



MEGAPROYECTOS DE ANTIOQUIA Y SU INCIDENCIA EN EL DESARROLLO TERRITORIAL

CINTHY YANIN SIERRA RUIZ

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2011

MEGAPROYECTOS DE ANTIOQUIA Y SU INCIDENCIA EN EL DESARROLLO TERRITORIAL

CINTHY YANIN SIERRA RUIZ

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:
Negocios Internacionales

Línea de Investigación:
Aspectos socio-económicos e impacto en la planificación y gestión territorial.

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2011

“No abandones jamás el camino; no importa lo difícil que este sea, se fuerte, mantén la cabeza arriba y sobre todo mantén la fe”.

Agradecimientos

A Dios, por día a día llenarme de bendiciones y fortaleza.

A mi madre Gladys Ruiz, por brindarme lo mejor siempre,
Porque con su apoyo y empuje he podido realizarme como profesional.

Abuelos María y Lorenzo,
Gracias por sus oraciones, cariño constante y eterna confianza.

Familiares,
Gracias por estar conmigo, sus buenos deseos y afecto.

Amigos,
Gracias por su apoyo, comprensión y palabras de aliento.

Marco Ruiz,
Gracias por su asesoría y acompañamiento en la realización de esta tesis.

Secretaria de Productividad y Competitividad, Secretaria de Planeación e Infraestructura Física
de Antioquia,
Gracias por su tiempo y toda la información brindada para la construcción de este trabajo.

Resumen

Como se ha demostrado en varios estudios, la infraestructura de transporte, y en especial las carreteras son de significativa importancia en el crecimiento y desarrollo de un país. El presente trabajo quiere hablar sobre los Megaproyectos de Antioquia, infraestructura vial y su importancia en la movilización de carga en Antioquia, que a su vez incide en Colombia, ya que el 80% de la carga del país se moviliza por carretera.

Colombia asumió el desafío de insertarse en las grandes corrientes comerciales que caracterizan el nuevo orden económico mundial: el Tratado de Libre Comercio (TLC) con Estados Unidos, junto con otros acuerdos comerciales que ha firmado en el pasado o espera concretar en el futuro, le abren al país un horizonte de oportunidades para mejorar su competitividad y, por esta vía, acelerar el crecimiento económico y aumentar el bienestar de su población.

Para esto, una de las formas más claras de afrontar los nuevos retos que tiene una región es iniciar un ejercicio de planeación unido a la tarea de darle continuidad en el tiempo. En Antioquia se inició desde principios de los 80 un proceso que buscaba tener un propósito común descrito en una visión, y en la construcción de grandes ideas como Megaproyectos, aquí se presentaran cuáles son, que importancia, beneficios y características tienen para el comercio internacional, para el crecimiento económico, tanto de nuestro departamento como de Colombia.

Palabras clave:

Infraestructura y Megaproyectos

Son el soporte para determinar los cambios y transformaciones urbano regionales a escala regional y nacional, y permite conocer los escenarios territoriales y nuevas configuraciones a partir de las infraestructuras viales y megaproyectos para la producción de hidroenergía.

Productividad

Relación entre lo que se produce y los recursos humanos, naturales y de capital empleados para producirlo. Una mayor productividad en el uso de los recursos de un país es determinante para aumentar el ingreso nacional Per cápita.

Competitividad

Por competitividad de un país o de una región entendemos la capacidad de producir bienes y servicios que compitan exitosamente en mercados globalizados, generen crecimiento sostenido en el largo plazo y contribuyan de esa manera a mejorar los ingresos y la calidad de vida de sus habitantes. Está relacionada con múltiples factores que condicionan el desempeño de las actividades productivas, como la infraestructura, los recursos humanos, la ciencia y la tecnología, las instituciones, el medio ambiente, y el entorno macroeconómico.

Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad

Documento regional, Antioquia
Departamento Nacional de Planeación
Bogotá, junio 2007

Abstract

As demonstrated in several studies, transport infrastructure, particularly roads are of significant importance in the growth and development of a country. This paper wants to talk about the road infrastructure and its importance in mobilizing load Antioquia, which in turn affects Colombia since 80% of the country's freight moves by road.

Colombia took the challenge to be inserted in the large trade flows which characterize the new world economic order: the FreeTrade Agreement (FTA) with the United States, along with other trade agreements signed in the past or expect to achieve in the future, we country open to a horizon of opportunities to improve their competitiveness and, in this way, accelerate economic growth and well-being of its population.

For this, one of the clearest ways to meet the new challenges facing the region is to initiate a planning exercise linked to the task of providing continuity in time. In Antioquia began from the early 80's a process that sought to have a common purpose described in a vision, and the construction of great ideas as megaprojects, here is what that importance, benefits and features are for international trade, for economic growth, both in our department and in Colombia.

Keywords:

Infrastructure and Mega projects

They stand to determine the changes and transformations regional urban and national level, and allow know the territorial scenarios and new configurations from road infrastructure and mega projects for the production of hydropower.

Productivity

Relationship between what is produced and human, natural and capital resources used to produce it. A major productivity in the use of resources of a country is crucial to increase Per capita national income.

Competitiveness

The ability to produce goods and services that compete successfully in globalized markets, which generate sustained growth in the long term and thus contribute to improving income and quality of life for its population. It is related to multiple factors that influence the performance of productive activities such as infrastructure, human resources, science and technology, institutions, environment, and the macroeconomic environment.

Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad

Documento regional, Antioquia
Departamento Nacional de Planeación
Bogotá, junio 2007

Contenido

	<u>Pág.</u>
Introducción.....	14
1. Formulación del Proyecto.....	15
1.1 Antecedentes.....	15
1.1.1 Estado del Arte.....	16
1.2 Planteamiento del problema.....	20
1.3 Justificación.....	22
1.4 Objetivos.....	23
1.4.1 Objetivo general.....	23
1.4.2 Objetivos específicos.....	23
1.5 Marco metodológico.....	24
1.5.1 Método.....	25
1.5.2 Metodología.....	25
1.6 Alcances.....	26
2. Ejecución del Proyecto.....	29
3. Hallazgos.....	74
4. Conclusiones y recomendaciones.....	75
4.1 Conclusiones.....	75
4.2 Recomendaciones.....	77
Referencias bibliográficas.....	79
ANEXOS.....	82
A. Anexo: Síntesis del proceso de construcción de la tesis.....	82

Introducción

Este proyecto pretende trabajar de la mano con la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia, que tiene como función formular, adoptar y controlar las políticas, planes generales, programas y proyectos de obras para la construcción mejoramiento y mantenimiento de los distintos sistemas o modos de transporte que se requieran para el desarrollo de las actividades económicas, productivas y sociales del Departamento. A su vez la Secretaria de Productividad y Competitividad brinda gran apoyo en lo correspondiente a la internacionalización de nuestro departamento.

