidente Ronald Reagan en Estados Unidos, y la Primer Ministro Margaret Thatcher en Inglaterra.” (Biblioteca Luis Angel Arango del Banco de la República)

“El fenómeno más común es la creación de bloques selectos de comercio entre países. Es así como en la última década se han creado bloques comerciales como MERCOSUR, ALCA, CAN, entre otros. Es importante anotar que esta política económica es una de las partes integrales de la ideología política conocida como Neoliberalismo. Según esta, el libre comercio, la descentralización de poder, y la reducción del estado por medio de la privatización, son algunas de las medidas necesarias para generar el desarrollo nacional. “ (Biblioteca Luis Angel Arango del Banco de la República)

Competitividad

“La competitividad real se basa en la capacidad de introducir nuevos y mejores productos, poner en funcionamiento nuevas formas de organización empresarial, incrementar la capacidad productiva, entre otros. Esta competitividad descansa en ventajas comparativas dinámicas, es sostenible en el largo plazo y permite aumentar las remuneraciones reales de los factores y acrecentar los niveles de vida de la población. (Padilla & Juárez, 2006)

Gerard Müller, distingue los términos de competencia y competitividad. Por el primero, se puede entender como parte de la lucha económica, y la capacidad para la competencia que desemboca en la rivalidad entre grupos de vendedores. Por el segundo, como el conjunto de habilidades y condiciones requeridas para el ejercicio de la competencia. La competencia sería el resultado de la competitividad. (Müller, 1995)

“La competitividad y productividad son dos términos que van estrechamente ligados. Actualmente, la competitividad de un país está estrechamente relacionada con su capacidad de producción principalmente industrial. En un mundo que cada vez requiere más automatización, la tecnología punta es la clave para estar en la cumbre de la productividad y competitividad.” (Chávez, 2012)

5.4 *Marco contextual*

El proyecto de grado se fundamenta y hace foco en los proyectos que la Gobernación de Antioquia planea ejecutar en la región del Urabá Antioqueño, una población aquejada por diversos y complejos problemas como la violencia, la indiferencia estatal, la desigualdad de condiciones, pero también reforzada por su potencialidad en el crecimiento económico de Antioquia, gracias a su posición estratégica.

El modelo de desarrollo de Antioquia, al igual que el de Colombia, le ha dado la espalda al mar, lo que significa que no se ha aprovechado desde la perspectiva de sus recursos hidrobiológicos, de su posición estratégica frente a los sistemas portuarios de Colombia, América Latina y la Cuenca del Caribe, de su proximidad al Canal de Panamá y a la Zona Libre de Colón y de la posibilidad de generar industria marítima, portuaria y de logística. (Gobernación de Antioquia, 2012). Urabá cuenta hoy con un incipiente sistema portuario inducido por la actividad agroindustrial y de manera muy marginal ha desarrollado el turismo y la acuicultura marina y continental.

Los programas que el organismo departamental planea y proyecta ejecutar en la subregión del Urabá Antioqueño, se sentirán no solamente a nivel regional sino también a nivel nacional, por el jalonamiento que esta región hará en el desarrollo económico y social del Noroccidente del país.

La finalidad del trabajo de grado, además de poner en evidencia las oportunidades que el Urabá podrá generar para organismos estatales, universidades, empresas y comunidad en general; es también con el propósito de obtener el título de grado de: “Administradoras de Negocios Internacionales”, bajo la modalidad de Trabajo de Investigación.

5.5 *Marco legal*

En la elaboración del trabajo investigativo, se observaron varias leyes normativas y regulativas, tanto en el desarrollo de los planes de gobierno como en la ejecución de los proyectos de infraestructura y programas sociales que se llevarán a cabo en la región de Urabá del departamento de Antioquia.

Algunas de ellas a tener en cuenta:

Planes de Desarrollo:

Ley 1450 de 2011: Por la cual se expide el plan nacional de desarrollo (Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014)

Ley 19 de 1958: Por la cual se crea el Consejo Nacional de Política Económica y Social, “organismo encargado de la reorganización de la administración pública. La cual tiene por objeto asegurar mejor la coordinación y la continuidad de la acción oficial, conforme a planes de desarrollo progresivo establecidos o que se establezcan por la ley; la estabilidad y preparación técnica de los funcionarios y empleados; el ordenamiento racional de los servicios públicos y la descentralización de aquellos que puedan funcionar más eficazmente bajo la dirección de las autoridades locales; la simplificación y economía en los trámites y procedimientos; evitar la duplicidad de labores o funciones paralelas, y propiciar el ejercicio de un adecuado control administrativo”. (Página de la alcaldía de Bogotá <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=8271>).

Artículo 40 de la Ley 152 de 1994: Por la cual se faculta constitucional y legalmente a la Asamblea Departamental para adoptar el Plan de Desarrollo Departamental. (Gobernación de Antioquia, 2012)

Ordenanza # 14 del 14 de Junio de 2012: Por medio de la cual se adopta el Plan de Desarrollo Departamental. (Gobernación de Antioquia, 2012)

Además se deben tener en cuenta las leyes y normas que dan lineamiento a los debidos procesos, en los que se apoyarán todos los programas y proyectos en los temas de construcción y elaboración de puertos, vías, estructuras de vivienda, etc.

Varias de ellas son:

Puertos: Ley No. 01 DE 1991: Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones. La dirección general de la actividad portuaria, pública y privada, estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla.

La creación, el mantenimiento, y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, dentro de las condiciones previstas en esta ley, son de interés público, el que siempre debe prevalecer sobre el interés privado.

Tanto las entidades públicas, como las empresas privadas, pueden constituir sociedades portuarias, para construir, mantener y operar puertos, terminales portuarios, o muelles, y para prestar todos los servicios portuarios en los términos de esta ley. (Diario Oficial, 1991).

Dicha ley trata sobre los Planes de expansión portuaria, autoridades portuarias, como el Consejo Nacional de Política Económica y Social, quien aprueba o imprueba los planes de expansión portuaria que le presente el Ministerio de Obras Públicas y Transporte; el Ministro de Obras Públicas y Transporte quien programa, evalúa y ejecuta en coordinación con la Superintendencia General de Puertos, los planes de expansión portuaria aprobados por el CONPES. Cuando se considere necesario, la Superintendencia General de Puertos ejercerá sus

funciones en coordinación con la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

Vías: Ley 1228 de 2008: Por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional. En su artículo 1° decreta que para las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden. Estas categorías podrán corresponder a carreteras a cargo de la Nación, los Departamentos, los Distritos Especiales y los Municipios. (Diario Oficial, 2008)

6 METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

6.1 Tipo de investigación

El presente trabajo de grado es de tipo descriptivo, debido a que se realizará un análisis de la realidad de este territorio, lo que proporcionará el conocimiento de datos y situación actual, compilando los factores más importantes y generando análisis que nos posibilite la consecución de los objetivos. Se tratará de alcanzar la evaluación de los planteamientos de procesos y funciones que guíen el desarrollo de la región hacia un contexto de bienestar y progreso por medio de este método. Estructurando de esta manera la mejor ruta al alcance de maximización de beneficios y generación de valor.

6.2 Tipo de análisis de la investigación

La técnica implementada es el análisis documental debido a que se tratará de identificar factores determinantes y estudiar el impacto de la Gobernación de Antioquia en la subregión de Urabá, evaluando los proyectos y planes de acción que incidan en la consecución de conceptos que determinen el progreso y el valor agregado en este territorio. Realizando el rastreo descriptivo de la situación actual, se logrará la utilización de indicadores de índole cualitativo y cuantitativo, por medio de métodos tanto inductivos como deductivos, buscando generar un impacto y desarrollo adecuado de indicadores de medición.

El método aplicado estuvo basado en análisis, interpretación y búsqueda de datos que posibilitaron dar la esencia adecuada al proyecto. Lo anterior, permitió la comprensión de factores y actores de incidencia, a fin de brindar un diagnóstico oportuno de los proyectos y planes de acción aplicados por parte de la Gobernación de Antioquia en el Urabá Antioqueño.

6.3 *Ciencias auxiliares*

Esta investigación documental descriptiva, se soporta y al mismo tiempo acude a ciencias como la demografía, sociología, economía, ingeniería, derecho ambiental, estadística y logística.

La demografía, como ciencia que estudia las poblaciones humanas, su dimensión y estructura, posibilitó la interpretación de diversos indicadores propios del territorio como: situación familiar, grupos étnicos, niveles de educación, calidad de vida, lo anterior en pro de conocer el entorno social de una manera adecuada gracias a las tres características de esta ciencia; medición, análisis de causa y efecto y explicación de las diversas variables intervinientes en un periodo de tiempo determinado.

La sociología que tiene como objeto de estudio los fenómenos colectivos productivos por la actividad de los seres humanos en un contexto histórico cultural, fundamentó el análisis de las

relaciones entre la población urabeña y el sistema, determinando de esta manera los grados de cohesión con la estructura que se plantea actualmente.

La economía es la ciencia auxiliar con mayor incidencia en este proyecto de grado, debido al estudio que proporciona entre la sociedad y los diferentes recursos que esta utiliza para su subsistencia y desarrollo. Además, involucra diversos conceptos como: competitividad, desarrollo, bienestar, crecimiento e integración que son importantes al momento de evaluar situaciones y presentar conclusiones.

Es necesario incurrir a ciencias como la ingeniería debido a que proporciona conocimientos y técnicas para la construcción de estructuras teóricas y físicas limitadas a espacio y tiempo. Incidentes en la comprensión de la magnitud de algunos proyectos y su relación con el presente, posiciones futuras y proyecciones. El derecho ambiental y la estadística son auxiliares tanto para la relación del proyecto de grado con tendencias administrativas presentes y el análisis y comprensión integral de variables cualitativas y cuantitativas. Por último, la logística fundamentó el enlace entre la producción, los mercados y los diferentes factores, otorgando previsiones y un análisis crítico de lo investigado.

Las ciencias anteriormente mencionadas se convirtieron en ejes transversales proporcionales de integración de variables, análisis y evaluación crítica de la investigación, relacionando espacios, tiempo, factores sociales y demás, arrojando como consecuencia integrantes asertivas.

6.4 Fuentes de información

Fuentes primarias: Plan Nacional de Desarrollo “Prosperidad para todos” 2010-2014, Plan de Desarrollo Departamental 2012-2015, “Antioquia la más educada” en su línea estratégica número 6: Proyecto integral regional para el desarrollo de Urabá. - Urabá: un mar de oportunidades; Plan Estratégico de Urabá- Darién 2011-2020.

Fuentes secundarias: Trabajos de grado, artículos de revistas, foros, libros y otras investigaciones a fines relacionadas con la intervención de la Gobernación de Antioquia en el crecimiento económico de Urabá. Además el apoyo visual de videos del Urabá antioqueño y entrevista guiada a un experto y bases de datos.

6.5 Presentación del trabajo

Identificar las acciones y los diferentes proyectos de desarrollo económico, que la Gobernación de Antioquia planea ejecutar en la región de Urabá.

Mediante la investigación, se pretende dar respuesta a los objetivos planteados en el trabajo, así como el desarrollo de cada uno de ellos. Las respuestas a estos cuestionamientos serán publicadas en el trabajo de grado y expuestas a los jurados.

7 PROYECTOS Y PLANES DE ACCIÓN DE LA GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA EN URABÁ

Urabá es una subregión de Antioquia con incidencia a nivel nacional y departamental, debido a su posición geográfica estratégica en el departamento, pertinente a la integración con diversos territorios. Es precisamente esta característica la que la hace generadora de oportunidades para la globalización, desarrollo y crecimiento económico potencial. Por lo anterior, diversos organismos de índole pública han convertido a esta región en un foco de propuestas, elaboración de planes y proyectos en busca de realizar una explotación adecuada del área, maximizando cada una de sus potencialidades.

Durante el desarrollo de este ítem se realizará una descripción general de los proyectos y planes que pretende desarrollar la Gobernación de Antioquia en Urabá, determinando variables como proyecciones, alcance, tipo de área en la que se desarrollarán y demás, con el fin de determinar las rutas de acción que la Gobernación de Antioquia planea ejecutar y analizar la situación actual de este territorio.

7.1 Proyectos y planes de acción gubernamentales en Urabá

Urabá comparte ecosistemas estratégicos con los departamentos de Córdoba y Chocó, con los cuales conforma la región del Gran Darién y a través del río Atrato, navegable la mayoría del tiempo, hace parte también de la región Pacífico. Es por esto que la Gobernación de Antioquia en su contexto “Antioquia la más Educada”⁷, se propone establecer, acuerdos estratégicos con estos departamentos, con los cuales comparte oportunidades y problemas con el único propósito de promover el desarrollo y mejorar las condiciones de vida de la población.

La Gobernación de Antioquia, en su Plan de Desarrollo Departamental 2012-2015, contempla un proyecto estratégico dirigido a impulsar y potencializar la región del Urabá Antioqueño.

Esta línea estratégica se refiere a un proyecto integral subregional para el desarrollo de Urabá, en el que se considera a esta región todo un mar de oportunidades. Esta línea agrupa cuatro componentes:

Institucionalización y buen gobierno para construir confianza.

Desarrollo social para la dignidad y la inclusión.

El mar como eje del desarrollo económico y competitividad.

Ordenamiento territorial sostenible y mecanismos para la integración.

El Objetivo de este proyecto es promover el desarrollo integral de la región de Urabá, posicionándola en la agenda nacional e internacional, aprovechando sus potencialidades y localización geoestratégica en el Caribe, y desarrollando sus capacidades, para que se convierta

⁷ Antioquia la más Educada: Slogan del Plan de Desarrollo Departamental, con el que la Gobernación de Antioquia promueve la Educación como motor de la transformación y desarrollo del departamento. (Gobernación de Antioquia, 2012)

en un nuevo centro regional capaz de jalonar el desarrollo de Antioquia y del Noroccidente del país, y de transformar sustancialmente las condiciones de vida de su población. (Gobernación de Antioquia, 2012)

Por lo tanto se propone adelantar un proyecto integral con el objetivo de integrar a Urabá al desarrollo del país y al de Antioquia, aprovechando sus oportunidades como zona costera, potenciando las actividades agroindustriales que la ubican en un lugar importante en las exportaciones y sobre todo aprovechando su localización geoestratégica como zona marítima y portuaria, su biodiversidad y riqueza cultural, superando así las condiciones de ilegalidad y de pobreza que hoy limitan el desarrollo de la región. En el logro de este objetivo la educación será el motor que inducirá la transformación hacia la integración regional, nacional e internacional. (Gobernación de Antioquia, 2012)

El proyecto con más alcance y proyección de la Gobernación de Antioquia en Urabá es el desarrollo de un puerto marítimo en la zona de Turbo, llamado Puerto Antioquia, el cual será el foco del trabajo de investigación.

7.1.1 Puerto Antioquia

Desarrollo portuario en Urabá (Legiscomex, 2013)

De acuerdo al estudio realizado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo (BIRD), “Iniciativas de conexión de Antioquia con el noroccidente colombiano”, la operación portuaria en Urabá cuenta con barcazas grandes y pequeñas, que poseen una capacidad para transportar entre 12 y 4 contenedores, respectivamente. Las más grandes tienen una capacidad de 360 toneladas (ton), con 36 metros (m) de largo, 9 m de ancho, 1,7 m de calado; las más pequeñas cuentan con capacidades de 160 ton, con 31 m de largo, 7 m de ancho, 1.2 m de calado.

Adicionalmente, el BIRD notifica que los equipos de cargue junto al río utilizan diferentes sistemas operativos, desde modernos puentes-grúas, con capacidades variables entre 10 y 30 toneladas aptos para mover contenedores, hasta los sistemas de riel sinfín (polipastos) utilizados para mover carga paletizada.

La Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, señaló que el Puerto de Urabá ha sido manejado hasta ahora por las compañías bananeras. Desde el 2009, el Gobierno Nacional incluyó éste proyecto dentro del Plan Nacional de Desarrollo, en el cual se comprometió a crear una conexión vial de altas especificaciones entre Medellín y esta región. Igualmente, se propuso buscar una mayor participación de más industrias privadas diferentes a las bananeras, interesadas en exportar e importar a menores costos.

Los estudios realizados por los empresarios bananeros son considerados una alternativa viable para estimular a los antioqueños a invertir en el proyecto del puerto de Urabá. El megaproyecto necesita una infraestructura vial adecuada para transportar toda la carga que llega y la que se envía, mejorar la logística portuaria y de esta manera disminuir los costos en los fletes de transporte.

Una de las mayores fortalezas para llevar a cabo la construcción del Puerto de Urabá es su favorable ubicación para acortar las distancias entre los diferentes puertos, lo que reduciría los costos de los procesos de exportación e importación.

Según cálculos de Legiscomex, con información del Departamento Administrativo Nacional de estadística (DANE) y de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), en el 2012 el Puerto de Urabá exportó USD617,8 millones, mientras que en el 2013, es de USD225,4 millones, es decir se han disminuido un 36%, ocupando el último lugar en comparación con los principales puertos del país. Sin embargo, se espera que la transformación en una terminal multipropósito incremente la capacidad de manejo de carga general en 2 millones de toneladas al año.

Según la Zona Franca de Urabá, el puerto ofrece facilidades portuarias para el ingreso y salida de materias primas y productos terminados. Al Golfo llegan 520 buques al año que cargan 70 millones de cajas de banano y plátano. Las compañías operadoras de los barcos prestan el servicio de transporte a terceros con tarifas competitivas. El sistema portuario actual mueve 2 millones de toneladas al año y tiene una capacidad instalada que le permite elevar su volumen a 5 millones de ton/año.

Antecedentes históricos de puerto Antioquia:

En mayo de 1927, se presentó el Informe de la Siemens – Bauunion G.m.b.H. Kommanditgesellschaft, de Berlín, por parte de Joquin Marggraff, jefe de la Comisión de Estudios del Golfo de Urabá. Este informe recogía los estudios contratados por el departamento de Antioquia con esta comisión alemana, para el desarrollo de un Puerto en Urabá. Los estudios realizados comprendían: Estudios Generales sobre conocimiento de las costas y condiciones marítimas del Golfo; Estudios y observaciones del Tiempo Atmosférico, de las Corrientes y Mareas; Estudios especiales de la región Necoclí, Turbo, Puerto César y la Gloria, y Estudios de los ríos León, y Caño de Turbo. Este informe, después de analizar todas las variables consideradas en los diferentes estudios mencionados, concluye que el sitio más recomendado para un puerto (terminal de la carretera al mar) en el Golfo de Urabá, es Necoclí.

En septiembre de 1966, aparece un estudio denominado: “Estudio de Factibilidad Puerto en Urabá, Colombia”, realizado por George Wimpey & Co. Ltda., de Londres. Este estudio recomendaba instalar un puerto en el Golfo de Urabá, y mejorar la carretera al mar (Medellín –

Golfo de Urabá), como un verdadero programa para mejorar la economía de Colombia, ya que este puerto sería el más cercano a los principales centros industriales y agrícolas del país.

Dentro de las posibilidades analizadas en el Golfo, el estudio recomendó el sitio de Necoclí, como el de mayor factibilidad, principalmente por las condiciones naturales favorables que ofrece este lugar y aspectos técnicos para su construcción y operación.

En 1993, un estudio de pre factibilidad para la construcción de un puerto en Urabá, realizado por el Consejo Regional de Planificación Económica y Social- CORPES de Occidente, determinó que un puerto allí debía ser de aguas someras, que su desarrollo se produjera gradualmente y que debería contar con una zona industrial conexas que generara carga adicional para el mismo. (Banco de Iniciativas Regionales para el Desarrollo de Antioquia - BIRD, 2006)

En 1995 se terminó el “Estudio de Factibilidad del Puerto de Urabá y la Zona Industrial Conexas”, desarrollado por el consorcio Hidroestudios S.A. – Álvaro Pachón Asociados, para el CORPES de Occidente. Aquí se analizaron varias alternativas litorales entre Turbo y la desembocadura del río León, y una alternativa en el estuario de este río. Esta última alternativa fue la seleccionada por este estudio, por presentar menores costos totales de inversión y la posibilidad de un arranque casi inmediato; por lo tanto esta alternativa se llevó hasta nivel de pre diseño, con pre dimensionamiento de obras y formulación de un plan maestro de desarrollo futuro.

En mayo de 1996 se creó la “Sociedad Promotora de la Sociedad Portuaria de Turbo S.A.”, con un capital de \$ 200 millones, y con 171 socios, básicamente del sector privado de orden local y nacional, entre ellos se pueden mencionar: Municipio de Turbo, Augura, Sociedad Portuaria de Santa Marta, operadores portuarios, comercializadoras de banano de Santa Marta, etc.

