



La importancia de la Autopista de la Prosperidad: Un análisis de la conexión vial Medellín - Urabá

Ada Luz Cortes Salinas
José Manuel Rivas Benjumea

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales

Medellín, Colombia
2012

La importancia de la Autopista de la Prosperidad, Un análisis de la conexión vial Medellín - Urabá

Ada Luz Cortes Salinas

José Manuel Rivas Benjumea

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:
Especialistas en Logística Internacional

Línea de Investigación:
Logística y Cadena de Suministro

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

2012

Dedicatoria

Dedicamos este escrito a nuestra familia porque su amor, apoyo y admiración nos motivaron para lograr cada una de nuestras metas, ellos han sido nuestra fuente de inspiración para superarnos en el ámbito personal y profesional

A nuestros asesores y docentes por consolidar sus oportunidades y conocimientos para formar profesionales integrales.

A todas aquellas personas que con su confianza nos ayudaron a cumplir este objetivo y a la vida, por brindarnos los recursos necesarios para ser cada día mejores ciudadanos y excelentes profesionales.

Agradecimientos

Agradecemos a Dios por la vida y por permitirnos servir a nuestra sociedad

A la Institución Universitaria ESUMER facultad de Estudios Internacionales por brindarnos la formación y oportunidades de crecimiento, por su receptividad y apoyo a la investigación, factor que permitió una verdadera formación integral con capacidad para formular propuestas de innovación profesional

Resumen

En este documento se pretende hacer un análisis del impacto que traerá consigo el desarrollo del proyecto Autopistas para la Prosperidad para la situación de conectividad vial que afrontará el departamento de Antioquia, principalmente las zonas entre Medellín y Urabá. Esto teniendo en cuenta que Antioquia es un departamento el cual tiene costa sobre el mar Caribe (Zona del Urabá), la cual no se ha explotado de forma eficiente hasta el momento y de otro lado el potencial productivo y exportador que tiene el departamento, el cual se concentra en gran parte en la Ciudad de Medellín y en general en los municipios que hacen parte del área metropolitana. En el análisis se abordara la relación existente entre la construcción de la Autopistas para la Prosperidad tramo Medellín -Urabá con miras a que este es un paso importante y factor de peso para la ejecución del proyecto portuario de Urabá (oriente Antioqueño). En este sentido el documento pretende mostrar las ventajas del desarrollo vial que trae consigo el proyecto autopistas de la montaña para el aprovechamiento de la ventaja competitiva que se tiene en el puerto del Urabá, pensando en su futura modernización.

Palabras clave: Carretera al mar, Autopistas de la montaña, Urabá, Medellín, Conectividad vial

Abstract

This paper aims to analyze the impact in the development of the project “Autopistas para la Prosperidad” for road connectivity situation that will face the Antioquia department, mainly the areas between Medellin and Urabá. This considering that Antioquia is a department which is on the Caribbean Sea coast (Uraba zone), which has not been exploited efficiently and far across the production and export potential for the Department, the which is concentrated largely in the city of Medellin and generally in the municipalities that are part of the metropolitan area. The analysis will address the relationship between the construction of mountain highway stretch Medellin Urabá towards that this is an important and influential factor for the implementation of Urabá port project (eastern Antioquia). The document aims to show the benefits of development project that brings the mountain highways for the use of the competitive advantage that we have in the port of Urabá, thinking about his future modernization.

Keywords:

Sea Road, Mountain Highway, Urabá, Medellin, road connectivity

Contenido

	<u>Pág.</u>
Lista de figuras.....	III
Lista de tablas y graficos.....	XII
Introducción	3
1. Formulación del Proyecto	3
1.1 Antecedentes.....	5
1.2 Planteamiento del problema.....	3
1.3 Justificación	3
1.4 Objetivos.....	3
1.4.1 Objetivo general.....	3
1.4.2 Objetivos específicos	3
1.5 Marco metodológico.....	3
1.5.1 Método.....	3
1.5.2 Metodología	3
1.6 Alcances	3
2. Ejecución del Proyecto.....	3
3. Hallazgos	3
4. Conclusiones y recomendaciones.....	3
4.1 Conclusiones y recomendaciones.....	3
Referencias bibliográficas	3
ANEXOS	3
A. Anexo: Nombrar el anexo A.....	3
B. Anexo: Nombrar el anexo B.....	3

Lista de figuras

	<u>Pág.</u>
Figura 1 Mapa de Antioquia- Región de Urabá.....	3
Figura 2 Municipios del Caribe antioqueño.....	3

Lista de tablas y gráficos

	<u>Pág.</u>
Tabla 1 Inversión necesaria. Constantes dic. 2008	3
Grafico 1 Grafico 2	3
Grafico 3 Grafico 4	3
Grafico 5 Grafico 6	3
Grafico 7 Grafico 8	3
Grafico 9 Grafico 10.....	3
Grafico 11 Grafico 12.....	3
Grafico 13 Grafico 14.....	3
Grafico 15 Grafico 16.....	3

Introducción

La lógica del hombre siempre lo ha llevado a explorar nuevos escenarios, en los cuales busca obtener un mayor bienestar que el experimentado en su estado actual. Desde que el hombre era nómada y transitaba de lugar en lugar buscando condiciones óptimas para la supervivencia, se ha visto como ese espíritu de supervivencia le ha proporcionado las herramientas para explotar los recursos naturales y lograr mejorar su bienestar. *“El hombre ha sabido identificar espacios importantes en el territorio, puntos vitales para la supervivencia o el control. Estos se pueden destacar por abundancia de recursos, pasos de gran concurrencia, altos relieves, climas tropicales, lugares de alta concentración demográfica o simplemente terrenos que son adyacentes a espacios realmente claves”* (González, 2011).

En la búsqueda de dicho aprovechamiento podemos ver como las primeras ciudades tuvieron como factor incitador para su creación, el aprovechamiento de lugares estratégicos, que favorecían el desarrollo de actividades de supervivencia. Según Rodríguez (1999) *“La ciudad surgió en el momento en que el hombre abandona su estado de cazador- recolector y descubre la agricultura. Esta actividad favoreció la existencia de unos excedentes que permitieron la sedentarización. Asimismo, el control de la producción de la tierra sentó las bases de la jerarquía social de los primeros establecimientos fijos”*.

Colombia cuenta con una posición geográfica estratégica en el hemisferio americano. Por una parte, es un punto de enlace entre los países del norte y del sur en el hemisferio y, por otra, posee amplias costas sobre los océanos Atlántico y Pacífico. Dicha ubicación le permite ser la puerta de entrada a América del Sur y disponer de puertos hacia el resto de América, Europa y los países de la Cuenca del Pacífico. La cercanía del canal de Panamá, la circunstancia de ser paso y escala de las principales líneas aéreas del continente y el establecimiento de puertos en las costas oceánicas dan a Colombia gran importancia estratégica para las comunicaciones y el comercio. Además, por los ríos internacionales

Amazonas y Orinoco transitan barcos comerciales. Su posición la ha colocado como sitio de convergencia para rutas marítimas y aéreas; su cercanía al canal de Panamá le facilita el comercio. Su situación presenta posibilidades para la construcción de nuevos canales interoceánicos, si se aprovechan el Atrato y otros ríos del Chocó.

Muchas de las ventajas geográficas se encuentran ubicadas en el departamento de Antioquia. Una de ellas y quizá la principal ventaja comparativa que se puede resaltar de Antioquia es que es un territorio con costa sobre el mar caribe, condición que hasta el momento no ha sido explotada de forma eficiente para el desarrollo de la región. Muchas son las administraciones, dirigentes y programas de desarrollo que han tocado el tema, pero ninguna ha generado acciones concretas que permitan que este planteamiento deje de ser una utopía y pase a ser una realidad para el departamento y el país en general. Remontándonos en la historia encontramos que en 1842 el Presidente de la Nueva Granada Pedro Alcántara Herrán emitió un decreto ordenando crear un puerto en Turbo para el comercio internacional, en el 2012, 170 años después todo sigue en el papel, lo único que medio refleja esa gran visión del Presidente de ese entonces es el embarcadero en Zungo. Este permite mover mercancías en planchones gracias a la existencia de un canal artificial que conecta con el Golfo de Urabá. Estas insipientes obras de infraestructura empezaron a construirse en 1969, únicamente para el transporte de Banano. Cuatro décadas después por esta zona el flujo de mercancías ha aumentado, pero la subutilización de este punto estratégico es evidente, ya que a diferencia de las empresas bananeras, son muy pocas las mercancías de otra naturaleza que se movilizan por este lugar.