El propósito de este documento es recopilar y desglosar los proyectos más importantes que se están ejecutando o que están en miras a esto en el departamento de Antioquia, su continuidad con un próximo cambio de administración, su importancia en la internacionalización del departamento y a nivel país, la visión Antioquia siglo XXI, sus beneficios, características y aliados en la consecución del desarrollo en materia de infraestructura y competitividad.

Espero poder llegar con este trabajo investigativo a una aproximación seria, que pueda mostrar el potencial y las necesidades de nuestra región antioqueña, para alcanzar un alto grado de productividad nacional e internacional.

Formulación del Proyecto

1.1 Antecedentes

En términos generales, (Arroyave Velásquez: 2003, Pág. 10) la ejecución de grandes proyectos se remonta al período colonial, y siempre han sido financiados en su mayor parte por el capital internacional, además de estar relacionados con el comercio exterior, ya que casi todas las obras consistieron en vías que permitieron una salida rápida de los productos hacia el mar.

La planeación del desarrollo en Antioquia en los últimos años, es una importante estrategia de configuración de los intereses capitalistas de los diferentes actores económicos, políticos y sociales que concentran grandes poderes en la región, haciendo de Antioquia un importante eje geoeconómico para la nación Colombiana, conjuntamente con los Departamentos del Choco, Córdoba y sucre.

Los más resientes gobernantes del Departamento de Antioquia han realizado grandes inversiones en dar a conocer a la comunidad el proyecto “Antioquia Siglo XXI” aunque hace falta mayor publicidad a este lema, impulsando a Antioquia como “La Mejor Esquina de América”

Dentro de los lineamientos estratégicos de los dos planes estratégicos para Antioquia y para el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, aparecen dos que son muy importantes por la relación que tienen con los grandes proyectos de infraestructura. Visión Antioquia Siglo XXI plantea “Potencialización de la Ubicación estratégica del departamento con una excelente infraestructura hacia el interior y el exterior de Colombia” donde se juegan proyectos tan importantes como la culminación de la carretera al mar y el puerto de Urabá y su interconexión con los demás sistemas viales que se proyectan en la expansión del Área Metropolitana. El caso del Plan Estratégico de la expansión del Área Metropolitana del Valle de Aburrá ya se viene cumpliendo con la construcción del túnel de Occidente, el túnel y complejo vial del Oriente y todo el complejo vial y estructural que se proyecta en sus alrededores.

Este conjunto de iniciativas de desarrollo significa una forma de articulación y reconfiguración del Departamento y una particular articulación con el país y con el mercado mundial.

En el mismo orden de ideas, muchas iniciativas fueron tomadas en el Plan de Desarrollo Departamental de Antioquia 1.998 – 2.000 “Antioquia nos Une”, cuya motivación es poder ligar el desarrollo del territorio del departamento con la inversión extranjera, con una fuerte tendencia hacia el Pacífico y para abrir corredores sobre Medellín desde las demás áreas económicas.

1.1.1 Estado del Arte

En las páginas siguientes se presenta el Plan Departamental de Desarrollo 2008-2011. Este es un ejercicio idealista en el cual se sueña con un Departamento mejor, en el que combatir la pobreza se constituye en el principal logro; pero a su vez es un ejercicio práctico donde se han implementado una serie de herramientas e instrumentos que permiten ofrecer una visión realista de un departamento capaz de brindar crecientes oportunidades de bienestar a la población. Al mismo tiempo, señala la ruta que se tendrá que recorrer con el propósito de crear las condiciones para el crecimiento sostenido y la internacionalización de su economía, en un escenario de fortalecimiento institucional y de seguridad para todos los antioqueños. Este es el sentido del Plan, a través del cuál se busca conciliar el interés y deseo de un territorio con mayores niveles de desarrollo, con los retos que implica reconocer la existencia de muy diversas y complejas limitaciones.

El Plan Departamental de Desarrollo 2008-2011, denominado “Antioquia para Todos. Manos a la obra”, es la puesta en común de la propuesta que el Gobernador Luis Alfredo Ramos Botero presentó a los antioqueños, y que fue ampliamente acogida de manera democrática, por ser considerada instrumento fundamental para ofrecer respuestas efectivas a muchas de las difíciles situaciones por las que atraviesa el departamento, y con lucidez logra incorporar elementos estratégicos claves para que todos los antioqueños puedan gozar de un futuro más próspero.

Antioquia Para Todos

En este Plan se parte de considerar que el rezago que experimenta en las últimas décadas el departamento de Antioquia con respecto a otras regiones del país, si bien es

el resultado de la convergencia de múltiples causas, no son pocas las asociadas al carácter inequitativo con el que han tenido que convivir pobladores de subregiones relativamente prósperas como los del Valle de Aburrá, con aquellos ubicados en el resto del departamento, particularmente en zonas caracterizadas por problemáticas políticas, económicas y sociales sumamente complejas, como el caso de los habitantes de las subregiones del Urabá, Magdalena Medio, Bajo Cauca, entre otras. Situación que ha terminado por crear una serie de círculos viciosos en los cuales la marginalidad y pobreza a la que han sido sometidas, se han constituido en verdaderos obstáculos para su propio desarrollo, y en general para el conjunto del departamento.

De otra parte, el Gobierno Departamental reafirma su compromiso por garantizar grados crecientes de modernización para la internacionalización de la economía regional, convoca al sector privado para que con su activa participación contribuya con el desarrollo de las ventajas competitivas de Antioquia, amplíe la infraestructura productiva, oriente la inversión hacia la internacionalización mediante el aumento de las exportaciones y hacia el fortalecimiento de sectores claves como el turístico y el minero; aspectos que deberán sumarse a los esfuerzos de innovación y la política de generación de valor agregado con base en el desarrollo científico y tecnológico. Labor posible de realizar sólo con el decidido compromiso de un sector privado consciente de que el crecimiento sostenido demanda decisiones corporativas de carácter estratégico.