En octubre de 1997 se terminó una “extensión” que se hizo del estudio de factibilidad del puerto, adelantado también para el CORPES de Occidente por la misma firma consultora, denominado: “Estudio de extensión de Factibilidad del Puerto de Urabá” -Alternativa de Puerto

en la Bahía de Turbo- Hidroestudios S.A., 1998. Este estudio se realizó sobre una alternativa del terminal marítimo multipropósito en la Bahía de Turbo, con algunos ajustes en las proyecciones de demanda de carga, para un escenario independiente de la industria bananera y su alcance llegó también hasta nivel de pre diseños. (Banco de Iniciativas Regionales para el Desarrollo de Antioquia - BIRD, 2007)

A pesar de la existencia de grandes estudios de viabilidad, el Sistema Portuario de Urabá no se ha llevado a cabo porque está condicionado al aumento de la demanda en carga, generada por la conexión de la vía de acceso al puerto. La obra considerada de mediano y largo plazo necesitaba un punto de partida donde la inversión no fuera toda pública, ya que el departamento servía como promotor de esa etapa inicial y era fundamental el aporte por parte de los gremios bananeros y del sector industrial.

Operación portuaria



Imagen 1: Operación Portuaria

Fuente: Dirección Planeación Estratégica Integral

Recuperado de: <http://www.consortioapolo.com/portal/es/especiales.html>

Octubre 14/2014 Hora: 3:00 pm

Descripción general del proyecto

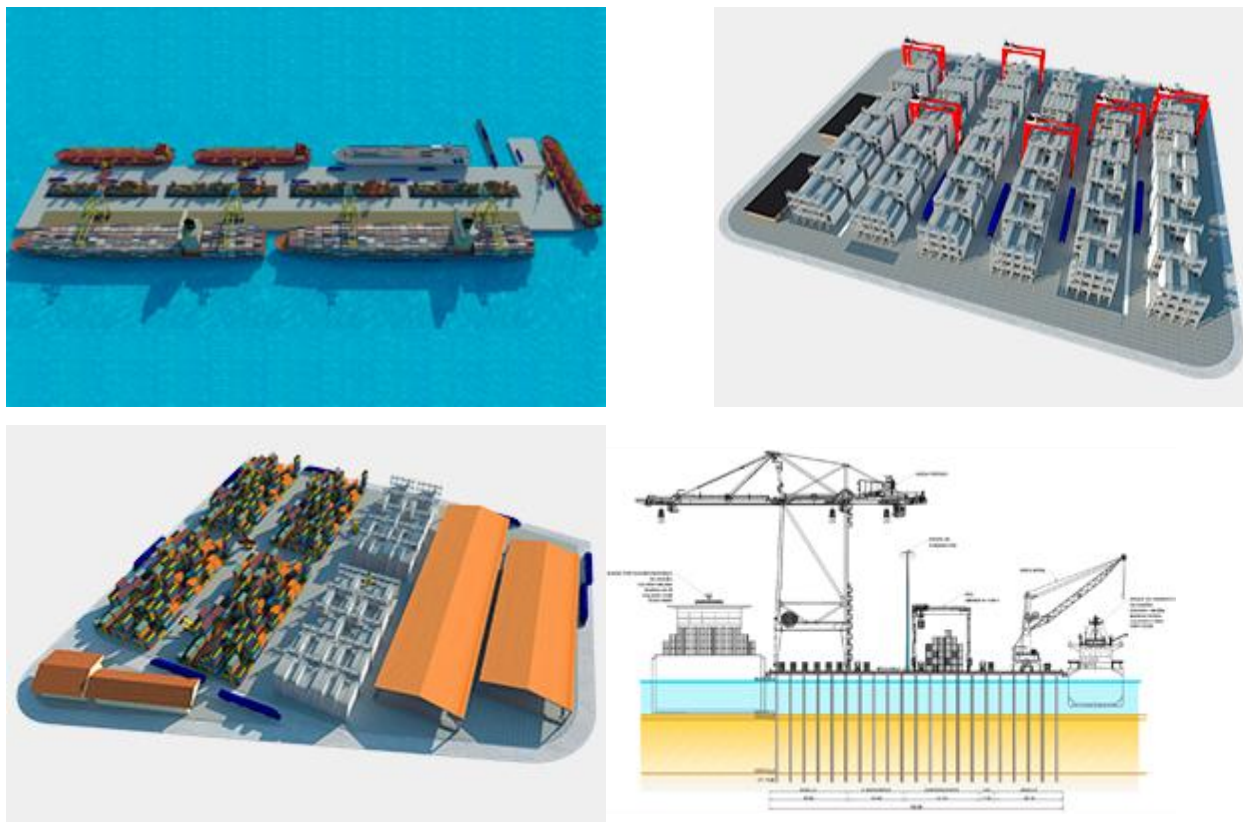


Imagen 2: Diseño de Puerto Antioquia

Fuente: Página oficial Grupo PIO S.A.S

Recuperado de: http://antioquia.gov.co/uraba/index.php/blog/225-puerto-antioquia-es-una-realidad#.VU9tt_1_Oko

Octubre 17/2014 Hora: 2:00 pm

El puerto de Urabá permitirá que quienes importen o exporten desde y hacia el centro del país se ahorren 300 kilómetros de distancia, reduzcan tiempos y, a su vez, los buques que vengan por el Océano Atlántico pueden descargar en Puerto Antioquia y llegar vía terrestre al Puerto de Buenaventura y continuar por el Océano Pacífico sin que tengan que cruzar por el canal de Panamá, lo que disminuirá los costos logísticos.

De acuerdo a la Agencia Nacional de Infraestructura- ANI, el proyecto cuenta con la participación de la Gobernación de Antioquia, la Alcaldía de Medellín, la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), Unión de bananeros de Urabá- UNIBAN, Banacol, la Asociación de Bananeros de Colombia (Augura), la Fundación para el progreso de Antioquia

(Proantioquia). La planificación, los diseños, estudios y concesión de la obra, se calcula que dure tres años y está estimado en USD140 millones.

La ubicación de un puerto facilitaría el acceso de esta región a mercados globales, al impulsar la producción industrial y comercial del país. Además, el terminal marítimo se convertiría en la zona de mayor progreso económico y social del departamento, a través de su cercanía con el canal de Panamá y el fácil acceso a los mercados de EE UU y Centroamérica.

Los estudios de viabilidad, realizados por El Concejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) han determinado al Sistema Portuario de Urabá como una terminal fluvial y marítima destinada a la entrada de grandes buques, portacontenedores y tanqueros procedentes de todo el mundo. El puerto permitirá el manejo y almacenamiento de contenedores, carga general y productos a granel.

Geográficamente, el puerto de Urabá está localizado en Boca Tarena, zona ubicada sobre el litoral occidental del Golfo de Urabá, en la bahía el Rotico y el brazo más septentrional del Atrato que marca el límite entre los departamentos de Antioquia y Chocó.

La obra será adelantada por la firma Puertos, Inversiones y Obras S.A.S. (PIO), quien realizará una inversión de 350 millones de dólares en el proyecto, que empezará a construirse en el primer semestre del año 2015.

Puerto Antioquia tendrá una capacidad de hasta 7,5 millones de toneladas distribuidas en 3 millones de toneladas de grano, 3 millones de toneladas en contenedores y 1,5 en carga suelta y vehículos. Además, estará al nivel de los más importantes: Barranquilla y Buenaventura.

Es un puerto al que se va a entrar 4 kilómetros y medio por un viaducto y luego en forma de ele se va a construir un muelle con buques a cada lado. En total van a ser 1.600 metros de línea de muelles para cuatro buques (de contenedores, granelero o de cargas secas a granel, de vehículos y carga general). (El Tiempo, 2014)

El nuevo puerto, que se estima esté listo en 36 meses, tendrá 32 grúas y equipos de última generación en 60 hectáreas de terreno. Aunque Puerto Antioquia será desarrollado con recursos privados, las directivas de la firma constructora destacaron el apoyo de los gobiernos nacional y departamental en obras complementarias como las Autopistas de la Prosperidad, así como sedes de la Universidad de Antioquia y el impulso a la industria.

Al tiempo con la construcción del puerto que generará 3.000 empleos formales las directivas del proyecto pidieron que se empiece a trabajar en una zona franca. Es una alianza público-privada, la inversión le queda al Estado. El puerto será en 20 años del Estado. Los bancos, que financiarán estudiarán el comportamiento del mismo.

“La Licencia Ambiental definitiva fue expedida formalmente en enero de 2012 (Resolución 0032 de la Asociación Nacional de Licencias Ambientales -ANLA-). La licencia Ambiental requiere modificaciones menores.” (PIO S.A.S, s.f.)

Puerto Antioquia contará con las siguientes terminales:

Terminal para carga perecedera que será la más importante del país, con capacidad para almacenar 5.000 TEUS, contenedores de tamaño estándar, equivalente a 20 pies (6,1 mts.); y operar 400.000 TEUS año.

Terminal de gráneles con capacidad de almacenamiento de 120.000 toneladas y capacidad de operar 4.5 millones de toneladas año.

Terminal de contenedores secos con capacidad para 450.000 TEUS año

Terminal de vehículos Roll on y Roll off, técnica de transporte marítimo en la que vehículos terrestres (camiones, vagones, etc.) suben a un barco a través de una pasarela tendida desde el muelle, con una cinta que va dando vueltas; con capacidad de operar 150.000 vehículos año de exportación e importación.

Terminal para carga general y carga de proyectos con capacidad de 1.2 millones de toneladas año.

7.2 *Procesos activos subregionales y grandes proyectos propuestos*

Por sus potencialidades y posición geoestratégica, la subregión del Urabá Darién está en el centro de la atención de diversos intereses nacionales e internacionales que movilizarán importantes inversiones para la subregión alrededor de grandes proyectos de infraestructura que se vienen proponiendo. Algunos de estos proyectos sólo se tienen al nivel de propuestas, otros se encuentran en etapas más avanzadas de formulación o hasta de ejecución.

A continuación se presenta una síntesis o descripción breve de los principales proyectos que por su gran envergadura e impacto en el corto, mediano y largo plazo, de llegarse a consolidar, transformarían el presente y futuro no sólo de Urabá, sino también del departamento de Antioquia; entre ellos:

Proyecto vial Valle de Aburrá – Golfo de Urabá (Autopistas de la Prosperidad)

Autopista de las Américas (incluye tramo carretera panamericana)

Zona Franca de Urabá

Plantas de Aluminio

Comunicación interoceánica

Proyecto Arquímedes

Teniendo conocimiento del proyecto del puerto para Urabá, se hace necesario hacer una lectura completa de los demás planes que se tienen proyectados para dicha región y que van de la mano uno con otro.

Proyecto conexión vial Valle de Aburrá – Golfo de Urabá

El mejoramiento a fondo de la conexión vial denominada tradicionalmente como carretera al mar o Vía al Mar, que conecta a Medellín con Turbo, que hace parte de la

Transversal Nacional Ruta 62, se ha presentado como una necesidad sentida para Antioquia y el país desde tiempo atrás y como proyecto se ha incluido en diferentes planes regionales y nacionales, con el fin de generar un crecimiento alto y sostenido, como “Nuevas autopistas para la competitividad”. (Gobernación de Antioquia, 2012)

Inicialmente el proyecto se comenzó a estructurar por el Instituto para el desarrollo de Antioquia- IDEA y la Corporación Andina de Fomento -CAF, mediante un convenio interadministrativo entre el Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías- INVIAS, Instituto Nacional de Concesiones- INCO, IDEA y Gobernación de Antioquia, denominado como “Vía de la nueva independencia”.

El proyecto a realizarse bajo la modalidad de concesión vial, contemplaba inicialmente las siguientes obras y tramos: Doble Calzada Medellín - Santa Fé de Antioquia, Variante Santa Fé de Antioquia, Variante del Tonusco, Variante Fuemia, Variante Dabeiba, Variante Chever – Mutatá, Doble Calzada Chigorodó – Turbo, Variantes Apartadó, Chigorodó, Carepa, Currulao y Turbo, Segundo Túnel Fernando Gómez Martínez, Túnel del Toyo, Operación y Mantenimiento del corredor Medellín - Santa Fé de Antioquia –Turbo, Rehabilitación y Mantenimiento del tramo Bolombolo - Santa Fé de Antioquia, Operación y Mantenimiento vía Antigua Medellín - Río Aurrá, Accesos a Puertos Zungo y Nueva Colonia. El total a concesionar sería de 497,7 km en vías. (Gobernación de Antioquia, 2012)

Autopistas de la Prosperidad

En medio del desarrollo de la estructuración técnica y financiera de este proyecto de concesión por el IDEA y la Corporación andina de fomento- CAF, se presentó un cambio

importante desde la nación para las estrategias del desarrollo vial nacional y de Antioquia, y se propuso un nuevo esquema denominado anteriormente como “Autopistas de la Montaña” y que ahora es “Autopistas de la Prosperidad”, que adelantará bajo un mismo esquema de concesión, con la operación y ejecución por parte de Interconexión Eléctrica S.A. ESP- ISA cuatro importantes proyectos de dobles calzadas para Antioquia, así: Túnel de Occidente – El Tigre, 338 km; Don Matías – Caucasia, 251 km; San José del Nus – Puerto Berrio, 77 km; Camilo C-Amaga - Tres Puertas (incluye variante Irra- La Virginia), 234 km. (Gobernación de Antioquia, 2012)

Los 4 proyectos que integran la concesión de Autopistas de la Prosperidad, se desarrollarán con inversiones graduales de aproximadamente 6 billones de pesos, durante los próximos 15 años, para un total de 900 km que se construirán. El proyecto de Autopistas de la Prosperidad, ha tenido como grupo impulsor las siguientes entidades: Ministerio del Transporte, Gobernación de Antioquia, Alcaldía de Medellín, Cámara de Comercio de Medellín, PROANTIOQUIA, ANDI, ISA, Federación nacional de comerciantes- FENALCO y la Sociedad antioqueña de ingenieros y arquitectos- SAI.

De otra parte, también la nación adelantará por modelos de concesión el desarrollo de toda la conexión vial del Caribe, desde Paraguachón (Guajira), hasta la frontera con Panamá, según el proyecto denominado “Autopista de las Américas”, que incluye todo el corredor vial del eje bananero, desde El Tigre hasta Arboletes, además incluye el tramo de la carretera Panamericana en el tapón del Darién, desde Palo de Letras hasta El Tigre.

Autopistas de la prosperidad de mayor influencia para Urabá



Túnel Occidente - El Tigre

Construcción: 338 km
 Operación – Manto/: 401 km
 Inversión aprox.: \$2,4 billones
 Duración: lista para año 2024.

Nota: En el sitio El Tigre conecta con
 Autopista de las Américas.

Camilo C - Tres Puertas
 Construcción: 234 km
 Operación – Manto/: 380 km

Imagen 3: Autopista de la prosperidad

Fuente: Plan de desarrollo departamental 2012-2015

Recuperado de:

http://www.antioquia.gov.co/Plan_de_desarrollo_2012_2015/PDD_FINAL/PDD_FINAL/10_Linea_6.pdf

Octubre 23/2014 Hora: 4:00 pm

Se estima que el proyecto “Túnel de Occidente – El Tigre” (de Autopistas de Montaña) estará listo en el año 2024 y demandará una inversión que supera los 2,4 billones de pesos, en valores constantes de diciembre de 2008. (Gallego, S.f.)

El nuevo proyecto de Autopistas de la Prosperidad, se desarrollará bajo un esquema de contrato interadministrativo entre ISA y la Nación, buscando beneficios y competitividad para el país. El proyecto permitirá la entrada de inversionistas de largo plazo, estructuras financieras que lo soporten y un perfil adecuado de aportes por parte del Estado. Para los aportes del Estado (35% de los costos estimados del proyecto), que en total serán de dos (2) billones de pesos, el 50% de ellos los aportará directamente la Nación, y el otro 50% serán aportados así: 30% por él, Departamento de Antioquia (600 mil millones de pesos) y el 20% por el Municipio de Medellín (400 mil millones de pesos), para lo cual se firmará un Convenio de cooperación. (Gobernación de Antioquia, 2012)

Proyecto Autopista de las Américas

El proyecto “Autopista de las Américas” que comenzó a construirse en el primer semestre del 2012 y se estima que finalice en el 2019, se trata del mejoramiento y construcción de una vía por el litoral Caribe, con características de autopista, que unirá a Panamá con Colombia y Venezuela, potenciando la integración y el intercambio comercial entre estos países y favoreciendo el desarrollo de la industria turística del litoral Caribe Colombiano.

Este proyecto vial fue declarado como estratégico para el país en el documento CONPES 3544 de octubre 24 de 2008 formulado para este proyecto específico (“Estrategia para la estructuración de un mecanismo de financiación para el proyecto vial “Autopista de Las Américas”), y será parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

El megaproyecto va desde Palo de Letras (Chocó) en la frontera con Panamá hasta Paraguachón (Guajira) en la frontera con Venezuela, y contempla el mejoramiento de aproximadamente 1.575 kilómetros de carreteras existentes y la construcción de 1.650 kilómetros de nuevas vías, que serían desarrollados en tres fases, con plazos de ejecución así: 60 meses para Fase I, 48 meses para Fase II y 36 meses para Fase III.

El Instituto Nacional de Concesiones - INCO estima que el megaproyecto requerirá una inversión aproximada de US \$ 5.000 millones (cinco mil millones de dólares) en su construcción, y para el mantenimiento y rehabilitación se deberán invertir US \$750 millones a lo largo de 15 años; sin embargo, aún no se determina el monto de inversión del proyecto, ya que se necesita llevar a cabo más estudios.

Para adelantar este megaproyecto está previsto que habrá cofinanciación del Estado, como lo establece el Documento CONPES 3544, donde indica que la asignación eficiente de los recursos que el Gobierno Nacional destine a la ejecución de este proyecto, estará a cargo del

Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación.

Además, el Ministerio de Transporte y el INCO determinarán los peajes adicionales requeridos en los tramos en que aquellos no existan, de acuerdo con los requerimientos financieros del proyecto. Se estima que se instalarían alrededor de ocho y nueve peajes.

El proyecto se adelantará por esquemas de concesión, y para ello, la Gerencia de la actual concesión vial Santa Marta – Paraguachón será la que coordine a los demás concesionarios involucrados en el megaproyecto.

El proponente para esta concesión espera operar y mantener la vía durante 50 años, tiempo que se considera acorde para financiar tales obras. (República, 2009).

Zona Franca de Urabá –ZFU

Se trata de uno de los proyectos más ambiciosos que se haya emprendido en la subregión en los últimos años. La Zona Franca está ubicada entre Apartadó y Carepa, a un lado del parque los Encuentros, cercana al Aeropuerto Antonio Roldán (Los Cedros) y a los muelles Zungo y Nueva Colonia, ocupará un lote de 26 hectáreas antes sembradas en banano. La inversión en el proyecto será de aproximadamente \$250.000 millones de pesos, los primeros \$26.000 millones serán para el proyecto urbanístico, como adecuación de vías internas y otras obras de infraestructura, y la construcción de 65 bodegas de 2.300 m² cada una. (Colombiano, 2008)

Su ubicación se considera estratégica por el desarrollo industrial y comercial que presenta la subregión de Urabá y por su cercanía a un centro mundial de comercio, como lo es Panamá, con su canal y su zona libre de Colón y, además, por la cercanía con Medellín y otros centros de producción.

A esta posibilidad podrán tener acceso las empresas grandes, medianas o pequeñas con potencial exportador e importador y que buscan aprovechar los tratados de libre comercio. Se podría convertir en una posibilidad para atraer más inversión extranjera a la región. La Zona Franca de Urabá ya logró interesar a varias empresas como Industrias Estra, Uniban, Banacol, Almacenes Éxito, y Familia, para el comercio local e internacional.

Las obras se iniciaron en enero de 2009 y en el momento ya se encuentra en funcionamiento. La Zona Franca de Rionegro aportará su experiencia en el manejo aduanero y logístico y asumirá la capacitación de personal como usuario operador de la nueva zona franca de Urabá.