Urabá es un sueño para muchos empresarios en un departamento que representa la tercera parte del envío de mercancías a otros países. Antioquia es líder por ejemplo en frutas, prendas de vestir, papeles y combustibles minerales. Ese liderazgo exportador contrasta con la poca infraestructura que posee en su zona costera para el intercambio de productos. Según Mesa & Pérez (2011) *“el departamento de Antioquia se ha convertido en la región que viene liderando las exportaciones colombianas, especialmente las que tiene que ver con productos no tradicionales. Pese a no poseer una ubicación geográfica favorable para su internacionalización y de los rezagos en logística del comercio exterior que impiden una fácil integración a los mercados mundiales, en el período 2000-2010, las exportaciones de Antioquia se expandieron a una tasa promedio de 10% pasando de US\$*

2.000 millones a US\$ 4.714 millones, superando de lejos a otras regiones del país con mayor perfil exportador". A través de la insipiente infraestructura portuaria el departamento comercializa productos como banano, plátano, piña, plástico, hierro y flores y entran papel, algodón, maquinaria, vehículos, carnes, resinas y abonos, pero las cantidades no son significativas debido mayormente a que no se cuenta con una infraestructura portuaria consolidada en el Urabá y adicional a esto existen otras situaciones como el tema de las vías, que para nada ayudan al proyecto de un puerto de vanguardia, que jalone la competitividad del departamento de Antioquia.

El departamento de Antioquia y en general todos las regiones vecinas demandan de un puerto sobre el Darién, que sea acorde a las condiciones competitivas del país. Por esta razón una de las obras de mucha importancia, a parte de la construcción del puerto sobre el Darién, es la modernización de la infraestructura vial que conduzca al Mar.

Al no existir una infraestructura vial y portuaria, funcional y confiable, que saque la industria del departamento de la limitación en que se encuentra o incorpore nuevas tierras, nuevas tecnologías, nuevas áreas de producción a la economía, no podrá haber desarrollo y el poco que existe, se verá menguado.

A partir de los años 90 ha sido notoria la preocupación de los gobernantes de Antioquia por el futuro del departamento. De allí nació un proyecto que se toma como fundamental, se trata de Autopistas de la Montaña, que tienen dentro de sus prioridades la vía Medellín-Turbo. Tal y como lo plantea González (2011), *"hasta ahora, Urabá está empezando a ser tomada en cuenta por el gobierno y promete ser una región de gran desarrollo y prosperidad. Muchos están haciendo sus apuestas en la región, tanto el sector privado como el público. Grandes proyectos se empiezan a enmarcar en la zona los cuales harán grandes transformaciones al entorno físico y económico, proyectos de la envergadura de las Autopistas de la Montaña, el puerto de Urabá, la Panamericana, la transversal de las Américas o las extensas zonas francas ubicadas allí. Urabá promete ser a lo que todos le apuestan"*.

2. Formulación del Proyecto

2.1 Antecedentes

Desde los inicios de la colonización y hasta aproximadamente la tercera década del siglo XX, en Antioquia era común la utilización de caminos de herradura y empresas de arriería que consistían en un grupo de yeguas y burros dirigidos por un hombre los cuales transportaban mercancías entre localidades. Los arrieros eran personas que encaraban difíciles condiciones y obstáculos ya que para la época los caminos eran trochas con todo tipo de dificultades (González, 2011).

Para 1785, los caminos de Antioquia eran pocos y malos; ya que se contaba con una precaria red que tenía como epicentro la ciudad principal de Antioquia o capital de la provincia, existía un enlace a los más importantes centros poblados de Antioquia, en este tiempo eran: la Villa de Medellín, la Ciudad de Santiago de Arma de Rionegro y el sitio de San Joseph de Marinilla; habían otras dos rutas que la comunicaban con las ciudades de Remedios y Cáceres, terminando ambas en la ciudad de Zaragoza, todos antiguos centros mineros ya en decadencia. Desde aquellos centros urbanos salían otras rutas secundarias y terciarias que los comunicaban con las fracciones, sitios, curatos o pueblos de indios dependientes de ellos. Estos caminos eran el medio de comunicación, de control político, ruta de correos y del poco comercio interior. (Escobar, 2000)

Según Poveda (2006) no fue sino hasta 1874 cuando el Estado soberano de Antioquia (en aquel entonces) empezó con la construcción del ferrocarril, que comprendía una distancia entre la orilla del Magdalena en Puerto Berrio y Medellín con una distancia de 193 kilómetros. La construcción de las diferentes vías férreas demandaba del transporte de materias primas, lo cual obligó a la construcción de trochas, lo que hoy se podría considerar como unas de las primeras carreteras del departamento. Además de servir

como medios para el transporte de materia prima para el ferrocarril, las carreteras servían como medio de comunicación y de intercambio de mercancías entre los diferentes pueblos y complementarias al ferrocarril. Inicialmente los tramos proyectados para el ferrocarril pretendían cubrir el territorio antioqueño en una gran proporción. Existieron propuestas para llevar el ferrocarril hasta el golfo de Urabá y a zonas del norte antioqueño con el fin de en un futuro conectar con el puerto de Cartagena.

“El Ferrocarril de Antioquia fue una gran empresa que satisfizo la inmensa necesidad de abrir la región antioqueña al mundo mediante fletes económicos que reemplazaron los burros y arrieros en el transporte de mercancía. Este medio de transporte era de vital importancia para Antioquia ya que actuaba en una región predominantemente montañosa y de difícil acceso; por ende, el ferrocarril era el sistema más eficiente para transportar toda la producción agrícola e industrial como el café y las confecciones, productos por los cuales Antioquia se destacaba en el ámbito internacional” (González 2011).

A pesar de que el ferrocarril brindó una gran opción de transporte para la región también existían limitaciones, entre estas tenemos; que solo estaba construida para ciertos tramos de la región, con el tiempo se convirtió en una opción costosa. Por otro lado la imposibilidad del tren de llegar a otros puertos más cercanos abrió paso a las autopistas que sí lo podían hacer de una manera más económica. Esta dificultad limitaba las opciones al usuario ya que el ferrocarril solo ofrecía dos rutas portuarias, Santa Marta o Buenaventura, dejando de lado a puertos más cercanos como Cartagena y Turbo.

Después de la pérdida de vigencia del tren, la función prestada por este fue remplazada por carreteras y autopistas que permitían un transporte individual entre municipios, caseríos, veredas o vecindarios que el tren no podía realizar. Es en este sentido que el departamento y en general el país, demandan de vías terrestres de comunicación que cumplan estándares internacionales para poder responder al crecimiento de la economía mundial.

“Adicionalmente por aquellas rutas principales, junto con los caminos de Nare y Juntas, se iba a las fronteras de la provincia para seguir a los sitios de aprovisionamiento externos, es decir, las ciudades de Cartagena, Santa Marta, Tenerife o Mompox, al norte, al Caribe, por donde llegaban las mercaderías importadas de España o géneros de Castilla; Mariquita, Honda, Santafé o Girón, en el oriente, de donde se traían las mercerías, frutos y efectos del Nuevo Reino de Granada; y Buga, Cartago y Popayán, al sur, de donde se aprovisionaba

de cacao y los géneros llegados desde Quito” (Escobar, Caminos Republicanos en Antioquia, 2000)

En la formación de carreteras o vías de comunicación en Antioquia, expuesto por González (2000), se puede hablar de tres periodos, que traen cambios tanto en lo normativo como en las acciones concretas sobre los caminos: un primer período entre 1821 y 1869, años cuando las normas fueron poco validas, los esfuerzos se concentraron en unos pocos caminos, y la normatividad se enfocaba más que todo en lo administrativo, donde había más discurso que acciones prácticas; un segundo período entre 1870 y 1904, hubo un mayor incremento de las normas, pero en igual medida las acciones hasta configurar una red vial regional significativa, se introdujeron por primera vez aspectos técnicos a la normatividad, se mejoraron los trazados, se pensaron y comenzaron a ejecutar nuevas alternativas viales como los carreteros y el ferrocarril; un tercer y último período va desde 1905 hasta 1928 más o menos, el camino es importante en infraestructura vial, pero empieza a ser relegado por las otras alternativas; salen nuevas leyes sobre caminos de rieles, carreteras, y la inversión del patrimonio de la nación se enfoca en configurar una red vial troncal y de ferrocarriles, siendo los caminos algo secundario y complementario.