(<http://www.antioquia.gov.co/index.php/es/plan-de-desarrollo/129-fundamentos-filosoficos-del-plan-estructura-y-metodologia-de-la-formulacion-del-plan->)

GRANDES RETOS

- **Modernización para Internacionalización del Departamento**

En lo económico, el gran reto del Departamento será la modernización para la internacionalización. Lo anterior no excluye el compromiso por fortalecer la capacidad productiva de aquellos pequeños productores, quienes tendrán en los mecanismos de asociación, la vinculación a las cadenas productivas y en el mayor acceso a recursos, mayores opciones para la competitividad. Se trata con ello de ofrecer respuestas eficaces a las demandas en los esquemas de producción, derivadas de los cambios en la

economía, tanto doméstica como internacional. Las marcadas tendencias liberacionistas, la adopción de tratados de libre comercio y el creciente auge de la globalización, han pasado a constituirse en referente obligado en los esquemas de organización de la producción; lo que finalmente termina por definir, como condición básica de sobrevivencia de los productores urbanos y rurales, los esfuerzos orientados a favor de la productividad, la competitividad y la orientación de las producciones hacia los mercados internacionales. Este es un imperativo para la economía y los productores antioqueños.

Dada la reconocida relación entre infraestructura y desarrollo, la administración actual asume el reto de mejorar las condiciones de acceso a las regiones mediante la ampliación y mejoramiento de la red de carreteras, se compromete a aumentar la infraestructura de telefonía, energía, alcantarillado, acueducto, y a emprender acciones para aumentar la efectividad de los sistemas de distribución. La modernización del Departamento en materia de infraestructura, ubica como componente fundamental del desarrollo, la implementación de estrategias orientadas hacia el fortalecimiento de las tecnologías de información y comunicación, en concordancia con los lineamientos establecidos por el gobierno nacional en su programa de Territorios Digitales.

- **Mayor Equilibrio Subregional**

En el propósito de alcanzar un mayor desarrollo para Antioquia, el énfasis puesto en las estrategias de modernización para la internacionalización de la economía y en el emprendimiento no podrán estar aisladas de su realidad territorial. Los esfuerzos por ofrecer un modelo productivo eficiente basado en criterios como la concentración de oportunidades han conducido al departamento por senderos de inaceptable concentración. Al momento, el Valle de Aburra genera cerca del 70 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) del departamento y concentra aproximadamente al 60 por ciento de la población, en tan sólo el 1,8 por ciento del territorio. Concentración que se extiende a los recursos productivos, infraestructura básica y demás recursos y actividades que acompañan a los procesos de generación de riqueza: Sin embargo esta dinámica no ha impedido que más del 50 por ciento de la población se clasifique como pobre y cerca del 60 por ciento de la población con empleos informales o en condiciones de subempleo.

Al respecto, desde los inicios de concertación para la formulación del Plan “Antioquia para Todos. Manos a la Obra”, la Administración Departamental ha sido enfática en señalar su compromiso por construir escenarios de mayor equilibrio entre las subregiones y mayores oportunidades para la totalidad de los antioqueños. El compromiso es con una Antioquia que amplíe las opciones de desarrollo para las ocho subregiones, por fuera del Valle de Aburrá, otorgándoles mayor autonomía e impulso a sus vocaciones económicas, sociales, ambientales y culturales. Esta propuesta implica considerar la viabilidad que representa como estrategia de desarrollo equilibrado entre las regiones, la promoción de polos jalonadores del desarrollo, como son Santa fe de Antioquia, Puerto Berrio, Caucaasia, Santa Rosa de Osos, Frontino, Apartado, La Ceja, Ciudad Bolívar, Rionegro, Marinilla, el Santuario, Fredonia, Amaga, Venecia, entre otros municipios que en los últimos años han acopiado una base importante de infraestructura, registran condiciones económicas, físicas, técnicas y geográficas favorables, al tiempo que exhiben un desarrollo institucional que sirve de soporte a la conformación de importantes concentraciones urbanas.

Como polos, estos municipios aportarían al desarrollo de sus subregiones, integrarían otros municipios cercanos, permitirían un mayor aprovechamiento de sus capacidades y potencialidades productivas, y sin duda alguna contribuirían a aminorar la presión sobre los municipios del Valle de Aburra, y de paso a combatir la pobreza. En ello, la gestión local, la construcción de una visión de futuro basada en el desarrollo de las zonas y las subregiones, se constituye en la tarea inicial de las administraciones municipales encargadas de liderar estos proyectos.

La descentralización y la necesidad de impulsar los desarrollos locales y regionales no pueden ahogarse en las críticas que conducen a pensar en que son una mera posición y doctrina ideológica de federalismos del siglo XIX, ni el capricho de una región que de tiempo atrás ha creído en el potencial que exhibe para responder a las demandas que de allí se derivan. En un contexto de creciente globalización, cada vez más analistas coinciden en afirmar que las localidades y regiones deben construir sus economías desde sus propias fortalezas, de modo que puedan integrarse a la nación y al mundo, asegurar su competitividad y el bienestar de sus habitantes y contribuir solidariamente al

crecimiento de toda la nación, evitando así que el centro les determine totalmente su futuro.

1.2 Planteamiento del problema

¿PODRAN LOS MEGAPROYECTOS CERRAR LA BRECHA DE INEQUIDAD ENTRE LAS SUBREGIONES ANTIOQUEÑAS Y PROPORCIONAR MAYOR DESARROLLO TERRITORIAL?

Lo que se busca es entender la dimensión geográfica del Plan de desarrollo territorial como la necesidad de articular y coordinar la acción sectorial en el territorio, reconociendo las particularidades y capacidades de cada subregión y municipio.