Imagen 4: Zona Franca Urabá

Fuente: Página oficial Zona Franca Urabá

Recuperado de: <http://zonafrancadeuraba.com/>

Noviembre 12/2014 Hora: 8:00 am

Plantas para producción de aluminio

La compañía brasilera Vale do Rio Doce - VALE (CVRD) ha expresado interés en realizar inversiones importantes en el Departamento de Antioquia, en tres proyectos que están

íntimamente relacionados entre sí: la construcción de una hidroeléctrica (Pescadero – Ituango), la construcción de una planta para procesamiento de aluminio, y la construcción de un puerto en el Urabá antioqueño, en los próximos siete años podría haber una inversión de más de siete mil millones de dólares en la realización de estos proyectos.

VALE es la segunda compañía minera más grande del mundo; es la mayor productora mundial de mineral de hierro y pellet, materias primas claves para la industria siderúrgica y una de las mayores productoras de níquel, componente utilizado en la producción de acero inoxidable, baterías, aleaciones especiales y productos químicos, entre otros. Vale también produce cobre, manganeso, aleaciones de hierro, alúmina, aluminio y carbón.

Algunas comisiones de directivos de la compañía VALE (CVRD) han visitado la región de Urabá, analizando posibilidades para montar allí una de sus más grandes plantas para una producción de aproximadamente 700 mil toneladas anuales de aluminio, las cuales serían exportadas por el puerto de Urabá. Dicha planta, que se estima demandaría una inversión de 6.000 millones de dólares, generaría 6 mil empleos directos en su etapa de montaje y una vez instalada ocuparía mil empleos directos y 3 mil indirectos (Jimenez, 2008).

Según estimativos de las directivas de esa compañía, tanto la planta como la hidroeléctrica podrían estar comenzando a operar en el segundo semestre del año 2015.

El grupo brasileño comprometería entre 200 y 300 millones de dólares en su propio terminal minero, que también serviría para exportar carbones y otros minerales de Antioquia, incluso el níquel de Cerromatoso. Este desarrollo portuario se convertiría en un argumento adicional para impulsar la conexión vial de Urabá con el Valle de Aburrá, proyecto que ahora hace parte de las Autopistas de la Prosperidad.

Los brasileños también construirían una línea de transmisión entre la central de Pescadero y Urabá, por unos 150 millones de dólares aproximadamente. (BIRD - Antioquia, 2008).

Proyectos de Comunicación Interoceánica

Se ha venido buscando la posibilidad de tener una ruta comercial o canal de comunicación en la región Urabá Darién, que integre entre sí los dos océanos, para facilitar el comercio mundial entre los continentes. Entre 1876- 1880, diferentes comisiones de ingenieros franceses exploraron con este propósito el Darién.

Uno de los aspectos importantes a tener en cuenta cuando se habla de este proyecto de comunicación interoceánica en Urabá, radica en el hecho de que a diferencia del Golfo de Urabá, las bahías del Océano Pacífico en su sector norte (Humboldt, Aguacate, Cupica, etc.) son todas de aguas profundas naturales, abriendo para Urabá y el noroccidente colombiano una excelente posibilidad de acceder a las rutas comerciales mundiales de la comunicación marítima en el Pacífico, diferente de Buenaventura.

Varias alternativas han sido propuestas a lo largo de los años, sin que aún se tengan decisiones ni claridad al respecto, y tampoco se vislumbra una clara voluntad política para profundizar o avanzar en el tema, ni de parte del gobierno nacional, departamental o local, ni de parte de la dirigencia o de los actores regionales públicos o privados. Algunas de las alternativas propuestas, son: (Tripartita, Desarrollo Integral de Urabá, 2007)

Puente Terrestre Interoceánico- PTI: Vía terrestre, por carretera o ferrocarril, para unir al océano Atlántico con el océano Pacífico.

Canal Húmedo: Vía de agua que une dos océanos o mares, facilitando el tránsito de embarcaciones comerciales. En Colombia se han planteado dos alternativas de canal húmedo: El Canal Atrato – Truandó y el canal Atrato - San Juan.

Paso de Mar a Mar: Conexión multimodal directa entre un nuevo puerto en Tarena (Golfo de Urabá) y el Pacífico, a través del río Atrato hasta Quibdó, dónde se desarrollaría un puerto multimodal, que permitiría transferencia por vía terrestre hacia el futuro Puerto de Tribugá en el Chocó, o por la transversal Cúcuta-Puerto Berrío-Medellín-Quibdó-Tribugá, hacia el centro y el oriente del país.

Una Ruta Dos Mares: Propuesta de conexión ferroviaria interoceánica y panamericana planteada por el Doctor Hugo Henao del Centro de Estudios para el Noroccidente.

La Mejor Esquina evitando el paso por la Cordillera Occidental: Esta alternativa parte del presupuesto de que dadas las condiciones geográficas del departamento, cualquier propuesta que se haga para convertir a Antioquia en la "Mejor Esquina" debe evitar el paso de la Cordillera Occidental y del Chocó biogeográfico, y pensarse como un proyecto realizable en el mediano plazo y a costos razonables. En este sentido plantea que Antioquia solo será la "Mejor Esquina" cuando tenga dos ferrocarriles cortos y modernos que la comuniquen a los dos mares.

Proyecto Arquímedes (Transporte, Proyecto Arquímedes, 2006)

Propuesta de comunicación y transporte, basado en las ventajas comparativas que las vías fluviales naturales ofrecen articulándolas con las pocas vías terrestres existentes en la zona pacífica colombiana, generando sistemas de intermodalidad y comunicación.

El proyecto Arquímedes es el núcleo del Plan Regional Integral para el Pacífico – PRI (Ministerio de Transporte), que se plantea como una estrategia para articular diversas instancias de planificación: Plan Nacional de Desarrollo, Plan Nacional de Comunidades Negras, Planes de Vida de las Comunidades Indígenas, Agenda Pacífico XXI, Plan Pacífico, los CONPES 3149, 3342, 3169, 3180, 3310 y 3342, la Visión 2019, y los Planes de Desarrollo territoriales.

La base del PRI es la inversión en Infraestructura de Transporte para mejorar condiciones de vida de pobladores. Las entidades que se articulan para la gestión de recursos son los Ministerios, Colombia Profunda, Plan Colombia, entidades internacionales y comunidades de la región.

Se puede concluir inicialmente que para una región con una ubicación geoestratégica importante como la que posee el Urabá antioqueño, la consecución de los diferentes proyectos y planes de acción que tiene la Gobernación de Antioquia y demás entidades públicas y privadas,

significaría el jalonamiento económico y el incremento de la competitividad y productividad no solo a nivel subregional, sino también departamental y nacional.

8 ENTORNO CULTURAL, SOCIAL Y ECONÓMICO DE LA REGIÓN DEL URABÁ ANTIOQUEÑO

“Nau drúade bemáta Jamáunta yodimemberá”

(“Esta tierra es de todos”).

Leyenda en el escudo de Apartadó, Antioquia.



Imagen 5: Golfo de Urabá

Fuente: Tomada de google imágenes

Recuperado de: <http://www.absolut-colombia.com/naturaleza-y-esplendor-en-el-golfo-de-uraba/>

Diciembre 10/2014 Hora: 10:00 am

La región de Urabá es la más extensa del departamento de Antioquia cuenta con 11.664 Km² dotados de gran riqueza natural. Su ubicación geográfica, a las puertas de dos océanos con posibilidades de interconexión y en el cruce de ejes viales longitudinales y transversales, además de sus posibilidades de integración económica a través de las Autopistas de la Prosperidad (antes Autopistas de la Montaña), Autopista de las Américas, Vía Panamericana y el Sistema Portuario, es de notable importancia estratégica. (Gobernación de Antioquia, 2012)

En el contexto nacional, Urabá se destaca por formar parte de una región mayor, unida por lazos geológicos, geográficos, históricos y sociales: El Darién, que se compone de las provincias Panameñas de San Blas y del Darién y de las subregiones conocidas como el Urabá Chocoano, el Urabá Antioqueño y el Urabá Cordobés. El territorio de Urabá como parte del Darién es el extremo norte de la llamada región Pacífica Colombiana que a su vez hace parte del Chocó biogeográfico. Además, tiene la condición de ser parte y elemento articulador de tres

grandes regiones nacionales (Caribe, Pacífico y Andina), situación que le posibilita tener gran variedad de ecosistemas en todos los pisos climáticos. (Gobernación de Antioquia, 2012)

En el contexto continental, Urabá sobresale por lo siguiente:

- Ser nodo conector del corredor ambiental de las Américas (Norte y Centro América con Sur América).
- Ser geo centro del continente Americano.
- Poseer la única cordillera intertropical del mundo.
- Contar con aguas marítimas considerables en el litoral Caribe.
- Estar localizada en una zona tropical, de gran diversidad y potencial productivo.
- Formar parte de dos sistemas ambientales de importancia mundial: La Gran Cuenca Solar del Caribe (altos niveles de fotosíntesis) y el Chocó biogeográfico



Imagen 6: Cuenca del Caribe

Ubicación de Urabá en el continente americano. Fuente: Tomada de Plan Estratégico Región Urabá-Darién 2007

características. Recuperado de: <http://zonafrancadeuraba.com/localizacion/>

además de su ubicación geográfica. Enero 12/2015 Hora: 3:00 pm

allí donde se ubica Antioquia la zona del Caribe,

Las principales potencialidades de Urabá están relacionadas con sus recursos naturales (hídricos, forestales, terrestres y minerales) y culturales (diversidad étnica).

Urabá comparte ecosistemas estratégicos con los departamentos de Córdoba y Chocó, con los cuales conforma la región del Gran Darién y a través del río Atrato, navegable la mayoría del tiempo, hace parte también de la región Pacífico.

Zonas región de Urabá

La región de Urabá se puede caracterizar alrededor de tres zonas que presentan rasgos culturales y eco-sistémicos diferentes: Zona Norte, zona Centro y zona Atrato Medio.

Zona del Atrato Medio:

Está comprendida por las poblaciones de Murindó y Vigía del Fuerte, con una población de 9.765 habitantes (DANE y DAP, 2011), y una extensión de 312.900 has. Esta zona hace parte de un territorio biofísico más amplio, constituido por la Cuenca del Atrato, el sistema de humedales y las zonas del delta que se caracteriza por su gran riqueza en biodiversidad y su inmenso valor ecológico: hábitat para especies acuáticas y terrestres, santuario y refugio de especies silvestres, apoyo a la función hidrológica, almacenamiento de aguas lluvias y de esorrentía, recarga natural de agua subterránea y purificación del agua. Aproximadamente el 43% del territorio corresponde a pantanos y zonas anegadizas y el 50% a bosques (Comisión Tripartita, 2007).

Como consecuencia de las difíciles condiciones climáticas y las abundantes zonas bajas inundables, tiene una población humana muy reducida e irregularmente distribuida en el territorio, que ocupa principalmente las riberas de sus ríos navegables. Los territorios étnicos de comunidades indígenas y de afrodescendientes ocupan aproximadamente el 35% de esta cuenca. En general se presentan altos índices de pobreza y de necesidades básicas insatisfechas, con bajos niveles de escolaridad. Buena parte de la población tiene poco o ningún contacto con los

centros urbanos importantes y su actividad económica es mayormente agrícola. (Comisión Tripartita, 2007).

Zona Norte:

Corresponde geográficamente a las estribaciones de la Serranía de Abibe, llanura costera y valles intramontanos⁸ de los ríos San Juan y Mulatos, con un clima predominantemente seco y dominado por el grupo cultural costeño (Corpourabá, 2010). Tiene una extensión de 278.600 has., una población de 146.034 habitantes (DANE y DAP, 2011), y comprende los municipios de Arboletes, Necoclí, San Juan de Urabá y San Pedro de Urabá. Esta zona sirve de límite a la región y se articula al sistema de la Costa Norte colombiana por la carretera a Montería, y al resto de la región por carretera y por navegación marítima desde Turbo. En ella se localiza el área costera del departamento de Antioquia, la cual, incluyendo al municipio de Turbo, es la segunda más extensa del país sobre el Atlántico, con 325 kilómetros de playa. Además, en esta zona tienen presencia ecosistemas de manglar y de humedales (Corpourabá, 2010).

La zona norte, comprende a su vez, la Unidad de Manejo Costera o Zona Marítima que se compone de una porción del mar Caribe, conformada por el Golfo de Urabá y parte del mar abierto frente a los municipios de Arboletes, San Juan de Urabá y Necoclí.

Zona Centro:

Tiene una extensión de 583.777 has., y una población de 439.568 habitantes (DANE y DAP, 2011). Incluye la zona de humedales en proximidad al Golfo de Urabá, en el área de interfluvio de los ríos León y Atrato. Está caracterizada por un clima predominantemente húmedo y

⁸ Valle intramontano: Que está situado en el interior de un macizo montañoso o de una cordillera. Diccionario Oxford. <http://www.oxforddictionaries.com/es/definicion/espanol/intramontano>

comprende las poblaciones de Turbo, Apartadó, Chigorodó, Carepa y Mutatá, localizadas entre el piedemonte de la Serranía de Abibe y el Valle aluvial del Río León, a cuya cuenca pertenece la mayor parte del territorio caracterizado por un relieve variado y una rica vegetación tropical (Corpourabá, 2010).

En la Serranía de Abibe existe una reserva forestal en la parte alta; áreas de economía campesina en las laderas, y actividad de la agroindustria bananera en la zona aluvial en las vegas de los ríos y quebradas del río León, además de una importante área destinada a la ganadería en los alrededores de la zona bananera y en los márgenes de la troncal (Corpourabá, 2010).

Golfo de Urabá:

El Golfo es una entrada del mar al continente, constituyendo un cuerpo de agua semi-cerrado en forma de U, alargado en dirección N-S, con 80 km de largo por 25 km de ancho, y profundidades medias de 25 m (máximas de 60 m). En su extremo suroccidental se destaca el delta del río Atrato, con su zona de manglares. (Comisión Tripartita, 2007).

El golfo puede asociarse con la unidad de paisaje del complejo costero descrito en el diagnóstico integrado subregional elaborado como marco para las POT de la zona centro, citado en el Plan Estratégico Urabá-Darién, donde se describe que este paisaje incluye todos los rasgos geomorfológicos de origen marino a lo largo de la costa, formados por oleaje, viento, mareas, deriva litoral, corrientes marinas o la combinación de ellos.

Según se reporta en el perfil de la región de Urabá (2002) (Estratégica, 2008), el golfo de Urabá se localiza en el sector más meridional del mar Caribe con una extensión aproximada de 1.500 km². La presencia del delta del río Atrato delimita dos áreas al interior del golfo: la zona norte, con profundidad promedio de 40 m, sujeta primordialmente a las condiciones de mar abierto, y la porción interior, localizada al sur, que recibe el nombre de bahía Colombia. En esta

última área las profundidades promedian los 20 m y los aportes fluviales tienen especial relevancia en definir la dinámica de este sector del golfo, el cual funciona como un gran estuario.

La presencia del río Atrato sobre el costado occidental crea una dinámica sedimentaria que propicia la acumulación de arenas sólo hacia las bocas más activas de su delta (Invemar, 2007).

Según se reporta en el estudio, el golfo de Urabá es una de las seis áreas críticas de contaminación en el Caribe colombiano. La contaminación por aguas residuales domésticas es la más relevante y en menor grado la ocasionada por residuos de hidrocarburos disueltos. La posible presencia de mercurio en altas concentraciones en el área, es un asunto delicado dada su alta toxicidad y que por tanto merece una revisión de los datos y los procedimientos de manera que se aclare la verdadera dimensión de esta problemática.

Principales ríos

Río Atrato

El río Atrato como eje fundamental estructurante de la región; recibe al menos 15 ríos tributarios importantes, entre ellos el Truandó, río Sucio, Salaquí, Murrí, Opogadó, Bojayá, Napipí, Andágueda y Quito. El Atrato drena una cuenca aproximada de 35.700 km² y tiene una longitud de 720 km; nace en los páramos del municipio de Carmen de Atrato en la Cordillera Occidental, fluye inicialmente hacia el sur y después de recibir el río Quito gira hacia el norte para finalmente desembocar en el Golfo de Urabá. Se caracteriza por ser el Río de mayor caudal en el mundo en relación al área que drena, propiedad asociada en gran medida con la existencia de amplias zonas pluviales en sus dominios (Comisión Tripartita, 2007).

Río León

Recoge las aguas de las fuentes provenientes de la Serranía del Abibe. En la cuenca hidrográfica del río León se asientan los principales núcleos de población de la región y por ello es el área de mayor desarrollo. Los principales afluentes de este río se hallan en la margen derecha, siendo los más importantes Villarteaga, Juradó, Cuapá, Chigorodó, Carepa, Zungo y las quebradas Polines, El venado, Israel y Los Cedros.

En el río León y su sistema de canales y embarcaderos (Nueva Colonia y Zungo) se desarrolla la actividad portuaria (privada) de la economía bananera (puertos fluviales en el estuario del río) (Comisión Tripartita, 2007).

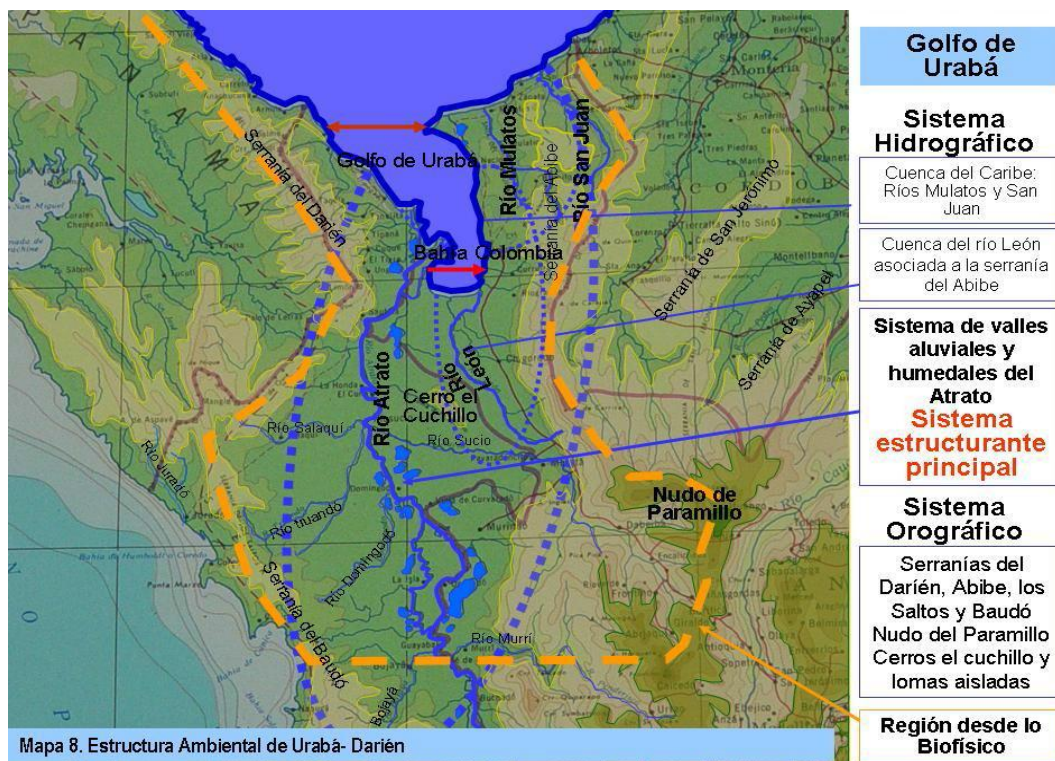


Imagen 7: Sistema fluvial de Urabá

Fuente: Tomada de Plan Estratégico Región Urabá – Darién, 2007b.

Recuperado de: <http://antioquia.gov.co/antioquia>

v1/organismos/planeacion/descargas/perfiles/Perfil_Subregional_Uraba.pdf

Enero 25/2015 Hora 5:00 pm

Teniendo en cuenta que el factor social y el entorno que lo rodea, son los verdaderos indicadores del jalonamiento y desarrollo de una región, es determinante revisar y realizar una lectura de cada uno de los ítems que componen la escala estadística que permite valorar las condiciones en las que se encuentra dicha región.

8.1 Entorno social

Principales indicadores sociales

INDICADOR	DESCRIPCION
Población #	Urabá conto con 580.268 habitantes para el año 2010, se estima que para el año 2020 su población total sea de 748.112.
Logro Educacional	0,7607
Esperanza de vida al nacer	0,8200
Índice de desarrollo humano	0,7705
Índice de condiciones de vida (%)	52,46%
Hogares con dos o más necesidades básicas insatisfechas (Miseria) (%)	26,02%

Tabla 1: Indicadores Sociales

Fuente: Índice de condiciones de vida en Urabá por zonas año 2009; DANE, gran encuesta integrada de hogares.