Colombia en los últimos años ha avanzado, aunque de forma lenta en la consolidación de una infraestructura vial acorde a las características del entorno. Según Ramírez & Parra (2010) *“Entre 2007 y 2010, el cálculo del Índice de Desempeño Logístico (IDL) para Colombia, registró un aumento de 2.5 a 2.77, sobre un máximo de 5.0. De esta manera, Colombia avanza diez posiciones a nivel mundial, al pasar al puesto 72 entre 155 economías. Los factores destacados son la reducción del tiempo promedio que dura una mercancía en aduana y las mejoras en la calidad de la infraestructura de comercio y transporte (puertos, vías y TIC) y de los servicios logísticos que prestan los diversos operadores de transporte, con lo que los tiempos de llegada de las mercancías a su destino se han reducido. El DNP prevé mejoras dada la puesta en marcha de proyectos estratégicos como la Ruta del Sol, el Túnel de La Línea, el Ferrocarril Central y de navegabilidad del río Magdalena. Las desmejoras del país se concentran en los costos y la baja disponibilidad de servicios de envíos internacionales y la poca implementación de sistemas que permitan el seguimiento a las mercancías”*. Como vemos unas de las consideraciones para determinar el IDL está dado por las vías y los puertos, razones de peso para pensar en consolidar lo que hasta el momento de encuentra en proyectos.

2.2 Planteamiento del problema

El departamento de Antioquia tiene ventajas en muchos aspectos estratégicos en comparación con otras regiones colombianas. Por un lado está su amplio potencial productivo y exportador y por otro los factores de competitividad que aún no se han explotado. Es uno de los departamentos que más contribuye a las exportaciones de Colombia. Según el DANE ¹ (2011) la tasa de crecimiento de las exportaciones antioqueñas (enero-octubre de 2011) fue de 29,7%, frente a una tasa de 7,7 % a nivel nacional y presentó una participación de 33,2% en el total de las exportaciones no tradicionales. Posee una costa sobre el mar Caribe, la cual hasta el momento no se le ha dado la importancia que se merece una ventaja comparativa como esta. Esto es una muestra del gran potencial para el crecimiento productivo de la región y para el desarrollo para las comunidades que la habitan.

Antioquia posee una ventaja única en Colombia, ya que la zona del Urabá es reconocida por contar con una extraordinaria posición geográfica, ya que aquí se da el cruce de caminos entre el océano Pacífico y el océano Atlántico. En este sentido, la región no ha contado con acciones concretas que impulsen el desarrollo en el tema portuario, razón por la cual el sector productivo local, interesado por el comercio internacional y la apertura de nuevos mercados, encuentra una limitante para competir en ambientes como el actual, donde por ejemplo el país formalizó un acuerdo comercial con EE.UU. Una de las principales causas que afecta de forma negativa la competitividad de la región es el alto costo en el transporte de mercancías que deben asumir las empresas exportadoras para poder intercambiar sus mercancías, teniendo en cuenta que los puertos opcionales están ubicados en Cartagena, Santa Marta y Buenaventura.

De otro lado, aparte de no contar con un puerto adecuado para el transporte de mercancías, la ausencia de una red vial adecuada que comunique al departamento de Antioquia y en general a la región centro-occidente con el mar, se ha convertido en otro limitante que poco contribuye al sueño de un puerto de vanguardia en el oriente antioqueño.

¹ DANE. Colombia, exportaciones no tradicionales según departamento de origen (Enero-octubre 2010/2011).

Si bien en Turbo existe un puerto en el momento, éste no satisface las necesidades de una economía creciente y con mayores competidores. Nuestros gobernantes llevan años tratando de ponerse de acuerdo y de llevar a cabo lo que llamaremos una mega estructura, sin embargo hasta hace poco se han aunado esfuerzos entre el sector privado y público para hacer realidad este proyecto. Se sabe que este no es un proyecto de fácil ejecución debido a factores como por ejemplo la topografía escarpada de la zona a intervenir, además actualmente la carretera que comunica a Medellín y Turbo cuenta con malas condiciones y es de difícil tránsito en época de lluvias, pero sin duda alguna será una gran opción para aumentar la competitividad del departamento y el país.

2.3 Justificación

En Colombia desde hace muchos años se asumió el reto de ingresar en el mundo del comercio que caracterizan a los grandes países. Esta concepción poco a poco se ha ido transformando en realidad, ejemplo de ello es la reciente confirmación del acuerdo económico con EE.UU. Este sueño se empezó a materializar a través de los acuerdos comerciales que se ha suscrito y los que se espera concretar, le abren al país un horizonte de oportunidades para mejorar su competitividad y de esta manera acelerar el crecimiento económico y por ende aumentar el bienestar de la población. Para afrontar el reto de una apertura de nuevos mercados es necesario preparar al país en temas internos.

Colombia es el único país bioceánico pero esta ventaja territorial no la hemos sabido aprovechar. En estos momentos los grandes focos industriales y productores del país, en su mayoría, se encuentran alejados de los puertos, y otros no cuentan con las condiciones de infraestructura portuaria y vial acordes para el flujo de mercancías. A esto se le suma que el mayor flujo de mercancías se hace por vía terrestre lo cual muestra un preocupante panorama para la competitividad. La globalización y los diferentes acuerdos comerciales que esta ha traído consigo, demandan de infraestructura vial con óptimas especificaciones técnicas y que contribuyan a una ágil movilidad. De esta manera, proveer corredores seguros y confiables, que puedan disminuir los costos de operación y por consiguiente el precio final del producto, es un tema que tenemos pendiente y más aun sabiendo que esas ventajas las podemos tener en el Urabá Antioqueño.

Queremos con este trabajo resaltar la importancia que tiene el proyecto Autopistas de la Montaña, en especial el tramo Medellín-Urabá, ya que de llevarse a cabo se confirmaría el sueño de muchos visionarios que desde hace décadas han querido ver un puerto de vanguardia que verdaderamente convierta a Urabá en el punto estratégico para el desarrollo, no solo de Antioquia, si no para Colombia.

Hay que tener en cuenta que en la zona del Urabá hubo ferrocarril. El aeropuerto de Turbo fue internacional, en la bahía hubo estudios sobre el puerto, la punta de Las Vacas iba a ser un Bocagrande con los dragados de la bahía y hace unos pocos años se hablaba de la mejor esquina de América. Hubo exploración de petróleo, una riqueza marina en el Golfo y el Canal Seco, entonces la pregunta que no debemos plantear es: ¿Donde han quedado esas buenas intenciones de seguir potenciando a la zona del Urabá antioqueño como un sitio geográfico-estratégico para el desarrollo local y nacional?

Justificación Personal.

Dado que el tema logístico y de comercio exterior es el tema que los autores han escogido como objeto de conocimiento para su especialización y entendiendo que uno de los principios de los autores es poner en conocimiento de la sociedad las posibilidades que estamos dejando pasar, este trabajo es importante ya que es un llamado a las personas que pueden llevar a cabo este mega proyecto, estamos seguros que seremos la esquina de América y el progreso se verá en cada una de nuestras familias. Sobre todo en las familias de la zona que tanto se han visto golpeadas por la violencia y la pobreza.

2.4 Objetivos

2.4.1 Objetivo general

Realizar un análisis de las repercusiones que trae consigo el proyecto Autopistas de la montaña, tramo Medellín-Urabá, para el futuro de la región del Urabá antioqueño y en general del departamento.

2.4.2 Objetivos específicos

- Conocer la historia de la región para obtener los antecedentes de la construcción de las diferentes vías existentes en este momento en Antioquia y las que se encuentran como proyecto.
- Realizar un estudio por medio de registros fotográficos que permitan dilucidar la importancia de mantener en buenas condiciones las carreteras entre Medellín y Urabá.
- Analizar las variables relevantes de la economía departamental que se verían afectadas con el desarrollo del proyecto Autopistas de la Montaña, tramo Medellín-Urabá.