En esencia se pretende impulsar la transformación productiva, progreso social y técnico, crecimiento y equidad en el territorio. ¿Cómo? , todo esto parte de la visión Antioquia siglo XXI, la cual propone una metodología que consulta los casos exitosos en concertación y formulación de visión de futuro, llevados a cabo en otras regiones del país y del mundo. Este proyecto ha logrado desarrollar un proceso de concertación sin antecedentes en la historia de Antioquia, con 1.200 instituciones convocadas y cerca de 750 participantes hasta 1998, pertenecientes a los sectores público, privado, académico y social. Nueve subregiones y trece sectores de desarrollo han sido los referentes para la proyección del departamento hacia el año 2020.

Objetivos

- Evaluar nuestras potencialidades como región.
- Definir nuestras oportunidades frente al mundo globalizado.
- Crear una fuerza indeclinable y unida como región hacia un mismo norte.
- Desatar un proceso de formación y participación ciudadana orientado hacia la construcción colectiva de futuro.

Beneficios

- Logra la unión de esfuerzos para trabajar por un mismo propósito de largo plazo.

- Unifica las prioridades regionales.
- Permite compararnos, no sólo frente al resto del país, sino también frente a otras regiones del mundo.
- Define puntos de encuentro entre los diferentes sectores de desarrollo y establece desafíos para cada uno de ellos.
- Define, en forma organizada, las responsabilidades que tendrá cada estamento del sector público, social, académico, cívico y privado, frente al departamento de Antioquia. (Visión Antioquia Siglo XXI).

Colombia y Antioquia tienen un evidente atraso en vías. Especialmente en dobles calzadas, nuestra región sólo cuenta con una corta conexión en el Aburra Norte, en Las Palmas y en la Autopista Medellín – Bogotá. Eso es todo. Este atraso es la razón por la cual somos menos productivos y menos competitivos en comparación con otras regiones latinoamericanas.

Conscientes de esta carencia, desde hace años se vienen impulsando en Colombia megaproyectos como las dobles calzadas, que, lamentablemente, se han quedado en meros proyectos debido a la ineficiencia de los contratistas, y en el peor de los casos, a la corrupción. El resultado es el inestable desarrollo del país en infraestructura física.

Algunos expertos señalan que estamos atrasados en kilómetros de dobles calzadas, y que estamos por debajo de México, Argentina, Brasil y hasta Bolivia.

Esta realidad nos lleva a preguntarnos, ¿cómo vamos hacer, entonces, para ser competitivos frente a los Tratados de Libre Comercio con Estados Unidos, Canadá y la Unión Europea? Sin infraestructura vial no es posible reducir los costos de transporte. La escasa conectividad y las dificultades de movilidad de nuestra producción, no nos permiten ser eficaces frente al comercio exterior.

No obstante la claridad de este diagnóstico, en Colombia no existen políticas públicas frente a la infraestructura vial que garanticen transparencia y eficiencia en la contratación y, en consecuencia, seguridad en la ejecución de las llamadas grandes obras.

En similares condiciones está la construcción del Puerto de Urabá y el Túnel de Oriente.

Pese a la necesidad sentida de sacar adelante estas mega obras, no han podido ser terminadas en los últimos tres períodos de gobernadores y de presidentes. A diferencia

de otros países de América y de Europa, Colombia necesita varios períodos de gobierno para ejecutar sus proyectos viales.

Pero nos queda claro que muchas de las grandes obras necesarias, se pueden realizar mediante el sistema de concesiones, con la participación de empresas nacionales e internacionales que las pueden desarrollar, pese a la carencia de presupuesto público. Así lo han hecho muchos de los países que hoy nos llevan miles de kilómetros en dobles calzadas.

La esperanza es que la década 2011 - 2020 que estamos cursando, no se pierda para el desarrollo de la infraestructura del transporte y para el sueño de convertirnos en una verdadera potencia comercial.

Por lo tanto, el primer reto para la consolidación de la estrategia de productividad y competitividad de la región era darle continuidad a esos ejercicios de planeación participativa y conservar como referente su visión del futuro deseado: “En el año 2020 Antioquia será la mejor esquina de América, justa, pacífica, educada, pujante y en armonía con la naturaleza” (Visión Antioquia Siglo XXI (1999).)

A profundidad se verán reseñas de los megaproyectos que de una u otra forma están sobre la mesa o se están ejecutando en este momento, en qué consisten y que articulación tienen con el progreso e internacionalización del departamento de Antioquia y Colombia.

1.3 Justificación

Básicamente he decidido trabajar en este tema porque me apasiona lo regional, la labor que la Gobernación de Antioquia está emprendiendo en las 9 subregiones que componen nuestro departamento y en sus 125 pueblos. Por esto, el presente trabajo parte de la importancia de conocer nuestro territorio, lo que se está haciendo por su desarrollo, su ejecución, objetivos, alcances y beneficios.

Dentro de la consecución de este trabajo, se enlazan los siguientes puntos de gran relevancia para todo el contenido aquí plasmado:

- Indagar a fondo las políticas, planes generales, programas y proyectos de obras de Infraestructura Física para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de

los distintos sistemas o modos de transporte que se requieran para el desarrollo de las actividades económicas, productivas y sociales del Departamento.

- Realizar seguimiento al mejoramiento y expansión de la Infraestructura vial, como un medio para apoyar la integración social de los habitantes del Departamento de Antioquia.
- Citar las políticas de Infraestructura Física, acorde con las políticas nacionales y el plan de Desarrollo de Departamento de Antioquia.
- Investigar con las entidades del orden territorial y nacional, la realización o cofinanciación conjunta de obras de Infraestructura Física

Para ello se tomará las fuentes de información ya disponibles y se ampliarán sus contenidos.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Identificar un desarrollo territorial equilibrado para la Región antioqueña, que sea incluyente, sustentable ambientalmente, y articulado interna y externamente para su internacionalización como la mejor esquina de América al 2020.

1.4.2 Objetivos específicos

- Analizar la integración y competitividad del Departamento, mediante la mejora de la infraestructura de transporte hacia puertos, aeropuertos y Zonas Francas.
- Estudiar la calidad y funcionalidad del sistema de infraestructura de tal forma que sea seguro, sostenible y competitivo internacionalmente.
- Mencionar la construcción de un modelo de desarrollo incluyente, que reconozca la diversidad de las subregiones y las dinámicas de desarrollo local, subregional y departamental.