Recuperado de:

http://www.antioquia.gov.co/Plan_de_desarrollo_2012_2015/PDD_FINAL/PDD_FINAL/10_Linea_6.pdf

Febrero 15/2015 Hora: 3:00 pm

Calidad de Vida:

Para tener claridad en la medición de la calidad de vida de las regiones, es necesario tener en cuenta diversas variables como: educación, salud, participación, seguridad alimentaria, accidentalidad, discapacidad, fuerza laboral, demografía, seguridad y convivencia, servicios públicos, recreación y deporte, vivienda y hogares. El indicador asigna a cada hogar un puntaje que varía entre cero y cien: a medida que el valor del índice aumenta, las condiciones de vida del hogar mejoran.

“En años anteriores la calidad de vida urbana mostró valores mayores a los de la calidad de vida rural en todas las subregiones; el valor más alto en el índice lo presenta el Valle de Aburrá seguido por Oriente y Norte, mientras que las subregiones con menores condiciones de vida urbana son Bajo Cauca, Magdalena Medio y Urabá”. (Gobernación de Antioquia, 2012)

En la zona rural las condiciones de vida siguen presentando deficiencias en la prestación y calidad de los servicios públicos domiciliarios y en la calidad de la vivienda. La baja escolaridad alcanzada por los jefes de hogar y el acceso a servicios públicos domiciliarios como agua potable, alcantarillado, recolección de basuras y gas o electricidad son las variables que marcan la diferencia entre estas subregiones

En medio de la abundancia y diversidad de sus recursos naturales y de sus potencialidades económicas, la población de Urabá presenta uno de los menores niveles de calidad de vida en el departamento.

A nivel urbano, el índice de condiciones de vida para el 2011, que refleja bienestar de la población a través de 16 variables⁹, está en 62,58 en Urabá, mientras que en el departamento es de 70,42, es decir, 8 puntos por encima, y en el Valle de Aburrá es de 72,51. Las diferencias en este indicador son mayores en la zona rural, donde el valor para el departamento está en 14 puntos por encima del correspondiente a la región de Urabá (55,78 vs 41,87). Lo cual se ve reflejado en la siguiente tabla:

Año	Antioquia		Urabá	
	Urbano	Rural	Urbano	Rural
2009	69,13	56,9	59,69	41,8
2011	70,42	55,78	62,58	41,87

Tabla 2: Índice de Condiciones de Vida (Urbano y Rural) Antioquia Y Urabá

Fuente: DAP, Encuestas de Calidad de Vida 2009 y 2011.

Recuperado de:

http://www.antioquia.gov.co/Plan_de_desarrollo_2012_2015/PDD_FINAL/PDD_FINAL/10_Linea_6.pdf

⁹ Bienestar: Estado de la persona que le proporciona un sentimiento de satisfacción y tranquilidad; Índice de condiciones de vida refleja el nivel de bienestar de la población a través de 16 variables relacionadas con la vivienda, el acceso a servicios públicos, el capital humano y la seguridad social del hogar, entre otros. (Gobernación de Antioquia, 2012)

Marzo 3/2015 Hora: 10:00 am

Según la encuesta de calidad de vida en 2009, 53 de cada 100 hogares en Urabá tiene necesidades básicas insatisfechas - NBI y 26 de cada 100 están en miseria, es decir; tienen dos o más necesidades básicas insatisfechas, lo que refleja la grave situación de pobreza que se presenta en la región y es más preocupante aún si se compara con las cifras del Valle de Aburrá en el que tan solo 6 de cada 100 hogares tiene necesidades básicas insatisfechas.

Indicador	Urabá	Valle de Aburrá
Porcentaje de Hogares con NBI (%) - Pobreza	53,68	6,21
Porcentaje de Hogares con dos NBI (%) - Miseria	26,02	0,52
Porcentaje de Hogares en viviendas inadecuadas (%)	28,12	0,58
Porcentaje de Hogares sin servicios públicos (%)	39,23	1,3
Porcentaje de Hogares con hacinamiento crítico (%)	7,34	2,7
Porcentaje de Hogares con alta dependencia económica (%)	9,4	1,64

Tabla 3: Indicadores Urabá y Valle de Aburrá – 2009

Fuente: Comisión Tripartita. Indicadores de Calidad de Vida, 2009.

Recuperado de:

http://www.antioquia.gov.co/Plan_de_desarrollo_2012_2015/PDD_FINAL/PDD_FINAL/10_Linea_6.pdf

Marzo 18/2015 Hora: 2:30 pm

De acuerdo con datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL, Colombia es uno de los países con mayor desigualdad en años recientes (Coeficiente de Gini de 0.578 en el año 2010). La tendencia del Gini, indicador que mide hasta qué punto la distribución del ingreso entre individuos u hogares dentro de una economía, se aleja de una distribución perfectamente equitativa; muestra que por ingresos en Antioquia, se presentan mayores valores respecto al valor nacional entre los años 2002 – 2005 y 2008 – 2010 con un solo resultado menor, en los períodos mencionados en el año 2005. Para el año 2010 el Departamento ocupa el quinto lugar, como la región más desigual en el país con un valor del 0.561, después de los departamentos de Sucre (0,615), Atlántico (0,578), Cundinamarca (0,572) y Magdalena (0,570). (Gobernación de Antioquia, 2012).

Según la fuente oficial de información estadística Bloomberg,¹⁰ Colombia es una de las quince economías más miserables del mundo, tomando como indicadores la tasa de desempleo y la inflación, sin embargo otras fuentes como el Economist Intelligence Unit – EIU¹¹, clasifican a Colombia como un país emergente, el cual tendrá un dinamismo especial en los próximos años lo que se evidencia en su participación en el grupo CIVETS (Colombia, Indonesia, Vietnam, Egipto, Turquía y Sudáfrica), caracterizados por poseer un similar nivel de población, potencial de crecimiento y apertura económica.

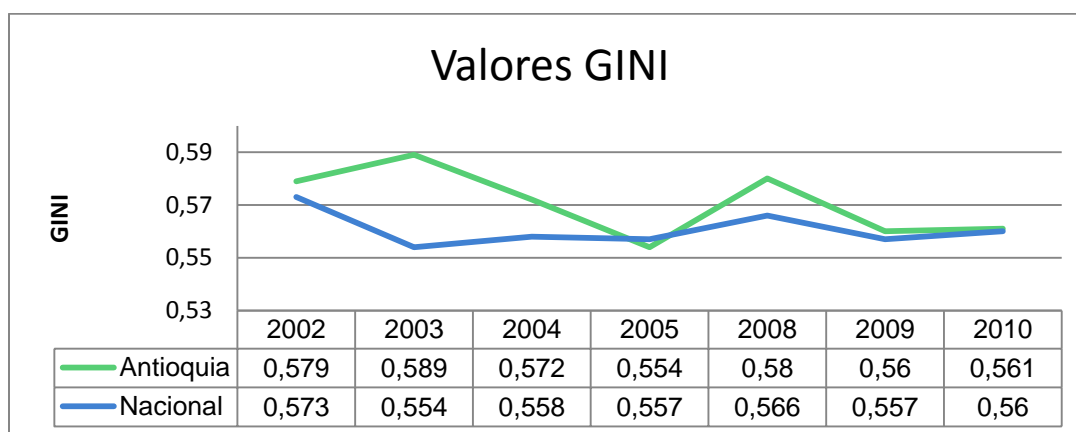


Tabla 3: Valores Gini Nacional y Departamental

Fuente: Cálculos de la Misión para el Empalme de las Series de Empleo Pobreza y Desigualdad - MESEP con base en Encuestas de Hogares del DANE (Encuesta continua de Hogares 2002 – 2005, empalmada por MESEP y Gran Encuesta Integrada de Hogares 2008 – 2010).¹²

Recuperado de: http://www.cepal.org/deype/noticias/noticias/8/46748/colombia_ingresos_netos_brutos.pdf

Marzo 25/2015 Hora: 9:00 am

La desigualdad en la concentración del ingreso en el Departamento, genera brechas territoriales e impacta directamente en el disfrute de los bienes públicos. La desigualdad y la pobreza territorialmente consideradas, inciden directamente en el resultado de los indicadores de

¹⁰ Bloomberg: Agencia de referencia de noticias y análisis en el sector financiero, que distribuye información a tiempo real a instituciones financieras y otras industrias. (CIFI, 2015)

¹¹ EIU: Unidad de Negocios Independiente, que ofrece pronósticos y asesoramiento económico a sus clientes. Análisis de Países, Industrias y gerenciamiento. (Economist Intelligence Unit, s.f.)

¹² Variación del Coeficiente de GINI por ingresos a nivel nacional comparativamente con Antioquia.

garantía de derechos de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes en Antioquia, tal como se podrá apreciar más adelante.

Nivel educativo

Municipios con mayores porcentajes de privación en Asistencia escolar:

Municipio	Porcentaje de privación Asistencia Escolar
Murindó	40,74%
Vigía del Fuerte	38,14%
Briceño	30,88%
Dabeiba	28,66%
Valdivia	27,14%
Sabanalarga	26,75%
Ituango	25,83%
Tarazá	25,15%
Buriticá	23,72%
Mutatá	23,24%
Angostura	22,49%
Necoclí	21,98%
Uramita	21,05%

Anorí	20,66%
Cáceres	20,64%
Campamento	20,55%
Caicedo	20,25%
Peque	20,14%
Betulia	19,81%

Tabla 4: Porcentaje de Privación Asistencia Escolar 2009

Fuente: Departamento Nacional de Planeación – DNP, Dirección de Desarrollo Social – DDS, SPSCV.

Recuperado de: http://antioquia.gov.co/PDF2/concejo_tematico/Publicaciones/diganotisco_departamental.pdf

Abril 3/2015

Con respecto al total departamental, los porcentajes de privación, respecto a la asistencia escolar, fluctúan entre el 40,74% al 2,58%. Una mirada a los indicadores de Educación, indica que en la región existen limitantes, tanto para el acceso como para la permanencia. Lo anterior, puede reflejarse en el siguiente postulado; en el 2010, la tasa bruta de escolaridad en preescolar, en básica (primaria, secundaria) y en media fue de 80,31%, 14 puntos porcentuales por debajo de la departamental (94,51%) y el porcentaje de deserción en todos estos niveles fue más alto que el promedio del departamento. Adicionalmente, la tasa de analfabetismo de las personas mayores de 15 años es de 11,56%, 6 puntos por encima de la departamental, tasa que es la más alta del departamento cuando se trata de población con discapacidad (45,95% vs 21,85%)

Las brechas en materia educativa son evidentes principalmente entre las zonas que se localizan alrededor de las grandes aglomeraciones urbanas (Medellín, Armenia, Pereira y Manizales), que presentan las mejores coberturas, y los municipios de las subregiones del Nordeste y Bajo Cauca Antioqueño, el Urabá y el Magdalena Medio antioqueño y caldense, y las subregiones de la Vertiente del Pacífico y Occidental de Risaralda. Las brechas en educación descritas anteriormente, restringen las posibilidades para que los territorios más rezagados se beneficien de las bondades que representa la inversión en capital humano, investigación y desarrollo, ciencia y tecnología.

Conflicto armado y desplazamiento

Algunos antecedentes

Uno de los aspectos importantes a considerar en este complejo tema, es la situación problemática que enfrentan en la actualidad las localidades de Urabá, en la etapa de postconflicto armado¹³, y que se generó con la desmovilización de los grupos paramilitares entre el 25 de noviembre de 2003 y el 15 de agosto de 2006. Situación que aún se evidencia y que continua gracias a la llegada de más desmovilizados individuales. (Gobernación de Antioquia, 2012)

Como es bien conocido en el ámbito nacional, uno de los resultados más visibles de la Política de seguridad adelantada por el gobierno del Presidente Álvaro Uribe Vélez, fue el proceso de negociación desarrollado con los paramilitares. Este proceso se inició a finales del 2002 por parte de los grupos paramilitares y se materializó a partir del 15 de julio de 2003.

Esta política nacional está recogida en el Documento CONPES 3554 de diciembre de 2008: “Política Nacional de Reintegración Social y Económica para personas y Grupos Armados ilegales”. Entre los acuerdos se pactó el cese de hostilidades, la desvinculación de las Autodefensas del narcotráfico, el acompañamiento de la Iglesia Católica, y fundamentalmente el desmonte de las estructuras armadas, la desmovilización y reinserción de los combatientes.

Estos procesos de concentración, desarme y desmovilización de las estructuras militares de estos grupos en sus diferentes fases, dejaron un balance neto de 31.671 hombres y mujeres desmovilizados y 18.051 armas entregadas (Gobernación de Antioquia, 2008).

Situación actual en la subregión de Urabá a causa de las desmovilizaciones

¹³ Postconflicto armado: Período de tiempo que sigue a la superación total o parcial de los conflictos armados. (Universidad del Rosario, s.f.).

El Departamento de Antioquia cuenta con el 29% de los desmovilizados del país, y según informes de la Misión de Apoyo al Proceso de Paz, de la Organización de Estados Americanos, MAPP – OEA, las subregiones de Bajo Cauca, Magdalena Medio y Urabá son las que registran la mayor concentración de población desmovilizada. (OEA, 2006).

Como consecuencia de estos procesos de desmovilización y de reintegración, las localidades de Urabá deben entonces afrontar una difícil problemática que tiene que ver con las siguientes situaciones: desconfianza ciudadana en torno al proceso de reintegración de población excombatiente, poca confianza en la total desmovilización y en el desarme “mental” de los excombatientes. Además, los excombatientes se sienten estigmatizados por las comunidades en donde han realizado el retorno o donde se han hecho visibles. En el primer caso las comunidades y víctimas consideran que hay una asimetría en la atención. En el segundo, las administraciones locales no tienen la fortaleza para manejar directamente esa variable considerada de orden público y del resorte nacional y por último, existen comportamientos e imaginarios que dificultan la integración de los excombatientes en las comunidades de retorno o de acogida.

Con el fin de atender esta compleja situación, se ha celebrado un importante acuerdo entre la Gobernación de Antioquia y la Alta Consejería Presidencial para la Reintegración (ACR), creando un proyecto denominado “Reconstrucción del capital social y ciudadano en comunidades afectadas por la confrontación armada”, este fue presentado por la Gobernación Antioquia (Asesoría de Paz) y subvención de la Unión Europea, por Intermedio de la Alta Consejería Presidencial para la reintegración social y económica de personas y grupos alzados en armas – ACR.

El proyecto tiene como objetivo general: “El mejoramiento de las condiciones de convivencia y aceptación mutua entre los actores afectados por la confrontación armada: comunidad, Institucionalidad y excombatientes, en un horizonte de reconciliación, mediante el desmonte de imaginarios y barreras”.

Población desplazada

Otro aspecto a considerar en el tema del conflicto político armado, es lo relacionado con la población en condición de desplazamiento forzado por la violencia. De la información disponible para el 2008, por municipios expulsores y receptores de población desplazada, se tiene que la población total registrada para Urabá como desplazada en los municipios expulsores, es de 4.079 personas, que representa aproximadamente el 25 % de las personas desplazadas del Departamento de Antioquia.

“ Es de anotar que de las 4.079 personas desplazadas en Urabá, 2.150 son mujeres (53%). Todos los municipios en Urabá son expulsores y también a su vez receptores de población desplazada, pero en todos los casos, es más alta la proporción de personas expulsadas de los municipios”. (Estratégica, 2008)

8.2 *Entorno cultural*

Por las características de su poblamiento, Urabá es un territorio culturalmente muy diverso, especialmente por la presencia de asentamientos indígenas. Las comunidades afrodescendientes cuentan con territorios titulados colectivamente, con una extensión de 208.710 has., localizados en los municipios de Vigía del Fuerte, Murindó y Mutatá. En la región se asientan también 12.399 indígenas, en resguardos de las comunidades Emberá-Katíos, Katío-Dovida, Katío-Eyabida, Chamí, Tule y Senú, con una extensión de 157.575 has., básicamente localizados en los municipios de Vigía del Fuerte (14,5%), Murindó (36,76%), Mutatá (7,5%), Chigorodó (2,93%) y Arboletes (1,83%). Las poblaciones indígenas y afrodescendientes son las que presentan mayores deficiencias en sus condiciones de vida. (Gobernación de Antioquia, 2012)

Esta región presenta indicadores sociales y de calidad de vida muy críticos que no son equivalentes con su riqueza natural y su localización geográficamente estratégica.

En el proceso de poblamiento de Urabá, se da de una manera singular la coexistencia de los pobladores nativos con las diferentes etnias colonizadoras, y cada una de estas culturas se ha reproducido en el territorio conservando sus propias características socio culturales, con excepción de los colonizadores españoles, que a diferencia de lo ocurrido en otras subregiones del interior, aquí no tuvieron la significación y permanencia para expresarse en formas de poblamiento y culturas permanentes.

Las comunidades étnicas más importantes en la Subregión son la población indígena y la población afrocolombianas, que son censadas de forma específica. En cuanto a la población indígena, se destaca que Urabá alberga tres grupos étnicos: Embera, Tule o Kuna y Zenú o Senú.

Algunas comunidades afrodescendientes tienen tierras tituladas colectivamente, y comparten ese territorio bajo la figura de los Consejos Comunitarios. Existe poco apoyo institucional a las expresiones culturales, bastiones de la preservación de la memoria y con gran significado cultural. No obstante, es una subregión con grandes aprendizajes interculturales, así como reconocimiento y diversidad cultural amparados en la legislación y en los nuevos procesos culturales.

8.3 Entorno económico

INDICADOR	DESCRIPCION
PIB	El PIB reportado para Urabá en el año 2009 fue de 5,8 billones de pesos, es decir, el 1,15% del PIB en Colombia y el 7,97% del departamento. Los aportes de esta economía se destacan en el cultivo y agro industria del banano, producción de cajas de cartón, insumos de fruta y demás.

PIB Per cápita	0,7307
Tasa de desempleo (%)	11,8%
# Puestos de trabajo	0.6 puestos trabajo por hectárea en las fincas productoras, con una relación de 1 a 3 entre los empleos directos y los indirectos
Área de producción (Ha)	33500
Exportaciones (Dólares)	533,3
Destino de las Exportaciones	Bélgica, USA, Alemania, Mediterráneo, Italia y Costa Rica.
PIB Per cápita	0,7307

Tabla 5: Indicadores económicos

Fuente: Comisión Tripartita. Indicadores de Calidad de Vida, 2009; Índice de condiciones de vida en Urabá por zonas año 2009; DANE, gran encuesta integrada de hogares.

Recuperado de:

http://www.antioquia.gov.co/Plan_de_desarrollo_2012_2015/PDD_FINAL/PDD_FINAL/10_Linea_6.pdf

Abril 15/2015 Hora: 4:00 pm

Urabá es una de las subregiones con mayor aporte a la economía Antioqueña. Según la última desagregación regional del PIB departamental correspondiente al año 2005 (a pesos constantes de 1994), Urabá contribuye con el 6,96% del valor agregado departamental, ocupando el tercer lugar después del Valle de Aburrá (60,69%) y Oriente (10,11%) (Departamento Administrativo de Planeación - DAP, 2010). En 2005 Urabá produjo el 51% del valor agregado de otros productos agrícolas (la más alta por subregiones en el departamento), el 11% en animales vivos y el 28% del total del valor agregado agropecuario de Antioquia. (Departamento Administrativo de Planeación - DAP, 2007)

La producción agropecuaria de Urabá está fundamentada en el banano, plátano, maíz, yuca, cacao, arroz, palma de aceite, caucho y bovinos. En la zona central se ubican los cultivos de plátano, piña, palma de aceite y algo de caucho en Mutatá. En la zona norte predomina la ganadería extensiva, con algunos cultivos de maíz, yuca, cacao y ñame, así como un débil

desarrollo de la piscicultura. En la zona del Atrato Medio la mayor parte del territorio se ocupa en bosques y agua (Departamento Administrativo de Planeación - DAP, 2010).

El potencial forestal (283.740 has.), de producción y protección (370.052 has.), de producción por reserva (32.420 has.) y las áreas de manejo especial (146.000 has.) soportan la enorme riqueza ambiental, ecológica y de biodiversidad de Urabá (Comisión Tripartita, 2007). Las riquezas en bosque y agua han permitido el desarrollo de actividades de extracción forestal a partir del aprovechamiento de la madera en la zona del Atrato Medio, donde cerca del 70% del área está cubierta por bosques, actividad que genera gran parte de los recursos y actividades económicas de esta zona. No obstante, la explotación del bosque con fines económicos ha generado impactos negativos por la deforestación y el uso no sustentable de la riqueza maderera.