2.5 Marco metodológico

Enfoque de la investigación

La investigación es un conjunto de procesos sistemáticos y empíricos que se aplican al estudio de un fenómeno (Hernández, 2006), *“para el enfoque cualitativo, al igual que el cuantitativo, la recolección de datos resulta fundamental, solamente que su propósito no es medir variables para llevar a cabo inferencias y análisis estadístico”* (Hernández, 2006, p. 583). Por lo tanto para llevar a cabo este estudio se tendrá en cuenta el enfoque cualitativo, *“debido a que permite profundizar un problema y analizarlo, con el fin de capturar el fenómeno en forma holística, obteniendo datos de personas, seres vivos, comunidades, contextos o situaciones de profundidad; en forma de conceptos, percepciones, pensamientos, vivencias, entre otros, que al recolectarlos y analizarlos se convierten en información”* (Hernández, 2006).

De acuerdo a los planteamientos de Martínez (2008), la investigación cualitativa *“se trata del estudio de un todo integrado que forma o constituye una unidad de análisis y que hace que algo sea lo que es: una persona, una entidad étnica, social, empresarial, un producto*

determinado, etc.; aunque también se podría estudiar una cualidad específica, siempre que se tengan en cuenta los nexos y las relaciones que tiene con el todo, los cuales contribuyen a darle significación propia”; para Hernández (2006), por otro lado, la investigación cualitativa “ofrece la posibilidad de generalizar los resultados más ampliamente, nos otorga control sobre los fenómenos, así como un punto de vista de conteo y las magnitudes de éstos”, aspectos que permiten hacer una contextualización de las situaciones presentadas a través del conocimiento de cómo es su comportamiento, las cualidades y las relaciones presentadas en cada uno de ellos.

2.5.1 Método

Se hará uso del método inductivo que es un método científico donde se obtienen conclusiones generales a partir de premisas particulares. Se trata del método científico más usual, que se caracteriza por cuatro etapas básicas: la observación y el registro de todos los hechos; el análisis y la clasificación de los hechos; la derivación inductiva de una generalización a partir de los hechos; y la contrastación.

Además se hará uso del método Analítico- Sintético: Con el objetivo de construir las bases teóricas del objeto de estudio hallados a través de la revisión bibliográfica y sistematizar todos los resultados de la investigación.

2.5.2 Metodología

El presente estudio se abordó desde el enfoque cualitativo; se harán registros narrativos de las observaciones que se realizaron en el contexto, análisis de los datos y la información recabada, considerando las realidades subjetivas e intersubjetivas, con una orientación al proceso de identificación del progreso por medio de esta carretera al mar y su conexión vial con la ciudad de Medellín, para identificar la posibilidades de incremento comercial, se realiza un registro fotográfico para demostrar

Se propone desarrollar una investigación cualitativa, como indica su propia denominación, tiene como objetivo la descripción de las cualidades del fenómeno que acontece, el tipo de estudio será descriptivo que consiste en llegar a conocer las situaciones predominantes a través de la descripción del estado de la carretera entre Medellín y Urabá.

Recolección de información primaria:

Las fuentes primarias en esta investigación ofrecen un punto de vista concreto y objetivo del tema que se está estudiando, se tendrán en cuenta para profundizar en la investigación, toda vez que se recolecta la información por medio de registros bibliográficos aportados por varias la Instituciones Universitarias:

- Tesis
- Monografías
- Minutas
- Entrevistas

Fuentes de información secundaria

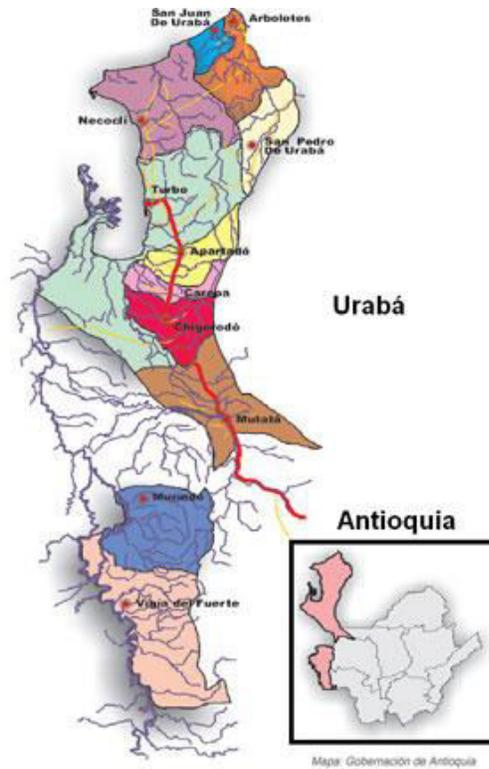
Estas se utilizan dentro de esta investigación para interpretar las fuentes primarias, se tuvieron en cuentas las siguientes:

- Libros
- Textos físicos y en Internet
- Artículos de revistas
- Crítica literaria y comentarios

2.6 Alcances

En esta investigación se realiza en Medellín, se hace un estudio de la conexión vial de Medellín y Urabá, del departamento de Antioquia, dentro del territorio colombiano. (Ver figura 1)

Este estudio exploratorio demuestra que aunque existen investigaciones similares el tema o problema de investigación es poco estudiado, además sobre este se tienen algunas dudas que no se han abordado antes. El propósito por lo tanto es indagar sobre el tema y áreas desde nuevas perspectivas o ampliar las existentes.

Figura 1 Mapa de Antioquia- Región de Urabá.

Fuente: El Colombiano.com, Mapa de Antioquia

Ejecución del Proyecto

2.1. Análisis de la Región

El golfo de Urabá es una región geográfica de Colombia que está ubicada en el extremo noroccidental de Colombia entre los departamentos de Antioquia, Córdoba, Chocó y el Tapón de Darién, en la frontera con Panamá. El Urabá Antioqueño es la costa de Antioquia y está sobre el mar Caribe.

Fue conquistada por los españoles en el año 1502 y es considerada como una región bananera y platanera muy importante del país que distribuye esta fruta a mercados internacionales. Esta subregión está poblada por Negros, blancos, indígenas, mulatos, zambos y mestizos. Urabá es una región que tiene una ubicación geográfica privilegiada, con una gran diversidad de fauna y flora y unas grandes cualidades agroindustriales y de comunicación; por tanto es una región apetecida para el comercio exterior. No obstante lo anterior, los grupos extranjeros han influido en la historia de esta región, dado a que tuvieron presencia en ella para extraerle sus beneficios; además ha estado marcada por fuerzas ilegales que eran un impedimento para que se presentara un grande proyecto de desarrollo.

La colonización del Urabá Antioqueño se dio con la construcción de la carretera Medellín-Turbo entre los años 1940 y 1960; que además se fortaleció con la industria agrícola del banano.

Anteriormente, para el transporte de mercancías se utilizaba en Antioquia caminos de herradura; es decir, un grupo de yeguas que eran dirigidas por un hombre para la transportación. Las condiciones de las vías estaban llenas de obstáculos que dificultaban el trayecto de los arrieros; por tanto, para el año 1874, el Departamento de Antioquia inició con una empresa que facilitó el transporte de mercancías; que consistió en la construcción de un ferrocarril entre la orilla del Magdalena en Puerto Berrio y Medellín que terminó con la construcción del túnel de la Quiebra. La implementación del ferrocarril de Antioquia fue de gran importancia para el Departamento, debido a que aunque contaba con una carretera montañosa y de difícil acceso, se tornó más fácil el transporte de mercancías y se produjeron fletes más económicos. Luego del detrimento del tren, se construyeron autopistas más flexibles entre los municipios, que permitían que las personas se transportaran según su deseo y necesidad y no se vieran obligadas a acogerse a la ruta establecida por el ferrocarril.

“Actualmente, esta insuficiencia de carreteras ha generado que el transporte se vuelva lento y costoso y genere cada vez mayores costos para el exportador y el importador, al reducir su margen de ganancia o transferir los costos al consumidor final, lo que es peor” (González Correa J. A., 2011)

2. 2. Análisis y Condiciones geográficas de la zona de Urabá

Para el desarrollo del objeto de este proyecto, es importante establecer geográficamente dónde estamos y cuáles son las facilidades que esa geografía ofrece para la construcción de vías y puertos, para seguidamente preguntarnos si hemos planificado esa infraestructura con criterios técnicos y económicos, en concordancia con el medio geográfico o en contra de él.