1.5 Marco metodológico

Aunque la región le sigue apostando a los sectores donde tradicionalmente ha sido fuerte, está buscando actividades productivas innovadoras que permitan aprovechar mejor el potencial de todas sus subregiones. Vale la pena recordar que Antioquia es uno de los departamentos más extensos y con mayor número de municipios (125). Su desarrollo urbano e industrial se concentra en el Valle de Aburrá, donde se ha consolidado un área metropolitana que tiene como centro Medellín (la segunda ciudad del país), y cubre en términos amplios cerca de diez municipios (Escalafón de la competitividad de los departamentos en Colombia, 2002). Pero el territorio de Antioquia se extiende mucho más allá de esa concentración urbana y abarca dos cordilleras todos los pisos térmicos y las cuencas hidrográficas de tres de los ríos más importantes del país: el Magdalena, el Cauca y el Atrato. Tenemos en la zona bananera de Urabá uno de los principales centros de producción agroindustrial del país y es además el segundo departamento colombiano en extensión de costa sobre el mar Caribe, después de La Guajira.

Como respuesta al problema planteado: ¿podrán los megaproyectos cerrar la brecha de inequidad entre las subregiones antioqueñas y proporcionar mayor desarrollo territorial?, Antioquia busca encaminarse hacia un modelo de desarrollo más equitativo. En la región ya se han planteado, como parte de los ejercicios de planeación a largo plazo, algunas líneas estrategias generales para la construcción de un mejor futuro. Éstas se basan en el uso eficiente, racional y sostenible de los recursos del departamento –agua, minerales, bosques, biodiversidad–; en un mayor aprovechamiento de su salida al mar y de su ubicación estratégica frente a los mercados de Centroamérica, Norteamérica y el Caribe; en la reorientación de la actividad industrial, el impulso al desarrollo rural y el fomento de los servicios con mayor valor agregado; en la incorporación de conocimientos y tecnologías avanzadas a la producción; en el fortalecimiento del mercado interno y la búsqueda de nuevos mercados externos; en el crecimiento del ahorro mediante un aumento de los ingresos reales y una mayor equidad en su distribución; en la promoción de nuevas formas de emprendimiento y de la colaboración entre empresas, y en el logro de un ambiente de paz y seguridad que atraiga la inversión extranjera. (Plan Estratégico para Antioquia, 2003.)

1.5.1 Método

El objeto de este trabajo es abordado mediante el método histórico, que está vinculado al conocimiento de las distintas etapas de los proyectos, las etapas principales de su desenvolvimiento y las conexiones históricas fundamentales. Mediante el método histórico se analiza la trayectoria concreta de la teoría.

1.5.2 Metodología

La metodología empleada para el desarrollo del presente trabajo, consistió en investigación y el estudio de documentación relevante. Con base en la información así recaudada, se pretende lograr una síntesis interpretativa, que no busca evaluar el desempeño de personas, gobiernos o instituciones, sino mostrar, resaltar y sensibilizar de la manera más objetiva posible los espacios logrados y aquellos en que es posible mejorar sustancialmente.

Recolección de información Secundaria:

- Documentos sobre Planeación estratégica, iniciativas para el desarrollo de Antioquia.
- Documentos sobre la biodiversidad, en especial en lo pertinente a la relación con los proyectos de desarrollo.
- Exploración temática por Internet.

Recolección de información Primaria:

- Visitas a la secretaria de planeación e infraestructura de la Gobernación de Antioquia.

1.6 Alcances

El presente trabajo contempla un proyecto de investigación, especificando con claridad y precisión hasta donde se pretende llegar y profundizar en la averiguación de cada Megaproyecto que se está o no ejecutando en la Región antioqueña, su incidencia en el desarrollo territorial, beneficios para Antioquia y Colombia en su internacionalización y crecimiento en los negocios y en el comercio exterior.

2.Ejecución del Proyecto

En el Departamento de Antioquia se han venido gestionando y adelantando algunos proyectos, que buscan responder a las necesidades y exigencias de la globalización y la internacionalización de nuestros productos y servicios, el mejoramiento de la calidad de vida y el crecimiento empresarial que genera empleo y bienestar.

PROYECTOS SIN APROBACION

■ AUTOPISTAS DE LA MONTAÑA

Objetivo

- Estructurar, desarrollar, construir, operar y mantener un Proyecto Corporativo que agrupe 4 tramos de la red arterial del país.

Alcance

El corredor Autopistas de la Montaña, que conectará a Antioquia con la Costa a través de la Ruta del Sol y con el Pacífico desde la Doble Calzada del Eje Cafetero costará 15 billones, esta es la obra vial más importante que se haría en Antioquia, con impacto nacional, pues por varios frentes permitirá conectar al Pacífico y al centro del país con el Atlántico. En total son 900 kilómetros, 131 túneles y 606 puentes. Estas vías tendrían velocidades promedio de 80 kilómetros por hora.

Ubicación

TÚNEL DE OCCIDENTE – EL TIGRE (Urabá Antioqueño): (338 kilómetros) Acceso más directo a los puertos de la costa atlántica, en conexión con la Ruta de Las Américas. Este tramo es el corazón de las obras, ya que se conforma un paquete de cuatro vías buscando que tres de ellas le den viabilidad a la otra restante (Medellín - Urabá).

DON MATÍAS – CAUCASIA: (251 kilómetros) Forma parte de la Troncal de Occidente y une a Medellín con la Costa Atlántica. Es la continuación de la concesión vial Bello-Hatillo. Constituye un importante corredor de comercio, comunicación y turismo.

SAN JOSÉ DEL NUS – PUERTO BERRÍO: (77 Kilómetros). Une la Troncal del Magdalena con la Troncal de Occidente. Esto permitiría volver a explotar el río Magdalena como Eje Vertebral del país para el transporte de carga.

ANCÓN SUR – TRES PUERTAS: (234 Kilómetros) Forma parte de la Troncal de Occidente y comunica a Medellín con el Eje Cafetero. Este corredor contribuirá a toda la conexión de Antioquia y el centro occidente del país, con el océano pacífico a través del puerto de Panamá, además ayuda a la integración de las Américas ayudando a integrar mas ágilmente a Colombia con Ecuador

Beneficios

- El proyecto permite la entrada de inversionistas de largo plazo, estructuras financieras que lo soporten y un perfil adecuado de aportes por parte del Estado.
- Acceso más directo a los puertos de la Costa Atlántica, en conexión con la Ruta de las Américas.