La cadena productiva del cultivo y la agroindustria del banano y del plátano representa el 60,1% del total del área sembrada de la región y en producción física, y el 90,6% de su actividad agrícola. No obstante, presenta también aptitud para el caucho, el cacao y la guadua (Comisión Tripartita, 2007).

Además de su gran potencial agropecuario, Urabá registra un notable desarrollo del sector terciario, básicamente de las actividades de servicios, comercio y financieras. A esto se suman las posibilidades del sector turístico, particularmente en lo relacionado con el ecoturismo y el recreacional.

El desarrollo del sector industrial ha girado en torno a la cadena productiva del cultivo del banano y del plátano, y en general se puede indicar que la región no ha aprovechado sus potenciales para propiciar la generación de valor agregado y la transformación industrial de su producción agropecuaria.

Localización de Urabá en el Contexto de los Mercados Nacionales e Internacionales



Imagen 8: Localización geoestratégica de Urabá

Fuente: Tomado del Plan Estratégico para la Región de Urabá-Darién, 2007.

Recuperado de: http://antioquia.gov.co/antioquia-v1/organismos/planeacion/descargas/perfiles/Perfil_Subregional_Uraba.pdf
Abril 21/2015 Hora: 5:00 pm

El rápido crecimiento de la zona central del Urabá se dio alrededor de un solo producto de exportación, el banano, lo cual vinculó a la región en el contexto de los procesos globales y al comercio internacional, propiciando un desarrollo empresarial para el cultivo y exportación del producto, que generó en la década de los sesenta una gran demanda laboral, inversión nacional y extranjera, integrando parte de la región a la vida económica y política del Departamento y el país (Comisión Tripartita, 2007).

De otra parte Urabá es una subregión con influencia directa del tráfico de personas y carga, escenario para el desarrollo futuro de su base económica. La Globalización tiene sus núcleos principales en los centros de entrada y salida de productos, zonas de frontera, actualmente ligados no solo al tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos -TLC- sino también a los acuerdos preferenciales regionales tales como: Iniciativa de la cuenca del caribe (ICC), Tratado de libre comercio de América del Norte (NAFTA), Mercado común del sur (MERCOSUR), Comunidad del Caribe (CARICOM), etc. (Comisión Tripartita, 2007).

Otros productos que presentan una producción considerable, si se compara con las demás subregiones, son el maíz, la yuca, el cacao, el arroz y la carne bovina. Con respecto a éste último cabe señalar que su importancia obedece más a que la ganadería es extensiva y su crecimiento ha estado basado en la expansión territorial y no tanto en la intensificación tecnológica, ocupando tierras que agroecológicamente son más aptas para la agricultura (Comisión Tripartita, 2007a).

En cuanto al sector terciario, Urabá ocupa los primeros lugares. Se puede ver que en ocho de las nueve subregiones, es decir, sin tener en cuenta al Valle de Aburrá, la industria se encuentra por debajo del comercio y los servicios, observándose de esta manera una tendencia hacia los dos últimos.

En lo que respecta al sector secundario, es posible afirmar que se encuentra en una etapa de estancamiento por cuanto no ha podido avanzar hacia un verdadero proceso de industrialización.

Microempresas de mediano tamaño incursionan en el mercado local, pero aún falta una verdadera agregación de valor a los procesos de las empresas que actualmente tienen su asiento en la subregión, siendo esto una de las principales causas para que se instalen en Urabá los deficientes servicios públicos existentes y la falta de integración funcional-espacial entre los centros urbanos de la zona norte y sur, y de estos con la zona centro. Existe en menor escala una procesadora de leche y sus derivados, procesadoras de gaseosas y un matadero regional que tiene como propósito exportar carne. (Comisión Tripartita, 2007a).

8.4 Integración económica

La integración económica de Urabá con las subregiones vecinas, es un aspecto que impacta y favorece su desarrollo y aumentaría la demanda en este eje geoeconómico. Las actividades que se integran a través del eje Urabá-Magdalena Medio, son fundamentalmente: la actividad ganadera de la zona norte, la agroindustria de la zona central y la ganadería y explotación maderera de la zona Sur, al igual que la agricultura y ganadería del Occidente Lejano y el Turismo del Occidente cercano. La importancia de este corredor vial aún en conformación que se proyecta más allá del Departamento y se conecta con Bogotá y Villavicencio, permite que la subregión se inserte a las dinámicas de desarrollo proyectadas por fuera de la misma en los diferentes proyectos e iniciativas presentes en los centros de producción encadenados por este eje geoeconómico (PLANEA, 1999).

La nueva conexión vial Aburrá – Río Cauca que incluye el Túnel de Occidente puesto en servicio recientemente, integra además tres subregiones del Departamento: Oriente, Suroeste y Occidente, las cuales en conjunto podrían conformar la oferta de mercados permanentes, como por ejemplo el de las frutas, teniendo en cuenta además una economía en progreso como la del

eje cafetero, los cuales se convertirían en la demanda esencial para comercializar a través de un Sistema Portuario en Urabá (Comisión Tripartita, 2007).

El panorama actual de los mercados nacionales desde los centros de consumo del interior, salen al Atlántico y Pacífico por los actuales ejes del sistema nacional de flujos: Troncal del Magdalena y el eje transversal de salida al puerto de Buenaventura por el futuro túnel de la línea (Arauca, Bogotá, Buenaventura), colocando a Antioquia en una posición marginal frente al sistema de flujos de mercados nacionales e internacionales, a pesar de contar con Urabá, territorio marítimo y continental, eje de integración natural para el comercio del país con Centroamérica, el Caribe y los mercados mundiales de la cuenca del Pacífico y del Atlántico (Comisión Tripartita, 2007).

Infraestructura en el Urabá antioqueño

Aeropuertos

Las infraestructuras de relación aéreas del Urabá antioqueño las constituyen básicamente los aeropuertos que poseen los municipios de Carepa y Turbo; estos aeropuertos se caracterizan por ser de atención regional. “Su importancia radica también en el apoyo que este puede prestar a las actividades comerciales de la subregión, además por el servicio que puede prestar a docentes universitarios, a los ganaderos, militares y empleados públicos y en general a particulares”. (Gobernación de Antioquia, 2012)

Se destaca la construcción de un nuevo Terminal de pasajeros y la readecuación de la pista, como los elementos más importantes de la transformación que sufrirá el aeropuerto de Carepa, en cabeza del consorcio colombo-chino Air Plan.

El Gobierno Nacional, por intermedio de la Aeronáutica Civil, proyecta ampliar los niveles de servicio que se ofrecen a los usuarios del transporte aéreo regional, buscando además mejores posibilidades de desarrollo de la aviación en esta parte del país.

Carreteras

En cuanto a la posibilidad de conexión por medio de las infraestructuras de relación terrestre con el mundo, el Urabá antioqueño se localiza en una posición potencialmente privilegiada, pues por ella cruzan ejes longitudinales y transversales que conectan a Colombia y Antioquia con el mundo, tal es el caso de los ejes Medellín- Turbo- Carretera Panamericana y Autopista de las Américas.

En consecuencia la posibilidad de conexión el resto del departamento y con el país también es ventajosa, por las posibilidades que posee la subregión debido a su localización estratégica en un cruce de sistemas de transporte como lo son carreteras y río, sin descartar las posibilidades de conexión aérea. Además se encuentra la zona de puerto en Turbo. De otro lado, es necesario terminar la carretera panamericana, la cual le queda un tramo pendiente de 58 km en Panamá (Yaviza- Palo de Letras) y de 50 km en Colombia (Palo de letras- El 40) además de ampliar, adecuar, mejorar y completar la transversal del Caribe desde Turbo, pasando por los municipios de Planeta Rica- Córdoba, Achí, El Banco en Bolívar, Agua Clara- Cesar, Sardinias y Cúcuta- Santander para salir a San Cristóbal y de allí al resto de Venezuela. (Gobernación de Antioquia, 2012)

La subregión cuenta con una vía principal que atraviesa la subregión (la autopista Medellín-Turbo), y de allí con la autopista de las Américas que va sobre la región del Caribe colombiano.

En un amplio contexto, se podría pensar que el desarrollo económico y social que se logrará en Urabá, debe darse en una perfecta alineación de todos los proyectos y programas que

la Gobernación de Antioquia y entidades privadas pretenden iniciar en dicha región; dado que el desarrollo de un proyecto va ligado intrínsecamente al desarrollo de otro.

Realizando una lectura de los indicadores de calidad de vida de la región, se puede evidenciar el atraso social y las necesidades básicas insatisfechas que poseen los urabaenses, hecho que no permite un crecimiento evidente, como el que debería tener esta región tan privilegiada por su posición geoestratégica. Sin embargo, se proyecta un cambio que genere bienestar, una transformación fundamentada en el mega proyecto del puerto, generando una nueva vocación económica y crecimiento asertivo integral.

Se trata de toda una apuesta por jalonar el crecimiento del Urabá antioqueño, región que posee todo el potencial para convertirse en centro de progreso económico no solo del departamento sino de todo el país.

9 IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO QUE TENDRÁ PUERTO ANTIOQUIA EN URABÁ.

Además de conocer la posición estratégica en la que estará ubicado Puerto Antioquia, los proyectos de infraestructura que se implementarán en la región del Urabá, el impacto que tendrán sobre sus habitantes, es importante conocer qué planes de acción se están implementando para que sean principalmente los urabaenses quienes se beneficien de estas oportunidades y realmente se capaciten para ser partícipes de proyectos de esta dimensión.

9.1 Impacto social de Puerto Antioquia

Uno de los planes de acción que se está llevando a cabo es Nuevos empleos y Oportunidades - NEO, que busca fortalecer las competencias de los jóvenes para laborar en el

puerto. Es una iniciativa que tiene como propósito mejorar la calidad del capital humano y la empleabilidad de los jóvenes pobres y vulnerables de América Latina y el Caribe.

Con el proyecto Neo se aspira a tener en tres años a 13.660 jóvenes del Urabá aprovechando las oportunidades laborales del territorio. Neo busca fortalecer competencias y habilidades y desde la educación brindarles a los jóvenes entre los 18 y 29 años, orientación para las oportunidades. Hasta el momento se han certificado 200 jóvenes Neo para el trabajo y desarrollo humano en la región.

En Urabá el proyecto Neo tiene una proyección a tres años y pretende dejar un modelo que pueda ser transferible a otras regiones de Colombia. “Entre varios de los aspectos que NEO desarrollará en Urabá está una plataforma de intermediación laboral y el fortalecimiento de la educación media y el desarrollo humano. Este convenio contará con un apoyo de cooperación técnica no reembolsable por un millón de dólares por parte del Banco Interamericano de Desarrollo - BID/Fondo Multilateral de Inversiones- FOMIN y el ente internacional espera aportes de tres dólares por cada uno de los ofrecidos” (Universidad de Antioquia, 2013)

“El proyecto Neo arrancó con un capital de 6 millones de dólares, 75% aportados por aliados de sectores empresariales, gremiales y educativos de Urabá, y 25% por el Fomín (Fondo Multilateral de Inversiones del BID).” (El Colombiano, 2014)

En la actualidad, Neo está en 10 países de Latinoamérica, pero en Colombia el piloto es Urabá. “La alianza NEO Urabá está conformada por Comfenalco Antioquia, la Gobernación de Antioquia, el Departamento para la Prosperidad Social de la Gobernación de Antioquia, Fundación Corona, Augura, Corbanacol, Fundauniban, Microempresas de Colombia, SENA, Cámara de Comercio de Urabá, ICBF, Comfama y la Universidad de Antioquia”. (Comfenalco, 2014)

Lo anteriormente expuesto se resume en la siguiente afirmación:

“Una vía sin puerto no es posible, un puerto y unas vías sin un sistema donde la gente viva dignamente, que tenga una buena oferta de educación, que se pueda preparar a lo que va a

demandar toda esa nueva concepción del desarrollo hacia futuro, tampoco será posible”. (Restrepo, 2014)

En concordancia, para que este tipo de proyectos funcionen y cumplan con su propósito general a cabalidad se debe implementar una serie de transformaciones de tipo social, económico, de infraestructura, educativo, que aseguren el éxito del proyecto y el crecimiento económico y social en la región.

Es por esto que se está vinculando la Universidad de Antioquia para fortalecer la relación Universidad – Empresa – Estado, con el fin de direccionar la educación Superior, Técnica y Tecnológica y de garantizar la pertinencia, calidad y accesibilidad.

La Universidad de Antioquia posee ya sedes de ciencias del mar ¹⁴ en los municipios de Turbo, Carepa y Apartadó, ofertando programas académicos que capaciten a los jóvenes urabaenses para aprovechar las potencialidades marinas de la región en los dos extensos litorales, el Pacífico y el Atlántico.

Algunos de los programas académicos ofertados son:

Administración de empresas

Contaduría Pública

Ingeniería Bioquímica

Ingeniería Agroindustrial

Ingeniería Oceanográfica

Ingeniería Ambiental

Ecología de zonas costeras

¹⁴ Ciencias del mar: Son estudios destinados a la formación de futuros científicos en los aspectos biológicos, oceanográficos, meteorológicos y ecológicos relacionados con el mar. (Universidad de las Palmas de Gran Canaria, s.f.)

Expectativas de los habitantes del Urabá respecto a Puerto Antioquia.

La idea de contar con un puerto en la región del Urabá causa en los habitantes del territorio muchas expectativas y auguran grandes ventajas para la región como lo reflejan los siguientes testimonios:

Según la noticia “Puerto Antioquia pone a soñar a los jóvenes de Urabá” publicado en el periódico El Colombiano: "Para nosotros va a ser una gran oportunidad, y más con el puerto, que nos va a traer muchas cosas buenas, acá los jóvenes se estaban perdiendo", comentó Neila Doria, líder de Nueva Colonia. "Nosotros vamos a aprovechar todo lo que traiga el puerto", añadió Marisol Perea, otra líder del lugar.

Por otro lado, el nombre Puerto Antioquia no convence a muchos urabaenses, pues consideran que es una invisibilización a su tierra, consideran que debería llamarse Puerto Urabá o Puerto Turbo o Puerto de San Sebastián de Urabá, en honor a su historia y cultura. Pero con la denominación Puerto Antioquia definitivamente no se sienten identificados.

“Amamos Antioquia, pero exigimos respeto para Urabá y Turbo. Nuestro territorio debe ser exaltado como propio, mas no invisibilizado o estigmatizado para quitarle protagonismo en el departamento” (Granados, 2014)

“En Colombia no se quiere reconocer a Urabá por las cosas buenas y cuando llegan las oportunidades como estas, nos las arrebatan” (Granados, 2014)

En cuanto al proyecto Neo Urabá los habitantes tienen grandes expectativas, puesto que Neo comenzó a indagar sobre los posibles perfiles que serán necesarios para el desarrollo de Puerto Antioquia, entre algunos de los que fueron identificados están: Auxiliares de operaciones, oficios varios, supervisores, coordinadores de procesos, jefe de operaciones,

perfiles que Neo espera lograr formar oportunamente a través de su articulación con el SENA e Instituciones de educación para el trabajo y desarrollo humano – ETDH, todo esto con el fin que las oportunidades laborales se queden entre la población joven de la región.

Con el fin de poder hacer una lectura real de las opiniones de la gente a cerca del megaproyecto portuario, se realizó una entrevista al señor Sebastián Orozco, Comunicador Social encargado de la emisora de la Universidad de Antioquia en la seccional Urabá, conocedor del tema. Dicha entrevista se encuentra transcrita de forma fidedigna en el Anexo 8.

Se pudo observar que él percibe el desarrollo de Puerto Antioquia como un proyecto de orden privado, que termina por generar una afectación directa sobre el valor y el concepto de la tierra en el Urabá antioqueño, incluso en tierras cercanas como Turbo y Chocó.

Las expectativas con el desarrollo portuario, está básicamente en generar uniones comerciales con Panamá, Norte, Centro y Suramérica. Termina por redimensionar al Urabá antioqueño como epicentro comercial, empresarial y de desarrollo marítimo.

Son muchos los efectos sociales que trae consigo el desarrollo de la zona, éste tendrá una incidencia directa en la empleabilidad de los jóvenes. El proyecto Neo auspiciado por el BID es el precursor de los cambios en estas interpretaciones, dado que uno de sus principales motivadores es la capacidad de ofrecer nuevos programas académicos que impacten con una nueva visión desde el cambio de vocación económica. Para esto ofrecer programas como Logística, Negocios Internacionales, Comercio Exterior, Ciencias del Mar, se vuelve imprescindible para la transformación de la región.

Por otra parte, todo este desarrollo pierde sentido si no se alinea con proyectos de vida. Este es un mega diseño que debe nacer de los habitantes de Urabá y permanecer en ellos para visionar su desarrollo integral.

El proyecto de infraestructura que se pretende realizar en la región generará por sí solo todo un reajuste de todos los factores y actores del lugar, es innegable que se deberá dar inicio a un ejercicio de adaptabilidad para los nuevos cambios y los impactos que los diferentes proyectos causarán en Urabá.

9.2 Impacto económico de Puerto Antioquia

Uno de los factores más importantes en las economías está orientado hacia el alcance de desarrollo y crecimiento económico, puerto Antioquia como mega proyecto se proyecta hacia la ampliación de oportunidades, la participación en la economía mundial, la intervención en nuevos mercados o mercados que antes se consideraban inasequibles tanto en territorio como en población. En los siguientes párrafos se realiza la descripción del impacto que este proyecto tendrá en el campo económico.

Distancia de la ciudad de Medellín a los diferentes puertos.



Imagen 9: Distancia de Medellín - Puertos

Fuente: Tomada de Legiscomex

Recuperado de: <http://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/desarrollo-portuario-urabari277.pdf>

Abril 27/2015 Hora: 6:00 pm

Es notable la diferencia en distancias entre Medellín y otros puertos de Colombia. La malla vial del Puerto de Urabá es definitiva para mejorar la competitividad de los sectores exportadores, teniendo en cuenta que el transporte terrestre en el país sobresale por sus elevados costos.

La distancia entre Medellín y Turbo es de 350 kilómetros (km), mientras que de Medellín a Santa Marta es de 843 km, es decir, un 42% menos de trayecto recorrido hacia distintos puertos. El ahorro en el transporte entre Barranquilla y Turbo es de un 47%, en comparación con Cartagena con un 56%. Hasta el Puerto de Buenaventura el recorrido es de 499 km, lo que equivale a un 70% de ahorro en distancia.

Con las futuras vías previamente mencionadas, Puerto Antioquia estará a cuatro horas y media de Medellín por lo que esta región tendría un gran desarrollo agroindustrial e industrial,

que la convertirán en una de las más atractivas de Colombia y con una excelente disminución en el valor del fletes para los importadores y exportadores.

Así mismo, permitirá la optimización del recurso humano, de la infraestructura de la zona, del uso de equipos e indudablemente se producirán unos ahorros y menores costos que harán que los productos colombianos sean más competitivos en los mercados internacionales.

“Los empresarios de Bucaramanga y Medellín tienen grandes expectativas por el megaproyecto para impulsar las exportaciones del calzado, las confecciones y agilizar los trámites de comercio exterior”. (Legiscomex, 2013)

Al permitir el desarrollo del puerto, Colombia aumenta su participación e importancia geoeconómica frente a EE UU y la UE, ya que dada la magnitud de sus riquezas en recursos naturales, biodiversidad, el clima, el agua y su posicionamiento geoestratégico, el Golfo de Urabá es un territorio que permite el avance de proyectos de gran envergadura, produciendo altos dividendos, objetivo final de los inversionistas nacionales e internacionales.

“Estas diferencias en distancia se convierten en beneficios para los empresarios antioqueños, dado que internacionalmente el costo de mover una tonelada por kilómetro es de 1 centavo de dólar, mientras que en Colombia es de 6 centavos de dólar”. (Legiscomex, 2013). Al disminuir las distancias, el costo total para exportar o importar un producto resultaría menor.