Dentro de este planteamiento, encontramos que Antioquia con el Chocó, comparten la esquina noroccidental de Sudamérica, la de mayores y más económicas posibilidades por su topografía y corta distancia entre los dos mares, el puerto de Urabá se encuentra 49% más cerca de Medellín que el mar de Cartagena, pero la red vial de Urabá a Medellín es deficiente por no decir inexistente.

Como se ha mencionado con antelación, el golfo de Urabá es una región geográfica de Colombia que está ubicada en el extremo noroccidental de Colombia entre los departamentos de Antioquia, Córdoba, Chocó y el Tapón de Darién, en la frontera con Panamá. Arboletes, Necoclí, San Juan de Urabá y Turbo son municipios que “están localizados en la Costa Caribe colombiana y, administrativamente, hacen parte de la subregión del Urabá antioqueño junto con otros 7 municipios (San Pedro de Urabá, Apartado, Carepa, Chigorodó, Mutatá, Murindó y Vigía del Fuerte)” (Pérez V, 2007)

Estos municipios son importantes por su producción de plátano, banano y ganado vacuno; que es además un aporte significativo para el sector agropecuario de la zona. Otro aspecto importante es el gran potencial turístico; y muy especialmente el ecoturismo. “A pesar de que el Caribe antioqueño forma parte de uno de los departamentos más prósperos del país, sus características geográficas de localización y de condiciones climáticas extremas, han afectado negativamente su desarrollo económico y social” (Pérez V, 2007)

Figura 2 Municipios del Caribe antioqueño



Fuente: Gerson Javier Pérez V, con base en información del IGAC.

La figura 1, da muestra de la ubicación de los municipios del caribe y cómo estos están divididos en la región del Urabá Antioqueño. “tres de los municipios pertenecen a la zona norte (Arboletes, San Juan de Urabá y Necoclí) y el otro pertenece a la zona centro (Turbo). Estos cuatro municipios comprenden un total de 36 corregimientos y más de 400 veredas” (Pérez V, 2007, pág. 8)

Con relación al clima, cabe decir que la temperatura oscila entre 22 y 35 centígrados; además, “esta región no obedece a principios y normas preestablecidas de la meteorología usual. Es una anarquía de vientos y tempestades en donde ejercen su influencia decisiva las fases de la luna. En el verano predominan los vientos del norte o brisas; y en el invierno los del sur; pero a veces en el término de una hora soplan en distintas direcciones. Todos los días del llamado invierno cae una cantidad de agua abundante” (R.P. Fray Maximo de San José, 1930) lo que produce una serie de derrumbes que impiden el paso de vehículos y que incluso ocasionan accidentes a los viajeros y mercancías que transiten por la carretera.

2.2.1. Condiciones del Terreno

Las características y condiciones del terreno, son fundamentales para el buen estado físico de las carreteras y para el buen funcionamiento de estas; las cuales para su construcción

cuentan condicionantes geográficos como el medio ambiente del lugar donde esté ubicado el terreno, la geología² y la hidrología³ del mismo; así como también influyen en su buen funcionamiento y eficiencia aspectos sociales y urbanísticos. Al respecto es importante resaltar que “los suelos de estos municipios costeros del departamento de Antioquia, al igual que el resto de municipios del Urabá, se localizan en un área de bosque tropical en donde se presentan aptitudes de uso variadas. Sin embargo, y al igual que en la mayor parte del territorio nacional se presentan diferencias entre la vocación de uso del suelo y su utilización efectiva” (Pérez V, 2007, pág. 10)

Como se ha mencionado en el capítulo anterior, las condiciones del clima a veces un tanto lluvioso dificultan el trayecto de vehículos por la carretera desde Medellín hacia Urabá; además, “el viaje hacia la costa antioqueña es una colección de huecos rocas y tierra desprendida. Pero hay solución. Un camión cisterna se abre paso en medio de una nube de polvo en el trayecto entre Uramita y Dabeiba. El tránsito es escaso, pero el sobrepaso es riesgoso por la escasa visión. El estallido de una llanta entre los baches de la carretera le fija un reto extra al conductor y lo obliga a hacerse a un lado de la vía” (El colombiano, 2012) (Ver Fotografías, pág. 19)

Grafico 1

Grafico 2

² La Geología hace referencia a la ciencia que estudia la composición y estructura interna de la Tierra, y los procesos por los cuales ha ido evolucionando a lo largo del tiempo geológico.

³ La Hidrología hace referencia a la ciencia o rama de las ciencias de la tierra que se dedica al estudio de la distribución, espacial y temporal, y las propiedades del agua presente en la atmósfera y en la corteza terrestre.



Fuente: Fotografía tomado por los autores de la monografía

Grafico 3

Grafico 4



Fuente: Fotografía tomado por los autores de la monografía

Grafico 5

Grafico 6



Fuente: Fotografía tomado por los autores de la monografía

Grafico 7

Grafico 8



Fuente: Fotografía tomado por los autores de la monografía

Grafico 9

Grafico 10



Grafico 11

Grafico 12



Fuente: Fotografía tomado por los autores de la monografía

Grafico 13

Grafico 14



Fuente: Fotografía tomado por los autores de la monografía

Grafico 15

Grafico 16



Fuente: Fotografía tomado por los autores de la monografía

2.3. Análisis de la red vial que comunica al Departamento de Antioquia con el resto de Colombia y el mundo

La red vial que comunica al Departamento con el resto de Colombia y el mundo está establecida a través de altas montañas, con alineamientos geográficos deficientes y fallas geológicas, prácticamente imposibles de superar y que colapsan en cualquier momento. Actualmente “Antioquia tiene 25 concesiones viales, unos 4.800 kilómetros; han sido construidos 875 kilómetros de doble calzada, y se encuentran en operación 650 kilómetros de doble calzada” (Portafolio, 2012).

En la carretera de mayor tráfico, la Troncal de Occidente, rumbo a Buenaventura, 586 km., tenemos unas limitaciones geográficas insuperables en el Alto de Minas, que hacen difícil el paso de grandes camiones. Más al sur, bordeando el río Cauca, dos amenazas de derrumbamiento de la carretera, por la erosión permanente del río y el desprendimiento de la montaña.

Saliendo hacia el norte, rumbo a Cartagena, 663.5 km., hay que ascender a 2.800 metros, para seguidamente, encontrar la falla geológica de “la frisolera”, la cual, interrumpe el tráfico vehicular todos los inviernos y que no ha sido posible superar. Igualmente y con mucha frecuencia, se ve interrumpida en Caucasia por la erosión que causa el río Man.

La otra carretera que comunica a Medellín con el centro oriente del País, es la llamada Autopista Medellín-Bogotá, que sirve al comercio interno, también es una carretera precaria, especialmente por la falla geológica existente, en el paraje de las Mercedes en el municipio de Cocorná, donde son frecuentes los deslizamientos. Y si miramos la vía Medellín-Turbo nos encontramos con una vía en precarias condiciones; en otras palabras, estamos realizando nuestros negocios sobre un piso de algodón donde en cualquier momento colapsa, pero esta incertidumbre puede cambiar con el proyecto liderado por Interconexión Eléctrica S.A. E.S.P –ISA y el Ministerio de Transporte, dentro de los trabajos que comprende esta obra se encuentra el desarrollo, estructuración, mantenimiento y operación de 4 corredores viales en doble calzada los cuales mencionamos a continuación:

- Túnel de Occidente-El tigre (Uraba antioqueño) 338 kms (una calzada)
- Don Matías -Caucasia: 251 Kms
- San José del Nus-Puerto Berrio: 77 kms
- Ancón Sur-Tres puertas: 234 Kms

Existe una vía que va desde el Ecuador hasta el Caribe colombiano, recorre todo el occidente del país y pasa por varios departamentos y regiones como Antioquia, Tolima, Valle del Cauca, Nariño y el Eje Cafetero, es una vía importante de Colombia por que nos conecta el Atlántico con el pacifico y en nuestro departamento es considerada la vía más importante por que une a Medellín con los puertos de Buenaventura y Cartagena. Es por esto que dos de las vías a construir de Autopistas de la Montaña se encuentra en la troncal de occidente, el primero de ellos viene del sur del departamento y está comprendido en el tramo Ancón sur-tres puertas y el segundo comunica a Medellín con la costa atlántica, en el tramo Don Matías-Caucasia.