Descripción

El diseño del proyecto incluye cuatro corredores de competitividad, (<http://www.dinero.com/actualidad/pais/articulo/autopistas-montana-costarian-1556-billones-segun-isa/134794>), Tes de ellos que integrarán el país desde el Sur en la frontera con el Ecuador hasta el mar Caribe en Cartagena y el Golfo de Urabá, y otro que

conectará transversalmente la Troncal Occidental y la Troncal del Magdalena (Ruta del Sol). La longitud total en diseño es de 760km, e incluye 15 túneles superiores a un kilómetro que suman cerca de 52km, 116 túneles menores de un kilómetro (37km) y 703 puentes que tendrían una longitud cercana a los 64km.

Tramo 1: túnel Occidente - El Tigre

Tramo 2: San José del Nus - Zaragoza - Caucasia

Tramo 3: San José del Nus - Puerto Berrío

Tramo 4: Camilo C - Bolombolo - La Pintada - Tres Puertas. Irra - La Virginia.

Las obras están basadas en el Manual de Diseño Geométrico INVIAS 2008 y contemplan una velocidad de diseño de 80km/h, una pendiente máxima del 6% y un ancho promedio de calzada de 10,5mts.

El estudio, que tuvo un costo cercano a los \$37.000 millones, fue desarrollado por un calificado grupo de consultores, apoyados en tecnología de última generación.

ISA incorporó un modelo de análisis para la selección de rutas del proyecto en el que se analizaron varias opciones de trazado desde lo técnico, lo financiero y lo económico, este último aspecto orientado a la escogencia de la alternativa de mayor rentabilidad social, expresada en menores tiempos de recorrido y en reducción de costos de operación para los transportadores de carga.

Dado que los tráficos que recorren estos corredores no son muy altos en comparación con los promedios internacionales, la generación interna de recursos del proyecto por recaudo de peajes no es suficiente para cubrir las altas inversiones que demandará el proyecto, por lo cual se requerirá de recursos estatales y un plan de desarrollo de largo plazo.

Las propuestas, tanto de corredores como de nuevos estándares de las vías, ofrecen soluciones efectivas a la competitividad. Se trata de obras con altos estándares en comparación con las características de las vías existentes en el país, teniendo en cuenta la particular ubicación geográfica (montaña) y las condiciones geológicas y geotécnicas del proyecto, que exigen cambios trascendentales en la forma habitual de concebir este tipo de infraestructura.

Apreciación

Por sus condiciones geográficas, topográficas, culturales, la región central de Antioquia se ha caracterizado por su aislamiento relativo tanto hacia su interior como con sus vecinos, el resto del país y el mundo, evidenciada en la configuración de su conectividad: radial, ineficiente, orientada hacia la región central con limitadas especificaciones que le restan capacidad de inserción en el mercado nacional y desventaja en los mercados internacionales. Esta débil conectividad física, va aparejada con la ausencia de alianzas e interacciones entre las mismas subregiones y con los departamentos y regiones vecinas.

El sueño de tener construidas las Autopistas de la Montaña, están guardadas en el cajón de los anhelos de los antioqueños, como van las cosas, y en el mejor de los casos, no se cumplirá en menos de 12 años.

Pero el problema es que hasta ahora no hay bolsillo de donde sacar toda esa plata, pues solo se han comprometido 400.000 millones de pesos del Municipio de Medellín, 600.000 millones más de la Gobernación de Antioquia y la Nación dijo que aportaba un billón más. Pero eran otros tiempos, corría 2009 cuando ISA tasó el proyecto en 5,6 billones de pesos antes de contar con los estudios.

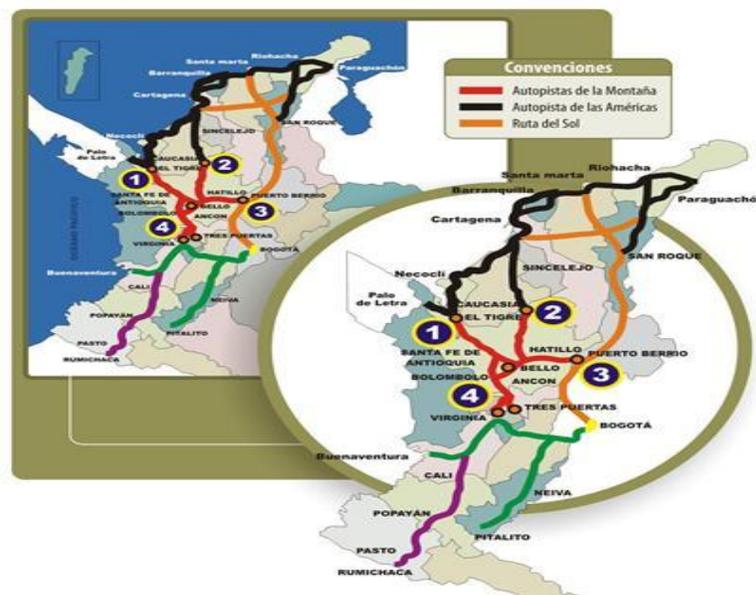


Foto tomada de:

<http://santiagolondonouribe.org/2009/10/07/autopistas-de-la-montana-un-proyecto-de-caracter-regional-y-global/>

■ EL REGRESO DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA

Objetivo

La mayor importancia del Ferrocarril de Antioquia radica fundamentalmente en que Antioquia es un territorio demasiado escarpado geográficamente y la construcción de líneas férreas en semejante difícil territorio representa mayor desplazamiento y fácil conexión.

Alcance

La construcción del proyecto se financiaría con una concesión a 20 años, y al finalizar, se le entregaría la vía al Estado y de ahí en adelante el operador se sostendría con un pago de peaje por parte de los trenes que transitan por la vía. El contrato sería un BOT (Built-Operate-Transfer).

Ubicación

Entre Amagá y Puerto Berrío.

Beneficio

- Rehabilitación del Ferrocarril entre Amagá y Puerto Berrío
- Primera etapa: tren de cercanías entre Estación Niquía de Bello y el municipio de Barbosa.
- Segunda Etapa: Tren de turismo hacia Puerto Berrío y tren de cercanías hacia el Suroeste. Tren de carga.
- Tercera Etapa: Tren de desechos sólidos hacia Parque Ambiental La Pradera.