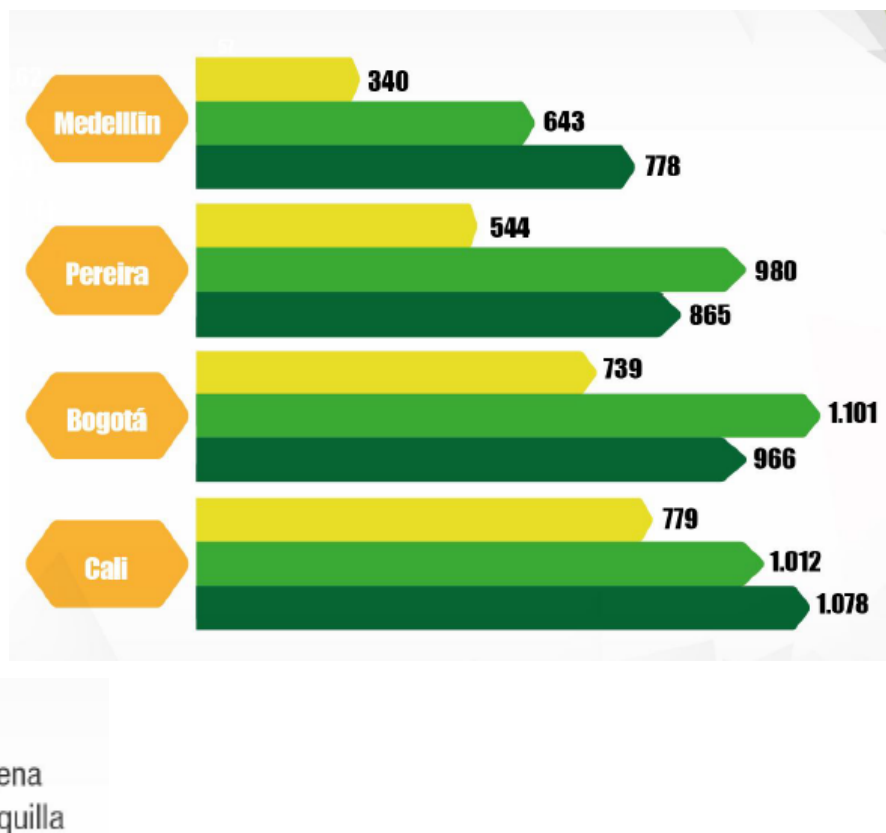


Imagen 10: Ventaja comparativa del puerto de Urabá

Fuente: Presentación: “Por qué invertir en Urabá”, aportada por el profesor Mauricio Gómez.

Abril 27/2015 Hora: 7:00 pm

Se puede evidenciar la distancia en kilómetros de las principales ciudades del país a los puertos de Cartagena, Barranquilla y Urabá, y se puede concluir que la distancia al puerto de Urabá es mucho menor que a los demás puertos, lo cual permite a los empresarios tener una reducción en costos significativa en la exportación e importación de productos.

“Se ha estimado que la reducción en costos de transporte de carga de la conexión entre las ciudades y el puerto de Urabá sea proporcional a reducción de distancias, frente al puerto de Cartagena”. (Comision Tripartita, 2011)

La ventaja comparativa de puerto Antioquia no será solo en términos de distancia, si no en una cantidad de variables descritas posteriormente.

Cuadro comparativo de Importaciones Turbo vs Cartagena:

Con el fin de mostrar un escenario real de lo que el puerto de Urabá puede significar en materia de importaciones, se toman como referencia las cantidades y valores que la empresa Colombiana Estra, ubicada en la ciudad de Medellín y dedicada a la fabricación y distribución de productos plásticos para el hogar y la industria, mueve desde el puerto de Urabá en comparación con el puerto de Cartagena:

CUADRO COMPARATIVO DE IMPORTACIÓN 2012		
PROCESO	TURBO	CARTAGENA
Plazo de Entrega	6 Días apróx.	7 Días apróx.
Total Contenedores / 40' ft	51	102
Total Toneladas Polietileno	1.300	2.696
Inicio Proceso de Nacionalización	Inmediato	Confirmación Transmisión Árbol de Documentos
Costo Operación Vaciado Contenedor	No Aplica	US\$ 325
Costo Bodegaje Puerto - Interior	No Aplica	0,30% CIF
Flete Terrestre Destino Medellín TM	US\$ 47	US\$ 76
Términos Incoterms	FOB Freeport - Texas	CFR Cartagena
Valor Total US\$ Importación Polietileno	US\$ 2'063.000	US\$ 4'441.000
Ahorro por Año	US\$ 128.000	

Tabla 6: Cuadro Comparativo Importaciones
Fuente: Industrias Estra

Recuperado de: <http://www.estra.com/>

Mayo 2/2015 Hora: 4:00 pm

A pesar de que las cantidades en toneladas que se pueden transportar desde el puerto de Turbo son menores a las de Cartagena, es indudable que el ahorro en tiempo y dinero desde Urabá es muy importante, se observa un ahorro significativo de dinero en los fletes terrestres, debido a la reducción en distancia, el ahorro en un año es de US\$ 128.000, cifra que puede estimular el uso del nuevo puerto en Urabá.

En materia de importaciones, por este puerto se podrían entrar; fertilizantes, papel, vehículos, mercancía a granel, maquinaria y carga en general. (Arbeláez J., 2014)

Cuadro comparativo de Exportaciones Turbo vs Cartagena:

De igual manera, se tomarán como referencia las exportaciones de la empresa Estra, hechas desde el puerto de Urabá a San José de Costa Rica en comparación con el puerto de Cartagena:

CUADRO COMPARATIVO DE EXPORTACIÓN 2012		
PROCESO	MEDELLÍN - URABÁ	MEDELLÍN - CARTAGENA
Plazo de Entrega Terrestre Medellín	15 Horas apróx.	2 Días
Tiempo de Ingreso a Instalaciones Portuarias - Zona de Exportación	Inmediato	De 4 a 6 Horas
Costo Vaciado, Movilización Contenedor para Inspección Antinarcóticos y Llenado Contenedor	US\$ 150 / Antinarcóticos y Cargue US\$ 60 / Cargue	US\$ 600
Tiempo Inspección Antinarcóticos y Llenado Contenedor	1 Hora 35 minutos	De 4 a 6 Horas
Vuelta Contenedor,, Corte Extemporáneo	No Aplica	US\$ 45
Costo Operación Portuaria Exportación	US\$ 10	US\$ 175
Frecuencia de Itinerarios Navieras	2 Buques semanales	1 Buque semanal
Plazo de Entrega Internacional	2 Días hasta San José de C.R.	4 Días hasta San José de C.R.
Términos de Venta	Incoterms CFR San José de C.R.	Incoterms FOB Cartagena

Tabla 7: Cuadro Comparativo Exportaciones

Fuente: Industrias Estra

Recuperado de: <http://www.estra.com/>

Mayo 3/2015 Hora: 8:00 am

El tiempo que se ahorra la empresa Estra para enviar sus mercancías desde Medellín a Urabá en vez de Medellín a Cartagena de 2 días a 15 horas aproximadamente es relevante, lo mismo que el ahorro en dinero de la operación portuaria para exportación de US\$ 10 a US\$ 175, significa una disminución de costos y por ende un aumento en la rentabilidad que no es indiferente para ninguna empresa que desee internacionalizar sus productos.

Además es notorio el plazo de entrega a San José de C.R. de solamente 2 días desde Turbo en vez de 4 días desde Cartagena.

En materia de exportaciones, por el puerto de Urabá podrían salir café, productos agrícolas y carga en general.

Proyección de Puerto Antioquia:

Urabá se puede convertir, en uno de los puertos más competitivos a nivel internacional frente a otras terminales debido a su ubicación estratégica, que le permite ser el centro regional que atienda los mercados del:

Caribe

TLCAN – Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA – North American Free Trade Agreement)

Europa

Cuenca del Pacífico: Comprende los territorios que están alrededor de la costa del océano Pacífico.

Así como la intercomunicación de los mercados asiático y atlántico.

Además el Puerto de Urabá tiene una ventaja competitiva clara por su distancia a los receptores y originadores de carga del centro del país y estaría en capacidad de captar un

porcentaje importante de la demanda de servicios portuarios de los departamentos de Cundinamarca, Antioquia y el eje cafetero.

Empresas relevantes establecidas en Urabá, no bananeras: (Agrícola Santamaría, 2014)

Cajas de cartón (Corrugados del Darién y Fábrica de cartón de cajas de C.I. UNIBAN)

Fábrica de plásticos (Fábrica de plásticos de C.I. BANACOL)

Astilleros para construir barcas y planchones (Astillero UNIBAN, Astillero BANACOL)

Fábricas de estibas (Madesierra, Belmonte, Maderas y estructuras, Retiro)

Fábricas de productos alimenticios.

Fábricas de carrocerías para camiones (Carrocerías Popeye, Carrocerías Currulao)

Fábricas de muebles de madera fina (Aserrío Chinita, Aserrío los cuartos, Muebles Carepa, Aserrío Osvaldo Restrepo; Uramuebles, Muebles Tekaban)

Embotelladoras de Postobón y Coca Cola

Almacenes Éxito, Carrefour.

Empresas que utilizan los servicios el puerto actualmente son:

UNIBAN- Unión de Bananeros de Antioquia, primera compañía bananera Colombiana, con un 32% de participación en las exportaciones de banano y un 43% en exportaciones de plátano en Colombia.

BANACOL- Empresa transportadora de banano, se encuentra en los puertos de Eddystone PA, en USA, Turbo en Colombia y Moín en Costa Rica.

Augura

PROANTIOQUIA

Grupo Bananeras

Industrias Estra

Familia

Desventajas del Puerto de Urabá en la actualidad:

Calado: Una de las principales debilidades del puerto es que tiene un calado natural que impide su óptima operación, por este motivo es que buques con un peso bruto mayor a 8.000 toneladas no pueden ingresar adecuadamente, debido a esto los buques deben quedarse en altamar esperando a ser cargados por los remolcadores agregando de esta manera más pasos al proceso del movimiento de la carga.

Ingreso por vía terrestre: La conexión con el resto del país es el gran inconveniente que presenta este puerto, ya que el no tener vías de acceso adecuadas hace que las empresas opten por no tomar riesgos por el hecho de incurrir en incumplimientos o retrasos en el transporte hacia el puerto, esto ocasiona que las empresas tengan que acudir a los otros puertos del país inclusive sabiendo que los costos y tiempos son más elevados.

Carga que moviliza: Este puerto está básicamente adecuado para el movimiento de banano y demás frutas, además de esto no cuenta con los medios para mover grandes volúmenes de carga ya que carece de grúas para hacerlo, no cuenta con suficientes depósitos o bodegas de almacenamiento, todo esto da como resultado retrasos para aquellos que utilizan los servicios del puerto. (Universidad de Medellín, 2014)

Estrategias de mejoramiento en el Puerto de Urabá

Si bien el puerto de Urabá cuenta con una ubicación estratégica, se hace necesario algunas mejoras estructurales que conlleven a conquistar el mercado de los puertos más importantes de Colombia. (Cartagena, Buenaventura, Barranquilla).

- El Puerto de Urabá actualmente no cuenta con muelle para cargue y descargue de mercancías, convirtiéndose en una gran oportunidad logística y operativa. PIO S.A.S Iniciara en el segundo semestre del año 2015 la construcción del muelle y en general del puerto. Se beneficia el interior de país donde se produce el 70% del PIB Nacional.
- Su ubicación estratégica ofrece ventajas para las ciudades del centro-sur del país, acorta tiempos y costos logísticos, sin embargo su malla vial no es buena estructuralmente, así mismo el orden público no ofrece garantías. Debido a esta problemática es que se desarrollan actualmente las Autopistas de la prosperidad, esta conectaran a el puerto de Urabá con el de Buenaventura en tan solo 12 horas.
- El puerto cuenta con un calado natural, lo que hace que los buques de más de 8.000 toneladas se carguen-descarguen en altamar, La empresa de inversión privada PIO S.A.S desarrollara las obras de calado. Las concesiones y licencias ambientales ya se encuentran aprobadas. Con el desarrollo de estas estrategias el puerto de Urabá se convertirá en el puerto más importante para Colombia, ampliando las exportaciones e importaciones de productos. El Puerto de Urabá, una apuesta de funcionamiento y mejoramiento Logístico 2014 36 diversificando e industrializando la región, generando empleo, dinamizando la economía de la región, ofreciendo mayor oportunidad e inclusión social para sus habitantes. (Universidad de Medellín, 2014)

9.3 Urabá, impulsador del crecimiento antioqueño

Puede evidenciarse en niveles socioeconómicos relacionados con campos culturales, económicos, sociales y demás como puerto Antioquia generara nuevos paradigmas y nuevos modelos fundamentados en el bienestar. A continuación se realizan diferentes puestas de los factores anteriormente mencionados para evidenciar el alcance y proyección de este proyecto en el país, el departamento y la región.

“Urabá se puede convertir en uno de los puertos más competitivos a nivel internacional frente a otras terminales, debido a su ubicación estratégica, que le permite ser el centro regional que atienda los mercados del Caribe, a países que conforman el Tratado de Libre Comercio de

América del Norte (TLCAN), Europa, La Cuenca del Pacífico, así como la intercomunicación en los mercados asiáticos”. (Legiscomex, 2013)

Importancia de Urabá para el mundo

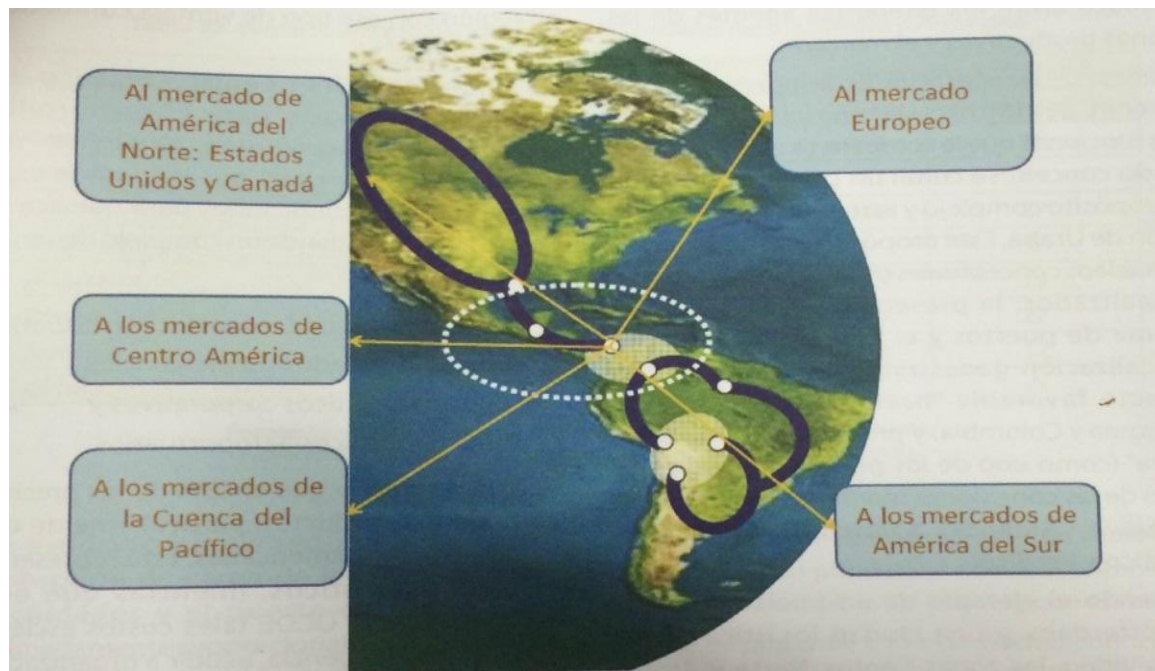


Imagen 11: Importancia estratégica mundial de Urabá

Fuente: Expodesarrollo 2009. Zonas francas

Es posible que la ejecución de un proyecto como este dinamice la economía de la región antioqueña y aún más del país, logrando solucionar problemas sociales, al generar empleo, mejorar las condiciones de vida de su comunidad, mediante cambios ambientales, políticos, y educacionales.

La Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia señala que en cuanto a las proyecciones de cargas, el Puerto de Urabá tendrá un mercado potencial de 12 millones de toneladas concentrado en carga de contenedores y suelta.

Según un análisis de Legiscomex.com, el Golfo de Urabá puede contribuir de una manera significativa al desarrollo de comercio exterior antioqueño, haciéndolo mucho más competitivo y eficiente en cuanto a los costos logísticos, aprovechando su privilegiada ubicación estratégica y geopolítica.

Promoción de Actividades Económicas:

Se busca la promoción y gestión de nuevas líneas de negocios e inversión pública y privada, incluida la inversión extranjera directa, en actividades ligadas al aprovechamiento de la localización costera y portuaria. Estas nuevas actividades deben considerar tanto el aprovechamiento de los recursos marinos, el desarrollo del potencial turístico de Urabá, la ampliación y diversificación de las actividades agroindustriales y mineras, como la creación y el fortalecimiento de clúster regionales asociados a los nuevos ejes de desarrollo en torno al mar.

Apuestas productivas para Urabá 2011-2020

Clúster del moderno sistema de puertos

“Serán parte fundamentales de esta estrategia dos cadenas productivas; los eslabones productivos y de servicios relacionados con el sistema portuario y la constitución de un centro de logística y servicios de comercio Nacional e Internacional.” (Comision Tripartita, 2011)

Es necesario contar con entidades de orden público privadas que estén articuladas como: Aduana, ProColombia¹⁵, dirección de inversión extranjera, oficinas de recepción de transferencias internacionales, servicios cambiarios, entre otros.

¹⁵ PROCOLOMBIA ofrece una asesoría profesional y detallada para aquellos inversionistas que encuentran en Colombia interesantes oportunidades de negocios en diferentes sectores económicos. La promoción de las exportaciones no tradicionales en mercados con potencial, la atracción de inversión extranjera directa en

Cadena productiva de servicios logísticos y de comercio nacional e internacional

Tendrá como enfoque la distribución física internacional. De esta manera, se aprovecharán todo tipo de acuerdos de integración comerciales presentes y futuros con diversas regiones.

Este proyecto se apoyará de la zona franca. En el año 2008 la Dirección de Aduanas Nacional aprobó la operación legal de la zona franca de Urabá. Se espera pueda tener la capacidad de generar 80000 empleos. Se busca que se maneje un inventario de mercancías de múltiples procedencias y distribuirlo con rapidez. Además, se busca prestar un servicio integral que aumente la inversión extranjera.

“Las empresas instaladas allí tendrán un impuesto de renta del 15%, cuando a nivel nacional se paga el 33%, todos los bienes estarán exentos de IVA. Las empresas instaladas en la zona tendrán exención del impuesto de industria y comercio durante 10 años y una baja en la tarifa del impuesto predial, debido a que Urabá es una zona aduanera especial” (Comisión Tripartita, 2007)

Este factor permite el alcance de diferentes factores, entre los más importantes encontramos: Avance a costos competitivos, mejora de la logística de entrada y salida, aprovechamiento de la integración vertical y la búsqueda de menos dependencia del tipo de cambio.