Hoy por hoy, las cargas que vienen del sur occidente y centro occidente del país con destino al Caribe colombiano toma la ruta Ancón sur-tres puertas, pasa por Medellín y de allí pasa por Don Matías-Caucasia, vía más corta para llegar a la costa atlántica. Entrando al tramo Tunel de occidente- El tigre que se dirige a la costa Antioqueña, el tránsito proveniente del sur y el centro occidente del país con destino a puertos en el Caribe sufriría una variación en su recorrido, ya que no tomaría la ruta Tres Puertas–Ancón Sur–Medellín-Don Matías-Caucasia- Cartagena, sino que tomaría la ruta Tres Puertas–Ancón Sur–Medellín-Túnel de Occidente-el Tigre–Golfo de Urabá debido a que esta ofrece un puerto más cercano, el de Urabá, y ahorraría, además de varios kilómetros, tiempo y dinero, para ser más explícitos, la distancia de Bogotá a Cartagena es de 868 kms y desde zungo (lugar donde queda el puerto) es de 763 kms , esto equivale a 131 kilometros de ahorro, si por el contrario el viaje es desde el Eje cafetero hasta cartagena es de 863 kms y a zungo de solo 495 kms, aquí nos ahorramos 368 kms (Ver tabla 1)

Por ende, la nueva ruta de paso por Antioquia: del Caribe hacia el adentrado occidente y viceversa, Tres Puertas-Ancón Sur-Medellín-túnel de Occidente-El Tigre-puerto de Urabá dejaría rezagada la actual vía que comunica al adentrado occidente (sur y centro-occidente) con los puertos en el Caribe, es decir, el tramo Bello-Don Matías-Caucasia-Cartagena Con esta nueva configuración vial, Cartagena dejaría de ser

el puerto más cercano al Caribe, además del más concurrido en el Atlántico, ya que la mayoría de carga de Cartagena es suministrada por el centro y suroccidente del país, al igual que la mayoría de sus importaciones se dirigen a estas regiones. Este nuevo papel sería reemplazado por el nuevo puerto en Urabá. En la subregión de Urabá predominan la pesca, la ganadería, la agroindustria, la explotación maderera y la agricultura. Su principal producto es el banano de exportación, y es la región con más cultivos y exportaciones de este producto.

En Urabá hay 100.000 hectáreas aptas para el cultivo en comparación con el segundo productor, el departamento del Magdalena con 20 mil hectáreas, es la tierra prometida, significado del nombre de Urabá en lengua Katía, la región de Urabá se divide en tres zonas: una al sur, que limita con el Occidente y de actividades agrícolas y de pesca, con Mutatá como eje de desarrollo; llega una zona central, la más próspera en materia económica y con epicentro en Apartadó. El cultivo de banano es el principal renglón de la economía; y la zona norte, de Turbo hasta Arboletes, y con el turismo y la pesca como principales actividades. A la zona central y sur de Urabá se accede más rápido por la Carretera al Mar, que de Medellín parte y cruza a Santa Fe de Antioquia, busca a Dabeiba y de allí ingresa a tierra urabaense. El recorrido dura, hasta Apartadó, alrededor de 8 horas; otra opción es el viaje aéreo, con vuelos diarios desde el Aeropuerto Olaya Herrera a distintos municipios de la subregión. Son llamativas, desde aire o desde tierra, las extensas plantaciones de plátano y banano, mares verdes donde miles de campesinos invierten sus horas de trabajo en municipios como Chigorodó, Carepa, Apartadó y Turbo.

2.4. Aspectos Económicos de comercio exterior.

Actualmente hay 44.500 hectáreas de banano de exportación cultivadas en el país de las cuales 33.500 están en Urabá y las 11 mil restantes están en el departamento del Magdalena. Las exportaciones anuales de banano suman 95 millones de cajas a la Unión Europea y Estados Unidos, sus principales mercados. Estas equivalen al 3% de las exportaciones totales del país y el 0.4% del PIB colombiano, y aportan USD 700 millones anuales de los cuales 533 corresponden a las exportaciones de Urabá equivalentes al 35% de las exportaciones antioqueñas (Asociación de Bananeros de Colombia [AUGURA], 2010).

Así, el sector bananero es el segundo generador de divisas provenientes de la agricultura después del café, y tiene la capacidad de expandir su producción de banano ya que cuenta con 67.500 hectáreas disponibles (100.000 disponibles- 33.500 cultivadas) para el cultivo en Urabá; por esto podría pasar de USD 533 millones anuales que se producen en 33.500 hectáreas a cerca de 1.599 millones con la siembra total de las hectáreas disponibles en la región. El potencial productivo de la zona con capacidad de duplicar la producción de banano en el país podría hacer de la región una de las más importantes en el renglón exportador de la economía nacional.

La región tiene un clima lluvioso húmedo con lluvias constantes la mayoría del año, lo que la hace ideal para el cultivo de banano, diferenciándose de otras regiones donde hay poca precipitación, explotación y expansión debido a que el medio de transporte de la mercancía no es suficiente, es caro y dispendioso debido a que no existen las instalaciones portuarias y viales adecuadas para la competitividad, en Urabá no hay ferrocarril como en el caso de Santa Marta donde el banano se transporta por este medio de transporte, la fruta se lleva por camiones hasta los terminales de Casanova, Nueva Colonia y Zungo. Se carga y se transporta en planchones hasta el barco atracado a dos kilómetros afuera del golfo, por elevadores de acordeón se colocan los racimos en la cubierta del barco.

Pese a que han pasado casi 40 años, esta descripción del proceso de exportación no ha cambiado mucho desde entonces: todavía se exporta el banano en Urabá en planchones hasta el buque. Esto debido a que el calado del buque no le permite atracar en el puerto menor de Turbo. Con un puerto adecuado para los grandes buques, estos podrían atracar en el puerto y los gastos de cabotaje que se producen de transportar las cajas de banano desde el puerto menor de Turbo hasta el buque fondeado a dos kilómetros del golfo sencillamente no existirían y, por ende, el margen de ganancia sería mayor, lo que significaría una motivación para expandir la oferta que, a su vez, conduciría a una expansión de la inversión en capital para el aumento de producción, es decir, un aumento directo de hectáreas sembradas que pueden llegar hasta 100 mil hectáreas. Si este panorama se cumpliera se duplicaría la producción nacional de banano de exportación y se triplicaría la producción departamental.

El sector bananero, es visto como uno de los principales generadores de divisas; además tiene la posibilidad de expandir su producción debido a que “cuenta con 67.500 hectáreas disponibles (100.000 disponibles- 33.500 cultivadas) para el cultivo en Urabá; por esto

podría pasar de USD 533 millones anuales que se producen en 33.500 hectáreas a cerca de 1.599 millones con la siembra total de las hectáreas disponibles en la región” (González Correa J. A., 2011, pág. 98). Estas posibilidades de una alta producción de banano en la zona de Urabá, pueden ubicar a la región como una de las más importantes a nivel de comercio exterior influyendo positivamente en la economía nacional.

Si bien la región de Urabá tiene óptimas posibilidades para producir el banano; las condiciones de las vías de transporte no son eficientes para la comercialización debido entre otros aspectos a que el medio de transporte de la mercancía es costoso, puesto que no existe una adecuada infraestructura vial y portuaria que conlleven a que el banano sea aún más competitivo; lo cual deja de aportar incentivos para su explotación y comercialización; por lo que resulta importante la implementación del proyecto de la montaña “carretera al mar de Urabá”.