Descripción

El Ferrocarril de Antioquia fue un sistema de trenes de carga y pasajeros que sirvió a través de una muy difícil línea férrea en territorio colombiano y cuya construcción comenzó en 1874 y terminó oficialmente con su inauguración en 1929. Esta línea

ferroviaria unió la región central del departamento de Antioquia, Colombia, con el río Magdalena, situado, en el mismo país, al oriente del centro de Antioquia, y con las provincias localizadas al sur del departamento, esto es, Caldas y el Valle del Cauca. El Ferrocarril de Antioquia sacó a esta provincia de su histórico aislamiento geográfico con relación al resto de Colombia durante varios siglos.

La mayor importancia del Ferrocarril de Antioquia radica fundamentalmente en que Antioquia es un territorio demasiado escarpado geográficamente (la magnitud de sus montañas es superada sólo por algunas situadas en Marte), y la construcción de líneas férreas en semejante difícil territorio representaba una empresa colosal para la tecnología de finales del siglo XIX.

La obra se culminó finalmente y se convirtió en la causa fundamental del desarrollo económico de Antioquia, y de paso de toda la nación colombiana, durante muchos decenios posteriores.

Finalmente, el Ferrocarril de Antioquia sucumbiría hasta desaparecer del todo, dadas las circunstancias especiales del desarrollo vial colombiano.

(<http://aprendeonline.udea.edu.co/lms/moodle/mod/resource/view.php?inpopup=true&id=65932>)

Apreciación

El ferrocarril permitió que Antioquia se transformara en uno de los territorios más rentables de Colombia, gracias al comercio internacional del café y de otros productos. Hoy, Antioquia ha perdido competitividad al haberse liquidado en 1961 la gran empresa Ferrocarril de Antioquia.

Lo único positivo fue la orientación que se les dio a estos dineros al ser aplicados al nacimiento del IDEA, entidad que, sin duda alguna, se ha constituido en un enorme baluarte de progreso para el Departamento y buena parte del país.

En esta administración, Luis Alfredo Ramos consideró dentro de sus metas rehabilitar y poner en marcha el ferrocarril de Antioquia, bajo la dirección del IDEA; y administrado por el Metro de Medellín dentro de un proyecto que han denominado Metro tren para unir inicialmente Bello a Barbosa en el corregimiento del Hatillo, lo que serviría de base para la formulación final del megaproyecto ferrocarril de Antioquia. Pero esto no se logró.

(http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/E/el_nuevo_ferrocarril_de_antioquia/e_l_nuevo_ferrocarril_de_antioquia.asp).

Debido a la importancia que tuvo la vía férrea en el pasado y al dinamismo que se le podría dar en la actualidad para el transporte de carga desde el departamento de Antioquia hacia el puerto de Buenaventura y en un futuro con la conexión del ferrocarril del Pacífico con el ferrocarril del Atlántico, se insiste en la importancia estratégica de este proyecto, pero se deben atender ciertas consideraciones.



Foto tomada de: <http://www.viajeros.com/fotos/nostalgias-del-ferrocarril-de-antioquia-2/984173>

PROYECTOS EN EJECUCION

■ HIDROELÉCTRICA PESCADERO – ITUANGO

Objetivos

Garantizará nuevos recursos económicos para Antioquia en los próximos cien años, Genera cerca de 10.000 empleos en la zona.

Alcance

Es el Proyecto actual más económico del mundo en generación de energía y el de menos impacto ambiental. Pescadero Ituango tendrá una capacidad instalada de 2,400 MW una vez finalizada su construcción y puesta en marcha en el año 2018.

Valor Estimado: 2.500 millones de dólares (1.899.263.085 Euros).

Ubicación

El proyecto hidroeléctrico Ituango hace parte de la cadena de proyectos identificados para aprovechar el potencial hidroeléctrico del río Cauca en el tramo medio de la cuenca conocido como Cañón del Cauca, de unos 425 kilómetros, en el que el río desciende 800 metros.

Las obras principales (presa, casa de máquinas, vertedero) están sobre ambas márgenes del río Cauca entre las desembocaduras de los ríos San Andrés e Ituango, al norte de Antioquia, 8Km. abajo del denominado Puente de Pescadero.

Se llega por la carretera que conduce a la costa atlántica: en el sitio La Nueva Vía (Llanos de Cuivá) se desvía hacia San Andrés de Cuerquia y continúa hacia el corregimiento El Valle del municipio de Toledo, desde donde construiremos las vías de acceso al sitio de la presa y las obras principales.

Beneficios

Generación limpia de 2400 Mwh.

Construcción de planta productora de aluminio.

Construcción de puerto en Urabá.

Construcción doble calzada Nueva Independencia.

Recuperación de importante zona improductiva.

Masiva generación de empleo.

Bajo impacto ambiental.

Importante desarrollo turístico

Descripción

El proyecto, comprende fundamentalmente una presa de enrocado localizada unos 600 m arriba de la desembocadura del río Ituango al río Cauca; (http://www.siel.gov.co/Portals/0/Portafolio_Proyectos_Generacion_Mayo_2007.pdf), cuenta con obras para descargas de fondo e intermedia y un vertedero en canal abierto para evacuación de crecientes, ubicadas sobre la margen derecha del río. Próximas a la presa, y también sobre la margen derecha, se localizan las obras para generación que comprenden ocho captaciones sumergidas conectadas a las conducciones a presión que alimentan los ocho grupos turbina – generador de eje vertical, que se alojan en la caverna de casa de máquinas, conectados por galerías de barras a ocho bancos de transformadores monofásicos situados en la caverna de transformadores. El agua turbinada llega a dos cavernas independientes que actúan como almenaras de aguas abajo, de donde se desprenden cuatro túneles de descarga mediante los cuales el caudal es devuelto al río Cauca.

Apreciación

La falta de acceso a servicios de energía modernos condena a miles de millones de personas en el mundo en vías de desarrollo a vivir en absoluta pobreza, por fortuna, esta gran riqueza hídrica localizada en una zona clave para el Departamento de Antioquia, se aprovechará para una gigantesca generación de energía eléctrica .