Sistema Portuario de Urabá en 2020

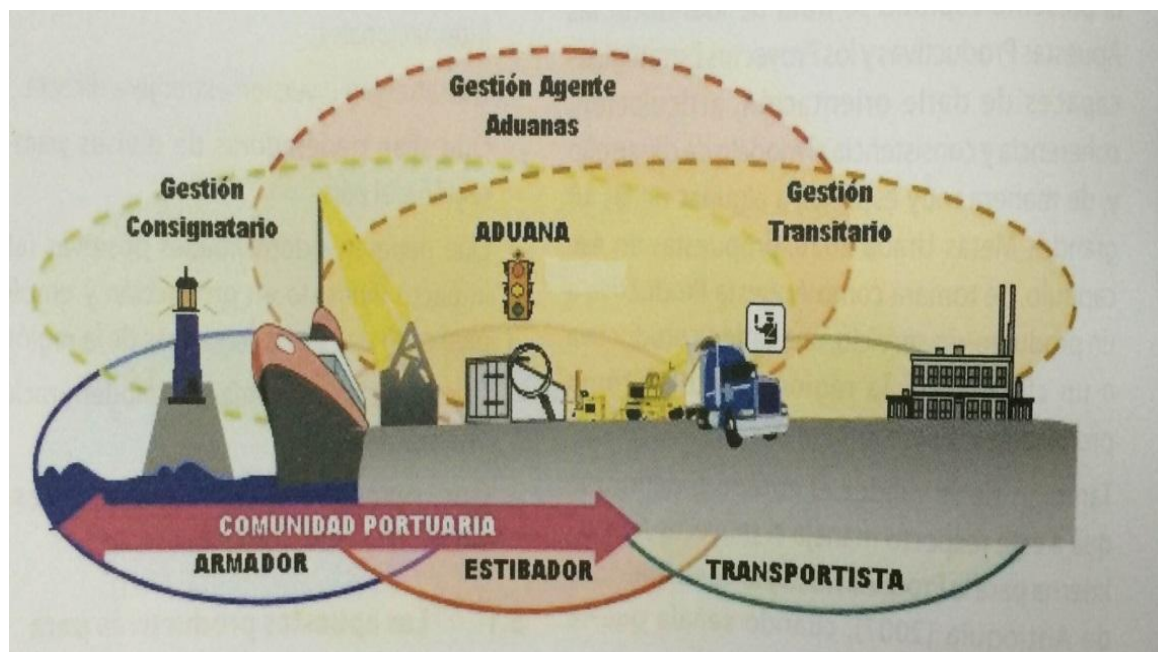


Imagen 12: Eslabones de la cadena productiva del sistema portuario de Urabá 2020

Fuente: Equipo consultor para el PESU- Darién

Mayo 7/2015 Hora: 9:00 pm

Impacto Puerto Antioquia en Modelo de desarrollo económico y social de Urabá

Ejes del modelo de desarrollo de Urabá

Eje 1: Múltiples y complejas dimensiones del desarrollo

“Clúster, cadenas productivas y sectores; procesos con alta acumulación de capital, impactos sociales deseables (sistema portuario, agroindustria del banano y el plátano, centro de

logística y servicios de comercio nacional e internacional, impulsos y algunos cultivos de la agricultura tradicional, reconversión de la ganadería y turismo)”. (Comision Tripartita, 2011)

La propuesta de modelo económico, se radica en perfilar un sistema productivo que en conjunto con la sociedad alimente el empresarismo, las cadenas productivas y conformando unas nuevas. Aumentando de la manera anterior la competitividad y las ventajas comparativas del territorio. El sistema productivo que se planea debe incluir todos los grupos sociales y actores de esta subregión.

Atributos necesarios para garantizar la dinamización del modelo de desarrollo de Urabá según plan estratégico de Urabá- Darién 2011-2020

Generadoras de empleo en la región y en sus tres zonas.

Que incrementan el valor agregado.

Que sean compatibles con vocaciones, aptitudes, ventajas comparativas o competitivas existentes en la región.

Que incorporen ciencia, tecnología e innovación.

Que atiendan mercados crecientes, en lo posible con inversión en cadenas productivas internacionales.

Que atraigan inversión extranjera directa.

Que sean generadoras de divisa para la región y el país.

Que generen externalidades positivas.

Que fortalezcan y promuevan la modernización institucional.

Que sean socialmente incluyentes y ambientalmente sustentable.

Eje 2: Las capacidades endógenas de desarrollo de las tres zonas y su carácter de asentamientos urbanos

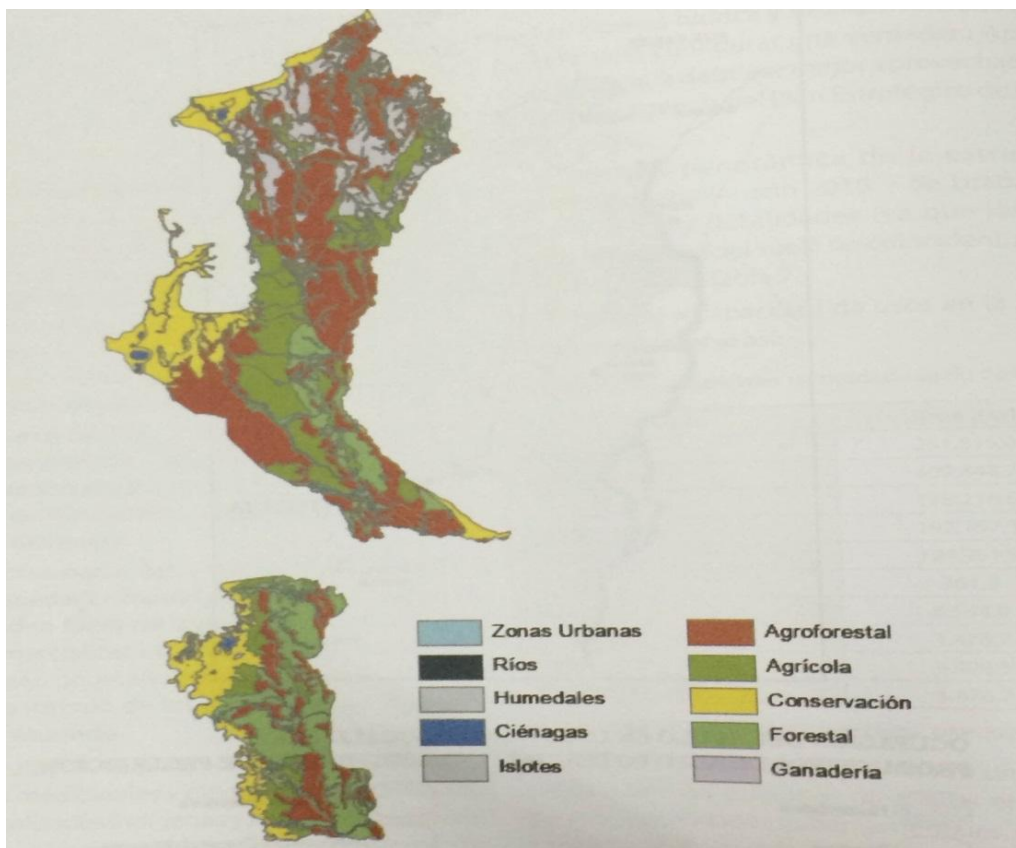


Imagen 13: Usos potenciales del suelo de Urabá

Fuente: Perfil subregional de Urabá DAP, 2009

Mayo 7/2015 Hora: 9:30 pm

“Es necesario que las unidades productivas agrícolas en cada una de las tres zonas, logren una especialización productiva que sea reflejo de mayor eficiencia y productividad, requiere la adopción de práctica, y con estímulos económicos de por medio, de estrategias de asociatividad, que hagan realidad los aprovechamientos de economías de escala, capaces de producir rentabilidades atractivas para darle sostenibilidad financiera y productiva a los cultivos”. (Comision Tripartita, 2011)

“A dicho sistema debe incurrir, tanto institucionalidad como la presencia activa de la población, bajo una cultura y un modo de actuación que no solo es económica, sino de carácter territorial” (Comision Tripartita, 2011)

Apuestas para la zona Norte	Cacao Maíz Cárnicos Minería del carbón Turismo
Apuestas para la zona centro	Caucho Piña Cultivo y agroindustria de la yuca Cultivo de palma de aceite
Apuestas para la zona de Atrato medio	Agua

Tabla 8 Apuestas productivas para algunos productos agrícolas

Eje 3: Los vínculos internacionales de carácter estructural

La región de Urabá ha desarrollado estrechos vínculos con múltiples países y regiones del mundo, gracias a su posición geoestratégica y su vocación económica.

En el 2009 Urabá era participe de más del 10% de la oferta mundial del banano con un aporte de 100 millones de cajas de fruta, para un valor de 700 millones de dólares en exportación.

Gran potencial como región receptora de inversión extranjera directa, con el fin de patrocinar la riqueza carbonífera.

La presencia en Urabá de un denso sector comunitario, social, institucional y educativo, la hacen una región con alto potencial para ser sujeto y objeto de diversas clases de transferencias de recursos bajo la modalidad de la cooperación internacional.

- Mayor flujo de comercio internacional de bienes.
- Mayor flujo de comercio internacional de servicios.
- Recibir un mayor nivel de inversión extranjera directa.
- Mayor recepción de flujos de transferencias, por cooperación internacional, particularmente para los sectores comunitario, social, institucional y educativo.

1. Lograr un índice de desarrollo humano que pase de Medio- Bajo a Medio- Alto.

2. Alcanzar un ingreso por habitante de 8056 Dólares corrientes:

Presupone tener un PIB total de 6.027,5 millones de dólares, con una población estimada de 748.112 habitantes y una tasa de crecimiento de la economía urabaense alrededor del 8% en los próximos años.

3. Su PIB representara el 12% del PIB de Antioquia.

4. Los once (11) municipios exhibirán un índice de desempeño fiscal entre 65 y 80 puntos, es decir un nivel Medio- Alto.

5. Reducir la pobreza al 35%.

6. Generar 76000 nuevos empleos formales directos.

7. La capacidad endógena de desarrollo de las zonas permitirá alcanzar el siguiente nivel para cada una:

ZONA CENTRO	Será centro subregional predominante, según el análisis funcional de sus asentamientos urbanos. Será zona de consolidación, según sus capacidades endógenas de desarrollo.
ZONA NORTE	Será centro de relevo principal predominante. Será zona en expansión.
ZONA ATRATO MEDIO	Será centro local secundario predominante. Será zona en despegue.

8. Registrar 10 Innovaciones radicales y 100 innovaciones incrementales.

9. Tasa de homicidios alrededor de 26 por cada 100000 habitantes.

10. Logro de metas ambientales según CORPOURABA.

Tabla 9 Metas prospectivo- estratégicas de Urabá al 2020 el decálogo de Urabá

Fuente: Tomado de Plan estratégico de Urabá- Darién 2011-2020

Mayo 8/2015 Hora: 2:00 pm

Escenario tendencial de Urabá 2020

	TEMA ESTRATEGICO	SITUACION TENDENCIAL EN EL 2020	SITUACION DESEABLE EN EL 2020
1	La región como ecosistema estratégico de importancia mundial.	Mediocre	Bueno
2	Cuenca hídrica intertropical de Suramérica y cuenca solar del gran caribe.	Regular	Buena
3	Localización geoestratégica, conexión de las américas, comunicación interoceánica y portuaria.	Regular	Buena
4	Conformación territorial de la frontera.	Regular	Buena
5	Actividad económica dinámica versus baja reinversión y participación en los ingresos municipales.	Regular	Buena
6	Diversificación económica subregional.	Regular	Buena
7	Agricultura comercial versus economía campesina.	Mediocre	Buena
8	Concentración de la propiedad de la tierra.	Malo	Aceptable
9	El sistema urbano. Dotación y conectividad.	Regular	Buena
10	Integración territorial.	Regular	Buena
11	Fortalecimiento de la gestión pública.	Mediocre	Buena

12	Desarrollo humano integral.	Aceptable	Buena
13	La educación como eje transversal y garante de desarrollo.	Regular	Buena
14	Urabá; cultura, territorio y escenario de paz.	Regular	Buena
15	Centro logístico y de servicios de comercio nacional e internacional.	Regular	Bueno
16	Moderno sistema portuario.	Mediocre	Bueno
17	Zonas altamente integradas.	Regular	Buena
18	Sistema productivo territorial.	Regular	Buena
19	Población educada, justa y en armonía con la naturaleza.	Aceptable	Buena
20	Riqueza étnica y pluricultural.	Buena	Excelente
	Desempeño aproximado	56%	85.7%

Tabla 10 Situación tendencial (2020) de los veinte temas estratégicos de futuro de Urabá

Fuente: PESU- Fase I. Año 2006. Diagnostico Fase II; Año 2010. Opinión de expertos; Año 2010. Consulta a actores sociales EN TALLERES ZONALES; Año 2010.

Mayo 8/2015 Hora: 6:00 pm

Según la comisión Tripartita en el plan estratégico Darién 2011-2020; podemos inferir que la situación tendencial de Urabá puede ser la siguiente:

Los sistemas urbanos, estarán regularmente articulados. Apartado y Turbo mantendrán el carácter de centros de relevo principal, con una función económica subregional como apoyo financiero, en servicios administrativos, comerciales y sociales.

Se supone un escenario débil en la comunicación vial que garantice interacción entre cada municipio y entre zonas, así como entre áreas rurales y cabeceras con los sistemas de la región.

Se espera que el fortalecimiento y la modernización de la gestión pública apenas alcance un nivel mediocre. Un indicador señala que la entidad territorial financiera sus gastos principalmente con recursos de transferencia de la Nación.

Sin embargo, cuando realizamos un ejercicio de análisis con la posición deseable 2020 de este territorio, nos encontramos como factor generador de desarrollo Puerto Antioquia, aportando en áreas de crecimiento y bienestar como lo es la educación, la nueva vocación económica y modificaciones cultura empresarial. Se pone en manifiesto intervenciones adecuadas por parte del estado.

La diversificación económica en la región de Urabá estará en una condición regular en el 2020. Todo el proceso de crecimiento ha estado generalmente asociado a una ampliación de mercado. Sin un mercado en expansión, no es factible la división del trabajo, ni la especialización, ni la eficiencia en la producción, ni el aumento de la productividad; no es posible, en síntesis el desarrollo ni el crecimiento (Plan de integración Nacional, 1979)

La ampliación continua del mercado local y subregional para Urabá, daría lugar a la generación de economías externas o externalidades positivas. El aprovechamiento de dichas externalidades implica un aumento del ingreso y del producto regional. En este sentido, los macro proyectos estratégicos y las apuestas productivas que se seleccionen deben tener, como una de las virtudes, que sean propiciadoras de externalidades positivas; tales como: la innovación, la ciencia, transporte, conectividad y comunicaciones.

Si se lograra dotar a la región del sistema de transporte multimodal y de comunicación es que está demandando a la interiorización social y privada de las externalidades económicas que ello genera, representaría un potencial de alto crecimiento económico y desarrollo social con efectos de largo plazo.

Se requiere de construcción de infraestructura física que está proyectada y convertir a Urabá en un territorio y escenario de paz para que la región sea conocida internacionalmente y con incidencia por ser biodiversa y estar estratégicamente situada.

Desarrollo humano integral

El IDH mide el logro promedio de un territorio en este caso de una subregión como la de Urabá, en cuento a tres dimensiones básicas del desarrollo humano; Una vida larga y saludable, los conocimientos y un nivel decente de vida.

Para el 2020, Urabá tiene como objetivo alcanzar un IDH caracterizado como medio-alto, es decir, entre 0.78 y 0.85.

Importancia estratégica mundial

La esquina de América (Urabá) entra, sin lugar a dudas, a ser clave para que el país y Antioquia, se articulen decididamente a este panorama geoestratégico del mundo para el siglo XXI, como lo expresa un experto en materia, dado que la navegación marítima para transporte de carga en las próximas décadas requiere hacerse a través de grandes embarcaciones, la alternativa que reúne las mejores condiciones técnicas es Urabá.

Población educada, justa, pacífica y en armonía con la naturaleza

La región cuenta con una cobertura bruta importante de 122.24%. Sin embargo, en materia de calidad todavía el esfuerzo que debe hacerse es de gran magnitud. Lograr avances, manifiestos y probados en educación, se convierte en refuerzo para promover y alentar los comportamientos justos y pacíficos de la población.

Puerto Antioquia y el canal de Panamá

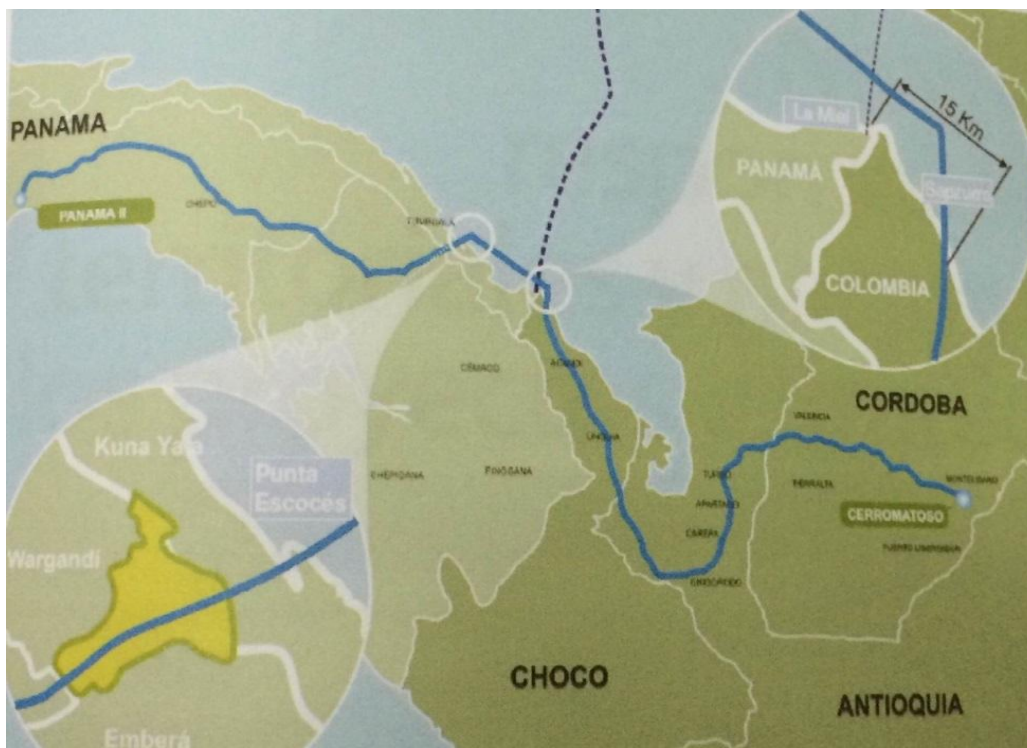


Imagen 14: Corredor Ambiental Optimo para el desarrollo del proyecto interconexión eléctrica Colombia – Panamá

Fuente: ISA- ETESA Avance proyecto interconexión Colombia- Panamá. Segundo simposio internacional sobre energía, ciudad de Panamá. Octubre de 2009

Recuperado de: <http://www.eprsiepac.com/contenido/interconexion-panama-colombia/>

Mayo 9/2015 Hora: 7:00 am

Urabá, toma un impacto y una participación aún más incidente fundamentándose en su cercanía al canal de Panamá. Lo anterior, gracias a que el mencionado mecanismo de transporte internacional durante los últimos años ha sido foco del gobierno de este país, y son varios los proyectos que se están llevando a cabo para la ampliación y la proyección del mismo.

“Panamá es un importante eslabón de la cadena de suministro mundial debido a que su posición geográfica con el Canal ha acortado distancias y ha servido como centro de redistribución de mercancías a diversos países de la región.

La ampliación del Canal de Panamá consiste en la construcción de dos complejos de esclusas¹⁶ de tres niveles cada una con tres tinas de reutilización de agua por nivel, una en el lado Pacífico y otra en el lado Atlántico.

Según los primeros informes del Canal, las nuevas esclusas permitirán el paso de entre 10 y 12 buques diariamente, adicionales a los 40 tránsitos diarios del Canal actual, dependiendo de la mezcla de buques.

El Programa de ampliación consta de los siguientes proyectos:

- Nuevas Esclusas (Tercer Juego de Esclusas), es la construcción de dos nuevos complejos de esclusas, lo que creará un tercer carril de tráfico.
- Canal de Acceso del Pacífico, es la excavación de un canal de 6.1 km de largo el acceso a las nuevas esclusas del Pacífico paralelo al lago Miraflores.
- El dragado de los cauces de navegación a lo largo de la vía acuática.
- Mejoras en el suministro de agua mediante el aumento de nivel operativo máximo del lago Gatún por 45 cm para mejorar suministro de agua del Canal y el proyecto.
- Las esclusas existentes permiten el paso de buques que pueden transportar hasta 5.000 TEU's. Después de la ampliación los buques Post -Panamax podrán transitar por el Canal, con un máximo de 13.000 TEU's.

El objetivo principal del Programa de Ampliación es aumentar la capacidad para satisfacer el crecimiento de la demanda con un mejor servicio al cliente. La ampliación duplicará la capacidad del Canal, que tiene un impacto directo en las economías de escala y el comercio marítimo internacional. Esto ayudará a mantener la competitividad del Canal y el valor de la ruta marítima a través de Panamá” (Canal de Panama, 2014)

¹⁶ Esclusas: Obras hidráulicas que permiten vencer desniveles, concentrados en canales navegables.

La fortaleza más interesante de puerto Antioquia, es su cercanía con el Canal de Panamá, debido a que le aportaría una demanda de servicios de transferencia de mercancías, otorgando nuevas alternativas a los inversionistas y los empresarios que comercialicen mercancías por esta zona, incrementando de esta manera indicadores económicos tales como: crecimiento, desarrollo, integración y apertura económica, aumento de exportaciones, destino de exportaciones y demás.

Se logra identificar como no solo se otorgan oportunidades a una población en el sentido estricto diferencial y específico en áreas socioeconómicas, sino también como se brindan oportunidades de impacto en otras áreas alternas, convirtiéndose en un proyecto transversal.