2.5. Aspectos que se verían afectados con el desarrollo del proyecto Autopistas de la Montaña, tramo Medellín-Urabá.

El desarrollo y contenido de todos los capítulos anteriores, es determinante para el horizonte de este trabajo; es decir, para determinar las variables de la economía departamental que se verían afectadas; así como también determinar la importancia de la Autopistas de la Montaña, tramo Medellín-Urabá. Al respecto, cabe decir que las características geográficas, así como las condiciones de la red vial que comunica al departamento de Antioquia con otros lugares nacionales e internacionales tienen una relación con el crecimiento económico de la zona; en el sentido que esta región “ha sido muy apetecida por su posición estratégica para el comercio exterior” (Pérez V, 2007, pág. 5)

Para la estructuración y ejecución del proyecto Autopistas para la Prosperidad, se celebró un contrato interadministrativo entre la Nación, Antioquia, Medellín e ISA (Industry Standard Architecture), quienes invertirán \$15,6 billones en 15 años. Esta Autopista para la prosperidad, articularía al departamento con el centro del país, la Costa Caribe, el Eje Cafetero y el Chocó, conectando con el resto del territorio nacional y con los puertos del Pacífico (Portafolio, 2012). Este proyecto optimizaría el tiempo de transporte de

mercancías y al mismo tiempo generaría posibilidades de desarrollo y competitividad para el departamento de Antioquia; pues como es sabido, este es un departamento que cuenta con recursos que lo potencializan en el mercado nacional como el banano, la pesca, la ganadería, la agroindustria, la explotación maderera y la agricultura; y que además requiere de una infraestructura vial que permita que sea mucho más competitivo globalmente. Al respecto, “a comienzos del año el presidente Juan Manuel Santos anunció una partida de \$1,7 billones sólo para resolver problemas de vías afectadas por el invierno” (Portafolio, 2012)

Aunque las exportaciones de banano son importantes en el contexto antioqueño no son suficientes para que se justifique la construcción de un gran puerto. Con la construcción de Autopistas de la Montaña que permitirán un acceso más rápido y competitivo de otras regiones al Urabá, el puerto sería sostenible ya que, como el banano, el café también saldría por este puerto más cercano que el de Cartagena, al igual que un sinnúmero de otros productos exportables que actualmente utilizan el puerto de Cartagena, especialmente aquellos provenientes de las zonas industriales del Valle del Cauca, Medellín, el Eje Cafetero y Bogotá.

Sin duda la región se convertirá en un gran eje logístico gracias a los proyectos que en ella convergerán como la Autopistas para la Prosperidad, el puerto de Urabá, la transversal de las Américas y la carretera Panamericana; esta última permitirá el acceso a Panamá abriendo un mercado del tamaño de Ecuador en donde se exporta el 4.5% de los productos. En este sentido, la Autopistas para la Prosperidad y la transversal de las Américas serían utilizadas como corredores viales por todo el país hacia Panamá. Con base a estas digresiones, cabe decir que el proyecto vial resulta sumamente importante para el departamento de Antioquia y el país; toda vez que “articulará de una forma más competitiva al departamento en aporte al PIB (Antioquia) con el suroeste, centro y norte del país, haciendo de Antioquia un gran eje vial ya que este será un paso obligatorio para las principales ciudades capitales como el camino más corto hacia el Caribe mediante la construcción del puerto de Urabá” (González Correa J. , 2011); por tanto, este proyecto es muy viable, ya que genera competitividad en la reducción de fletes con el objetivo de que Antioquia pueda consolidarse como un departamento exportador por excelencia.

El puerto de Urabá es un proyecto en proceso, que junto con la construcción de la carretera al mar resulta muy significativo económicamente para Antioquia y para el país, en el sentido que al construirse este puerto y las Autopistas de la Montaña, el tránsito hacia el litoral Antioqueño con destino a puertos en el Caribe sufriría una variación en su recorrido; puesto que no cogería la ruta que va por Tres Puertas–Ancón Sur–Medellín-Don Matías-Caucasia- Cartagena, sino que utilizaría la ruta Tres Puertas–Ancón Sur–Medellín-Túnel de Occidente-el Tigre–Golfo de Urabá; ya que existiría un puerto más cercano, por lo que se estaría ahorrando tiempo y dinero (González Correa J. , 2011)

Otro aspecto que se vería afectado con la construcción de Autopistas de la Montaña, tramo Medellín-Urabá, son las posibilidades que causaría para con la construcción del puerto de Urabá; toda vez que servirá como abastecedor de todos aquellos productos que se generan en otros lugares del departamento de Antioquia y del país como lo son el Valle del Cauca, el eje cafetero y el Suroeste Antioqueño; y además de los productos de exportación que saldrían por esta ruta, entrarían de una forma más rápida y económica, muchos bienes de importación que tienen que pasar por todo el país.

Es importante resaltar que el proyecto Autopistas para la Prosperidad, es una obra que causará un significativo impacto logístico, económico y comercial para Antioquia; y que además conllevará a que el país tenga más competitividad global. Al respecto (Hernandez Gaviria, 2012) expresa en el artículo publicado que “el proyecto Autopistas de la Montaña representará para esta región la recuperación de unas cuatro décadas de atraso en materia de viabilidad y, a la vez, significará la obra por excelencia de la competitividad”.

3. Beneficios del proyecto y su conexión con otros proyectos viales

Como se ha mencionado en el desarrollo de este capítulo, este proyecto genera beneficios para el departamento de Antioquia y para el país; tales como:

- Se logra el acercamiento del Centro Occidente del país con la Costa Atlántica a través de la vía a Urabá con estándares de competitividad

- La conexión al Norte del país en doble calzada acercará los centros productivos del centro del país con el puerto de Cartagena
- Se completa el desarrollo del eje transversal de conectividad entre el sur, los departamentos de la costa con el centro y el oriente colombiano y con Venezuela
- La Conexión al Sur del país en doble calzada acercará los centros productivos del centro del país con el puerto de Buenaventura
- La Troncal Occidental, tiene continuidad en vías de competitividad desde el departamento del Cauca hasta Caucaasia
- Se logra conectividad y continuidad de las Vías de competitividad nacional: Malla vial del Valle del Cauca, Autopistas del Café, Transversal de las Américas, Ruta del Sol (Camara de Comercio de Medellín, 2012)

4.1. Beneficios del proyecto bajo la estructuración de ISA

- Las utilidades de ISA se devuelven a la Nación que es su socio
- Mayoritario
- El modelo evita el surgimiento de reclamaciones posteriores al Estado.
- El modelo incorpora la modalidad de libro abierto, la cual permite hacer un seguimiento transparente a la ejecución financiera del proyecto, permitiendo reducir los riesgos para la ANI, dado que el proyecto absorbe las diferencias que eventualmente se presenten (Camara de Comercio de Medellín, 2012)

Tabla 1 Inversión necesaria. Constantes dic. 2008

SECTOR	ALCANCE	SUBTOTAL (millones \$ dic 2008)	TOTAL (millones\$ dic 2008)
Tramo 1: Túnel Occidente-El Tigre	Construcción de una vía nueva en calzada sencilla	\$ 4,236,907	15,562,810
Tramo No. 2:San José del Nus - zaragoza-Caucasia + Túnel Quiebra + Tunel Quebrada Monos	Construcción de una vía nueva en calzada doble	\$ 6,207,497	
Tramo No. 3:San José del Nus - Puerto Berrio.	Construcción de una vía nueva en calzada sencilla	\$ 846,229	
Tramo No. 4A: Camilo C - Bolombolo - La Pintada - Tres Puertas-Irra	Construcción de una vía nueva en calzada doble entre Camilo Ce y Tres puertas y de una vía nueva en calzada sencilla entre Irra - Asia - La Virginia	\$ 4,272,177	

Fuente: Cámara de Comercio de Medellín, año 2008.

La tabla 1, muestra la inversión necesaria para el proyecto de la Montaña al Mar Medellín-Urabá con base a información suministrada por la Cámara de Comercio de Medellín, donde se refleja un total de 15,562,810 millones de pesos. Las expectativas de infraestructura para este proyecto son de “696 puentes y 131 túneles más las vías que los intercomunican. En el primer quinquenio quedaría comunicado el nordeste antioqueño y el sur de la Costa Atlántica con el río Magdalena y el oriente del país” (Portafolio, 2012). Como se ha mencionado anteriormente, este proyecto traería como resultado competitividad y desarrollo; así como también empleo y menos inundaciones; lo que evitaría cierre de la vía.

3. Hallazgos

La realización del presente trabajo de investigación, ha permitido identificar los siguientes hallazgos principales con respecto al problema planteado.