11 PRESUPUESTO

RUBROS	FUENTES			TOTAL		
	Estudiante	Institución – IUE	Externa			
Personal	4140000	1150000	1150000	6440000		
Material y suministro	3350000			3350000		
Salidas de campo	330000			330000		
Bibliografía	1003000			1003000		
Equipos	1413000			1413000		
Otros	2308000		863399	3171399		
TOTAL	14994000	1150000	2013399	15707399		
DESCRIPCIÓN DE LOS GASTOS DE PERSONAL						
Nombre del Investigador	Función en el proyecto	Dedicación h/semana	Costo			Total
			Estudiante	Institución - IUE	Externa	
Marcela Cardona Quintero	Estudiante - Investigadora	6h*46 semanas = 276 horas	\$1.200.000/30/8= \$5.000 hora			1380000
Liliana Montoya Restrepo	Estudiante - Investigadora	6h*46 semanas = 276 horas	\$1.200.000/30/8= \$5.000 hora			1380000
Yeritza Arboleda Hincapié	Estudiante - Investigadora	6h*46 semanas = 276 horas	\$1.200.000/30/8= \$5.000 hora			1380000
Diana Gómez Santamaría	Asesora del trabajo de grado IUE	2h*46 semanas = 92 horas		\$3.000.000/30/8= \$12.500 hora		1150000
Marcela Ruiz Pineda	Consultora – Enlace en Urabá.	2h*46 semanas = 92 horas			\$3.000.000/30/8= \$12.500 hora	1150000
TOTAL		1020 horas	4140000	1150000	1150000	6440000
DESCRIPCIÓN DE MATERIAL Y SUMINISTRO						
Descripción de tipo de Material	Costo			Total		

y/o suministro	Estudiante	Institución - IUE	Externa	
Elementos de papelería (lápices, lapiceros, hojas, tinta de impresora, CD's)	2090000			2090000
Digitador	690000			690000
Impresiones y fotocopias	450000			450000
Encuadernación	120000			120000
TOTAL	3350000			3350000
DESCRIPCIÓN DE SALIDAS DE CAMPO				
Descripción de las salidas	Costo			Total
	Estudiante	Institución – IUE	Externa	
Visitas a Bibliotecas	150000			150000
Visitas a la Gobernación de Antioquia	180000			180000
TOTAL	2780000			330000
DESCRIPCIÓN DE MATERIAL BIBLIOGRÁFICO				
Descripción de compra de material bibliográfico	Costo			Total
	Estudiante	Institución – IUE	Externa	
Libros	350000			350000
Revistas	125000			125000
Internet (supuestos- hora de alquiler)	528000			528000
TOTAL	1003000			1003000
DESCRIPCIÓN DE EQUIPOS				
Descripción de compra de equipos	Costo			Total
	Estudiante	Institución – IUE	Externa	
Computador Portátil	710000			710000
Memoria USB	15000			15000
Alquiler computador Sala Internet a \$2.000 la hora, 3 horas a la semana durante 11 meses.	276000			276000

Llamadas de celular a \$200 el minuto.	280000			280000
Alquiler de scanner a \$12.000 la hora.	132000			132000
TOTAL	1413000			1413000
DESCRIPCIÓN DE OTROS GASTOS FINANCIADOS				
Descripción de otros gastos	Costo			Total
	Estudiante	Institución – IUE	Externa	
Transporte Metro y bus	1438000			1438000
Transporte Taxi y carro particular – gasolina	450000			450000
Transporte en moto	420000			420000
Transporte aéreo Urabá – Consultora			\$283.399 ida y vuelta	283399
Transporte terrestre Urabá - Consultora			580000	580000
TOTAL	2308000		863399	3171399

12 IMPACTOS O RESULTADOS OBTENIDOS

Urabá es un territorio de Antioquia que gracias a factores estratégicos fundamentados en su posición geológica, es el foco de inversión para organizaciones de carácter público y privado. Es la Gobernación de Antioquia el ente más interesado en aumentar el impacto y la participación que tiene en esta sub región. Esta entidad en su plan de desarrollo departamental se compromete a impulsar y potencializar esta área, con el objetivo de integrarla y aumentar el aprovechamiento de su potencialidad. Como proyección se tiene el aumentar las capacidades, las condiciones de vida de su población y jalonar la región hacia un desarrollo económico posibilitador de beneficios.

Puerto Antioquia permitirá que quienes importen o exporten desde y hacia el centro del país se ahorren tiempo y costos logísticos, tendrá una capacidad de hasta 7,5 millones de toneladas. La construcción del mismo que generará 3.000 empleos formales. Además de brindar un alto porcentaje en crecimiento económico, se combinan variables logísticas y de distribución importantes para el logro de bienestar y aprovechamiento de los recursos de la región.

En el sentido social se promueven avances en áreas educativas, gracias a la presencia de la Universidad de Antioquia en desarrollo académico fundamentado en ciencias del mar. Además, la nueva adaptación a nuevos modelos fundamentados en futuros escenarios, acercándose a una preparación previa asertiva. En el sentido económico propicia fomento de nuevas actividades comerciales y si se logra adentrarse más en alcance de grandes proyectos de infraestructura y empresariales.

Este proyecto conlleva al desarrollo del país, aumentando el impacto en el comercio internacional debido a su gran alcance en resultados, en cuestión de aumento de los medios y la modalidad de transporte de cargas tanto al interior como al exterior del país, el incremento de rentabilidad socioeconómica, el cambio de modelo económico y adaptación a la globalización.

13 CONCLUSIONES

El desarrollo portuario de este territorio, dimensionado en términos de crecimiento económico no es un tema nuevo para la región, debido a que se pone en común desde el año 1927. El mencionado proyecto de investigación dio paso a estudios de factibilidad y demás análisis que hoy por hoy permiten diagnosticar la situación y acercar a la localidad en su estructura integral, no sola otorgando una noción sino también preparándola. Es evidente que son la apertura de las economías y por ende los tratados de libre comercio los que le han dado vía libre al proyecto y los demás factores que lo determinan, convirtiéndolo en uno de los más rentables del siglo para el país.

Es necesaria una inyección de confianza en sus habitantes, por medio de acuerdos de reestructuración social, de garantías, de igualdad y de derecho a las mismas oportunidades, reconstruyendo el tejido social y alimentándolo adecuadamente. Se requiere también de un cambio de hábito y costumbre que conlleven a una integración cultural y a una nueva adopción de un modelo social fundamentado en la visión en el corto plazo del proyecto brindándole funcionalidad.

Se pronostica que los grandes centros de producción y consumo deslocalizaran su ritmo para integrarse en un nuevo lugar que le brindará acceso a nuevos mercados. En un amplio contexto, se podría pensar que el desarrollo económico y social que se logrará en Urabá, debe darse en una perfecta alineación de todos los proyectos y programas que la Gobernación de Antioquia y entidades privadas pretenden iniciar en dicha región; dado que el desarrollo de un proyecto va ligado intrínsecamente al desarrollo de otro, generando un bienestar económico, social y ambiental.

Lo anterior no solo indica que se hace necesaria una solución integral que aumente la participación del territorio en el país, sino también que se requiere de la aplicación de un nuevo

panorama y un cambio de paradigma, debido a que se lograran resultados de gran magnitud cuando la sociedad comience a formarse académicamente y en campos alternos. El cambio real se presentara cuando la economía tome una transición y se adquiera una nueva diversificación. Esta localidad se hará aún más atractiva no solo para la inversión extranjera directa sino también para la inversión directa de las grandes compañías situadas al interior del país. Ese es el resultado más esperado; el crecimiento de adentro hacia afuera de la economía colombiana.

14 REFERENTES BIBLIOGRÁFICOS

- BIRD - Antioquia. (2008). *Potencial Minero Antioqueño*. Envigado: Banco de Iniciativas Regionales para el Desarrollo de Antioquia - BIRD Antioquia.
- Agrícola Santamaría. (2014). *Economía y Generalidades*. Obtenido de http://santamaria.com.co/index.php?option=com_content&view=article&id=30:dondeestamos&catid=2&Itemid=145&showall=&limitstart=1
- Antioquia, B. . (2008). *Potencial Minero Antioqueño*. Envigado: Banco de Iniciativas Regionales para el Desarrollo de Antioquia - BIRD Antioquia.
- Antioquia, G. d. (2012). Línea Estratégica 6, para el Desarrollo de Urabá. En G. d. Secretaría General, *Plan de Desarrollo Departamental 2012 - 2015* (pág. 448). Medellín: Imprenta Departamental de Antioquia.
- Antioquia, U. d. (2013). Incidencia de la Universidad en Urabá, Antioquia. *Revista Alma Mater*.
- Arbeláez J., B. D. (2014). *Puerto de Urabá, una apuesta de funcionamiento y mejoramiento logístico*. Obtenido de <http://file:///C:/Users/Lili/Desktop/Puerto%20de%20Urab%C3%A1,%20una%20apuesta%20de%20funcionamiento%20y%20mejoramiento%20log%C3%ADstico.pdf>
- Banco de Iniciativas Regionales para el Desarrollo de Antioquia - BIRD. (2006). Iniciativas para el Desarrollo de Antioquia - Primera Muestra. En BIRD, *Iniciativas para el Desarrollo de Antioquia*. Medellín.
- Banco de Iniciativas Regionales para el Desarrollo de Antioquia - BIRD. (2007). Proyecto Estratégico de Conectividad para el Noroccidente de Colombia. En BIRD, *Proyecto Estratégico de Conectividad para el Noroccidente de Colombia*. Medellín.
- Base de datos Universidad de Antioquia . (s.f.). *OPAC* . Obtenido de <http://opac.udea.edu.co/cgi-olib/?keyword=caracterizacion+de+las+operaciones+portuarias+uraba&session=50962303&infile=presearch.glue>

- Base de Datos Universidad de Antioquia. (s.f.). *OPAC*. Obtenido de <http://opac.udea.edu.co/cgi-olib/?infile=details.glu&luid=1132289&rs=7256894&hitno=1>
- Biblioteca Luis Angel Arango del Banco de la República. (s.f.). *Biblioteca Luis Angel Arango*. Obtenido de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/poli/apertura-economicahtm>
- CEPAL. (2002). Obtenido de http://www.cepal.org/celade/agenda/2/10592/envejecimientoRP1_ppt.pdf
- Chávez, J. C. (2012). *Fundación Universitaria Andaluza*. Obtenido de <http://www.eumed.net/libros-gratis/2013b/1345/1345.pdf>
- CIFF. (2015). *Universidad de Alcalá*. Obtenido de <http://www.ciff.net/bloomberg-assessment-test-bat.html>
- Colombiano, E. (2008). Participación Comunitaria en el Golfo de Urabá. *El Colombiano*.
- Comercio, C. d. (2004). *Carga y Consumo Nacional*.
- Comfenalco. (27 de Noviembre de 2014). Obtenido de <http://www.comfenalcoantioquia.com/Default.aspx?tabid=238&id=1500>
- Comisión Tripartita. (2007). *Lineamientos de Ordenación Territorial para Antioquia - LOTA fase I*. Medellín.
- Comisión Tripartita. (2007). *Plan Estratégico de Urabá - Darién*. Medellín.
- Comisión Tripartita. (2011). *Plan Estratégico de Urabá - Darién 2011-2020*. L. Vieco e Hijas Ltda.
- COMITE UNIVERSIDAD EMPRESA ESTADO. (s.f.). Obtenido de http://www.universidadempresaestado.com.co/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=8
- Conpes3180. (15 de Julio de 2002). *DNP*. Obtenido de <https://pwh.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/Subdireccion/Conpes/3180.pdf>
- CORPOURABÁ. (2010). *Corpourabá*. Recuperado el 17 de 09 de 2014, de <http://www.corpouraba.gov.co/portal/>
- Cuartas, H. H. (2003). *Colombia Interoceánica*. Medellín.
- DANE y DAP. (2011). *Proyecciones de Población*. Medellín.
- DAPARD. (2011). *Registro único de población desplazada y sistema de información de población desplazada*.

- Departamento Administrativo de Planeación - DAP. (2007). *Dirección de Indicadores*. Medellín.
- Departamento Administrativo de Planeación - DAP. (2010). *Anuario Estadístico de Antioquia*. Medellín.
- Departamento Nacional de Planeación - DNP. (s.f.). *Visión Colombia II Centenario: 2019*.
- Diario Oficial. (11 de Enero de 1991). Estatuto de Puertos Marítimos y otras disposiciones . *Diario Oficial de la República de Colombia*, 39.626, pág. 37.
- Diario Oficial. (16 de Julio de 2008). Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y otras disposiciones. *Diario Oficial de la República de Colombia* 47.052.
- Diccionario Eco-Finanzas. (s.f.). *Diccionario Economía, Administración, Finanzas, Marketing*. Obtenido de <http://www.eco-finanzas.com/diccionario/I/INFRAESTRUCTURA.htm>
- DIMAR, D. G. (2008). *Jurisdicciones de puertos*.
- DNP. (s.f.). *Departamento Nacional de Planeación*. Obtenido de <https://www.dnp.gov.co/CONPES/Paginas/conpes.aspx>
- Documento Conpes 3611. (14 de Septiembre de 2009). *DNP*. Obtenido de <https://www.dnp.gov.co/CONPES/Paginas/conpes.aspx>
- EAFIT, N. (2014). *Proyección Urabá*. Medellín.
- Economist Intelligence Unit. (s.f.). *EIU*. Obtenido de <http://www.eiu.com/home.aspx>
- El Colombiano. (6 de Noviembre de 2014). *Puerto Antioquia pone a soñar a los jóvenes de Urabá*. Obtenido de http://www.elcolombiano.com/historico/puerto_antioquia_pone_a_sonar_a_los_jovenes_de_uraba-MFEC_318444
- El Tiempo. (17 de Agosto de 2014). El Urabá Antioqueño tendrá su propio puerto en tres años. *El Tiempo*.
- Estratégica, D. d. (2008). *Pérfil Subregional de Urabá*. Medellín.
- Gestiopolis. (2001). *Gestiopolis*. Obtenido de <http://www.gestiopolis.com/recursos/experto/catsexp/pagans/eco/no9/crecimiento%20y%20desarrollo.htm>
- Gobernación de Antioquia. (2008). *Asesoría de Paz*. Medellín: Imprenta departamental.
- Gobernación de Antioquia. (2012). *Línea Estratégica 6, para el Desarrollo de Urabá*. Medellín.
- Gobernación de Antioquia. (2012). *Plan de Desarrollo Departamental*. Medellín.

- Gobernación de Antioquia. (2012). *Programa de Gobierno: Antioquia la más Educada*. Medellín.
- Granados, V. V. (28 de Agosto de 2014). *Puerto Antioquia invisibiliza Urabá*. Obtenido de http://www.elcolombiano.com/puerto_antioquia_invisibiliza_uraba-MGEC_308721
- INER. (2007).
- Invemar, I. d. (2007). *Región de Urabá*.
- Jimenez, C. (16 de Julio de 2008). Minería en Colombia. *Notas ORO, Mineros S.A.*
- Keep, F. (1997). *Citado por Comisión Tripartita, 2207*.
- Konrad-Adenauer-Stiftung. (2007).
- Legiscomex. (2013). *Distribución Física Internacional - Puerto de Urabá*.
- LEGISCOMEX. (14 de Agosto de 2013). *Distribución física internacional-Puerto de Urabá*. Obtenido de www.legiscomex.com/BancoMedios/.../puerto-uraba-rci277.pdf
- Londoño, C. E. (1998). Obtenido de <http://revistas.upb.edu.co/index.php/PensamientoHumanista/article/view/336/295>
- Mendoza, M. B. (2013). *Eumed libros*. Obtenido de <http://www.eumed.net/libros-gratis/2013/1252/1252.pdf>
- Müller. (1995).
- OEA, M. y. (2006). *Población desmovilizada*.
- Padilla, R., & Juárez, M. (2006). Obtenido de <http://www.eumed.net/libros-gratis/2013b/1345/1345.pdf>
- PIO S.A.S. (s.f.). Obtenido de <http://www.piosas.com/web/index.php/2013-01-31-07-00-31/puerto-antioquia#>
- (2006). *PLAN ESTRATEGICO URABA DARIEN PRIMERA FASE: CONSTRUCCION DE INSUMOS PARA EL DESARROLLO DE LA REGION* . Medellín .
- Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014. (s.f.). *Departamento Nacional de Planeación*. Obtenido de <https://www.dnp.gov.co/Plan-Nacional-de-Desarrollo/PND-2010-2014/Paginas/Plan-Nacional-De-2010-2014.aspx>
- PLANEA. (1999). *Proyectos e iniciativas en los centros de producción*.
- Posada, F. R. (2013). Puerto Antioquia. *Centro de Comunicaciones de la Gobernación*.
- Proficol. (s.f.). Obtenido de <http://www.proficol.com.co/enlaces>
- República, L. (11 de Febrero de 2009). Obras en concesión. *La República*.

- Restrepo, F. (2014). El Urabá antioqueño tendrá su propio puerto en tres años. *El Tiempo*.
- Transporte, M. d. (1998). Plan de Expansión Portuaria 2002 - 2003. En M. d. Transporte, *Zonificación portuaria para el siglo XXI*. Bogotá, D.C.
- Transporte, M. d. (2006). Proyecto Arquímedes. *Semana*.
- Tripartita, C. (2007). *Desarrollo Integral de Urabá*. Medellín.
- Tripartita, C. (2007). *Proyección de la Región de Urabá - Darién*. Medellín.
- UN ESCAP. (2007). *¿Qué es Gobernanza? y ¿Buen Gobierno?, Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico*.
- Universidad de Antioquia. (6 de Diciembre de 2013). *En Urabá se habla de empleabilidad*. Obtenido de <http://www.udea.edu.co/portal/page/portal/bibliotecaSedesDependencias/Sedes/UdeAREgiones/actualidad/En%20Urab%C3%A1%20se%20habla%20de%20empleabilidad>
- Universidad de las Palmas de Gran Canaria. (s.f.). Obtenido de <http://universidades.consumer.es/universidad-de-las-palmas-de-gran-canaria/ciencias-del-mar>
- Universidad de Medellín. (2014). *Puerto De Urabá, Una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico*. Obtenido de <file:///C:/Users/Lili/Desktop/Puerto%20de%20Urab%C3%A1,%20una%20apuesta%20de%20funcionamiento%20y%20mejoramiento%20log%C3%ADstico.pdf>
- Universidad del Cauca. (s.f.). Obtenido de <http://www.unicauca.edu.co/versionP/oferta-academica/programas-de-posgrado/maestria-en-recursos-hidrobiologicos-continentales-0>
- Universidad del Rosario. (s.f.). *Universidad del Rosario*. Obtenido de <http://www.urosario.edu.co/jurisprudencia/jurisprudencia-reconciliacion/ur/Postconflicto/>
- Universidad El Bosque. (Junio de 2012). Obtenido de http://www.uelbosque.edu.co/sites/default/files/publicaciones/boletines/facultades/administracion/hojas_de_administracion_abril_junio-2012.pdf
- Universidad Politécnica de Cataluña. (2004). *El futuro tecnológico de las Terminales Marítimas de Vehículos*. Obtenido de <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/7001/02Jmmc02de12.pdf;jsessionid=8B26F7D1FEC3D553DDD30C25D2AB2B79.tdx2?sequence=2>

15 LISTA DE ANEXOS

Anexo A: Artículo de trabajo de investigación “Impacto de los proyectos de infraestructura de la Gobernación de Antioquia en el desarrollo económico de Urabá”.

Anexo B: Ficha bibliográfica “El puerto de Urabá como polo de desarrollo para Antioquia”.

Anexo C:Ficha bibliográfica 2 “Plan de Desarrollo Departamental 2012 - 2015”.

Anexo D:Ficha bibliográfica 3 “Plan nacional de desarrollo (2010-2014) ”.

Anexo E:Ficha bibliográfica 4 “Urabá un mar de oportunidades”

Anexo F:Ficha bibliográfica 5 “Plan estratégico de Urabá- Darién primera fase: construcción de insumos para el proceso en la región”.

Anexo G: Ficha bibliográfica 6 “Plan estratégico de Urabá- Darién 2011-2020”.

Anexo H: Entrevista realizada a Sebastian Orozco, experto en el tema“Impacto de puerto Anioquia en Urabá”.

Nota: Esta lista de anexos no se encuentra paginada, puesto que se encuentra ubicada en una carpeta del CD denominada Anexos.