- La implementación del ferrocarril de Antioquia fue de gran importancia para el Departamento de Antioquia, debido a que aunque contaba con una carretera montañosa y de difícil acceso, se tornó más fácil el transporte de mercancías y se produjeron fletes más económicos. Luego del detrimento del tren, se construyeron autopistas más flexibles entre los municipios, que permitían que las personas se transportaran según su deseo y necesidad y no se vieran obligadas a acogerse a la ruta establecida por el ferrocarril.
- Una de las ventajas que traería consigo la construcción de las Autopistas de la Montaña sería las posibilidades que aportaría a la fabricación del puerto de Urabá
- Al construirse las Autopistas de la Montaña junto con el puerto de Urabá, el trayecto hacia el litoral Antioqueño variaría en su recorrido; ya que no trazaría la ruta que va desde Tres Puertas hasta Cartagena, sino que trazaría la ruta que va desde Tres Puertas hasta el Golfo de Urabá
- El proyecto de Autopistas para la Prosperidad causaría un impacto significativamente importante en materia económica y comercial en el departamento de Antioquia; que conllevaría a que el país se más competitivo globalmente

-
- El Urabá Antioqueño es una región bananera y platanera muy importante del país que distribuye esta fruta a mercados internacionales, es importante también mencionar que se acortará la distancia toda vez que actualmente son 10 horas de viaje, con la Autopistas para la Prosperidad será 4 horas de viaje.
 - Urabá es una región apetecida para el comercio exterior: ya que tiene una ubicación geográfica privilegiada, con una gran diversidad de fauna y flora y unas grandes cualidades agroindustriales y de comunicación
 - Las características geográficas de localización y de condiciones climáticas extremas del Caribe Antioqueño han afectado negativamente su desarrollo económico y social
 - El trayecto hacia la costa antioqueña está lleno de huecos, rocas y tierra desprendida; y en épocas de invierno se concentra de lluvias constantes que ocasionan múltiples derrumbes que impiden el paso de vehículos y que además causa diversos accidentes terrestres.
 - Las condiciones de la carretera entre Antioquia y Urabá Chocoano están en un estado deplorable como se puede notar en el registro fotográfico, pero con la Autopistas para la Prosperidad se vislumbra la posibilidad de mejorar la comunicación vial, para incrementar el comercio y la competitividad de las regiones.
 - Las Fotos fueron tomadas entre Santa fe de Antioquia y Mutatá, es la zona más complicada de todo el trayecto.

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones y recomendaciones

Para el transporte de mercancías entre Medellín y Urabá antioqueño, se hacía uso de los caminos de herradura. Las condiciones de las vías estaban llenas de obstáculos que dificultaban el trayecto de los arrieros; por tanto, para el año 1874, el departamento de Antioquia inició con una empresa que facilitó el transporte de mercancías; que consistió en la construcción de un ferrocarril entre la orilla del Magdalena en Puerto Berrio y Medellín que terminó con la construcción del túnel de la Quiebra, también el ferrocarril de Antioquia significó un avance en el transporte, luego al construir la carretera entre Antioquia y Urabá se dieron algunas ventajas, pero actualmente se encuentra en condiciones deplorables por el cambio climático y la falta de intervención en su mantenimiento.

Es importante resaltar que el proyecto Autopistas para la Prosperidad, es una obra que causará un significativo impacto logístico, económico y comercial para Antioquia; y que además conllevará a que el país tenga más competitividad global. Al respecto (Hernandez Gaviria, 2012) expresa en el artículo publicado que “el proyecto Autopistas de la Montaña representará para esta región la recuperación de unas cuatro décadas de atraso en materia de viabilidad y, a la vez, significará la obra por excelencia de la competitividad”.

La implementación del proyecto de carretera al mar “mega obra Autopistas de la Montaña”; es importante y clave para la competitividad del país a nivel internacional; debido a que reduciría el tiempo de transporte de las mercancías, ofrecería un puerto más cercano al Atlántico, conectaría a la zona de Urabá con diferentes lugares del país, disminuirían los fletes, se diversificaría el comercio entre otros.

No obstante, estas obras estiman un alto costo que dificulta la ejecución del proyecto; es por esto que surge la necesidad de financiar los tramos más relevantes para el comercio exterior y la economía; como Ancón-Sur-Tres Puertas, Túnel de Occidente-El Tigre y el puerto de Urabá

La construcción de vías importantes para el comercio internacional como la carretera al mar, evitará inadecuadas inversiones y reducirá costos en la construcción de carreteras infructíferas.

La ejecución e implementación de la mega obra Autopistas de la Montaña caracterizará la Región de Urabá como un eje logístico referente al transporte de mercancías para el mercado internacional, lo que la potencializará como una zona con un comercio mucho más dinámico y competitivo a nivel internacional.

Las condiciones actuales de las vías de transporte no son eficientes para la comercialización de productos en las regiones objeto de estudio, ya que el medio de transporte de la mercancía es costoso debido a la carencia de una adecuada infraestructura vial; por tanto, surge la necesidad de la ejecución de la mega obra Autopistas de la Montaña; la cual se justifica en el dinamismo y competitividad que se genera en la reducción de tiempo; así como también en la reducción de fletes que conducen a que Antioquia mejore su sistema mercantil.

La región de Urabá tiene bananeras que son la base comercial de esta región; pero las vías de transporte han sufrido grave deterioro como se puede observar en el registro fotográfico lo cual deja de aportar incentivos para su explotación y comercialización; por lo que resulta importante la implementación del proyecto de la montaña “Autopistas de la Montaña”

Con este gran avance la región se convertirá en un gran eje logístico gracias a los proyectos que en ella convergerán como la Autopistas para la Prosperidad, el puerto de Urabá, la transversal de las Américas y la carretera Panamericana; esta última permitirá el acceso a Panamá abriendo un mercado del tamaño de Ecuador en donde se exporta el 4.5% de los productos. En este sentido, la Autopistas para la Prosperidad y la transversal de las Américas serían utilizadas como corredores viales por todo el país hacia Panamá. Con base a estas digresiones, cabe decir que el proyecto vial resulta sumamente importante para el departamento de Antioquia y el país; toda vez que “articulará de una forma más competitiva al departamento en aporte al PIB (Antioquia) con el suroeste, centro y norte del país, haciendo de Antioquia un gran eje vial ya que este será un paso obligatorio para las principales ciudades capitales como el camino más corto hacia el Caribe mediante la construcción del puerto de Urabá” (González Correa J. , 2011); por tanto, este proyecto es muy viable, ya que genera competitividad en la reducción de fletes con el objetivo de que Antioquia pueda consolidarse como un departamento exportador por excelencia.

Referencias bibliográficas

Camara de Comercio de Medellín. (2012). *Camara de comercio de Medellín para Antioquia*. Recuperado el 15 de Noviembre de 2012, de <http://www.camaramedellin.com.co/site/Portals/0/Documentos/2012/economia-antioquia-2011-2012.pdf>

El colombiano. (13 de Agosto de 2012). Inversión de 264.000 millones de pesos para obras en carretera a Urabá. *El Colombiano.com* .

Escobar, L. F. (2000). *CAMINOS REPUBLICANOS EN ANTIOQUIA 1800- 1928*. Bogotá: Corantioquia.

Escobar, L. F. (2000). *Caminos Republicanos en Antioquia*. Corantioquia.

González Correa, J. A. (22 de Junio de 2011). *Universidad de Medellín*. Recuperado el 15 de Noviembre de 2012, de <http://www.udem.edu.co/NR/rdonlyres/D5E5F563-DF77-4FD4-BF09-6AE3944C48FA/14106/Art%C3%ADculo91.pdf>

González Correa, J. (22 de Junio de 2011). *Sitio web de la Udem*. Obtenido de <http://www.udem.edu.co/NR/rdonlyres/D5E5F563-DF77-4FD4-BF09-6AE3944C48FA/14106/Art%C3%ADculo91.pdf>

Hernandez Gaviria, A. (2012). De la Montaña al Mar. *Revista de Logística* .

Pérez V, G. (Abril de 2007). *Sitio web del Banco de la Republica*. Obtenido de <http://www.banrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/documentos/DTSER-88.pdf>

Portafolio. (23 de Agosto de 2012). \$15,6 billones para la megaobra de ingeniería de carreteras. *portafolio.co* .

R.P. Fray Maximo de San José. (1930). *Biblioteca Virtual de la Udea*. Obtenido de http://biblioteca-virtual-antioquia.udea.edu.co/pdf/21/21_1190696433.pdf

ANEXOS

A. Anexo: Fotografías



Alcaldía de Medellín

Fuente: Presentación Federico Restrepo Posada- Gobernación de Antioquia



Fuente: Mauricio Agudelo Al fondo carretera Medellín Urabá tomada desde Santa fé de Antioquia hacia Giraldo

B. Anexo: Mapa Rutas