Esta obra está pactada para su apertura en diciembre de 2018, articulándolo en el ámbito de los negocios internacionales, esta obra será generadora y comercializadora de energía, altamente competitiva en el mercado nacional e internacional. Será ejemplo por sus aportes al manejo armónico del medio ambiente y su compromiso con el desarrollo social y económico de las comunidades que lo rodean, impactando positivamente a la región, a Antioquia y a Colombia.

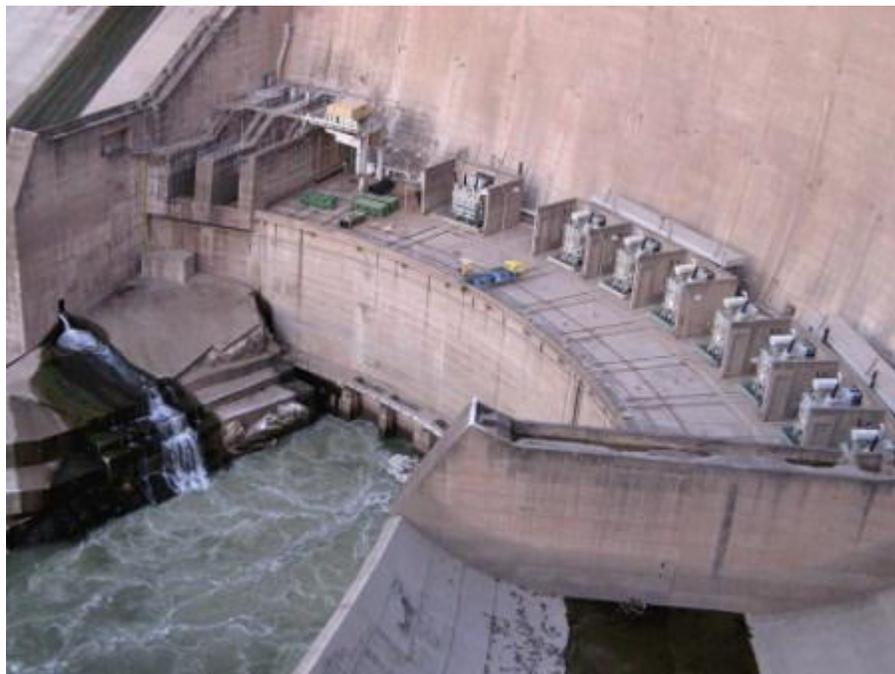


Foto tomada de: <http://katherineortiz85.blogspot.com/2010/11/hidroelectrica-pescadero-ituango.html>

■ PUERTO DE URABÁ

Objetivos

Fase 1: Mejoramiento del puerto actual para generar 2 millones de ton/año adicionales. Inversión estimada: U\$40 millones.

Fase 2: Aumento a 6 millones de ton/año adicionales.

Fase 3: Aumento a 12 millones de ton/año adicionales. Inversión estimada: \$350 millones.

Alcance

Este puerto sobre el Mar Caribe será el más cercano al centro del país. Economía en escala para transporte de carga a nivel nacional e internacional. Inversión: 400 millones de dólares (303.882.093 de Euros).

Ubicación

Distancia a Medellín, 230 Kms, equivalentes a 5.5 horas del mar. (Túnel Fernando Gómez M – Conexión vial Guillermo Gaviria Correa un gran paso).

-La mejor esquina de América con más de 290 Kms de Costa. Punto de contacto entre Norte y Centroamérica con Suramérica. El 2º Departamento en costa sobre el mar Atlántico.

Beneficio

La viabilidad del desarrollo del Sistema Portuario de Urabá, estará condicionado al aumento de la demanda en carga, generada entre otras por la conexión de la vía de acceso al puerto (proyecto de concesión vial “Nueva Independencia”).

Descripción

Se hicieron estudios de condicionantes físicos (nivel del mar, oleaje, viento, geología) de manera preliminar (Sociedad Promotora del Sistema Portuario de Urabá). No se hizo un estudio de demanda detallado (o no está expresamente reflejado en el documento final). Se compararon Turbo y Necoclí como sitios de localización del puerto.

Se escogió Necoclí, principalmente como consecuencia de un mayor costo del dragado en Turbo. Se diseñó un puerto con capacidad para 19 buques (de 1927), planteado en dos fases constructivas.

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, para atender los mercados del Caribe NAFTA, Europa y la Cuenca del Pacífico; así como la intercomunicación de los mercados asiáticos y atlánticos; beneficiándose además de la modernización que Panamá va a realizar en su Canal y la corta distancia que quedaría de él para el recalado de los buques. La posibilidad de construir y/o adecuar un puerto ya existente en la región de Urabá no solo beneficiaría a Antioquia sino que sería una excelente opción para el Eje Cafetero que exporta el 70% del café nacional y la ciudad de Bogotá con su gran número de industrias, esto debido al ahorro que se obtendría en los fletes de transporte, pues la distancia entre Medellín y Cartagena es de 643 kilómetros mientras que la de Medellín a Turbo es de 380 Km., es decir, 42%.

Apreciación

La prioridad Antioqueña para el logro de la competitividad económica de la región y de la capital del país es la construcción de este puerto y de la consolidación del polo de desarrollo en Urabá, pero para esto también entra a consideración por parte del gremio exportador y la administración departamental que el puerto jalona las autopistas de la montaña porque sin las dobles calzadas es más complicado movilizar los productos que llegan.

Posibilita a la internacionalización y la ola de la globalización, hay que aprovechar decisivamente las ventajas de la Región de Urabá y la logística ya existente, para crear

nuevas oportunidades de empleo (nuevos puestos de trabajo) y generar nuevas iniciativas para la exportación de los productos de la zona.

Esta obra está condicionada al incremento del desarrollo productivo, al incremento de cargas y al interés de las empresas navieras del mundo. El proceso se ha iniciado a través del IDEA como promotor del proyecto, ahora comienza el desarrollo de las etapas necesarias, que tienen como primer frente la creación de industrias en torno del nuevo puerto.

El 12 de octubre de 2011, fue considerado para muchos como un DÍA HISTÓRICO para Antioquia y todo el país, con motivo de la constitución de la Sociedad Promotora del Desarrollo Portuario de Urabá, SAS.



Foto tomada de: <http://www.minuto30.com/?p=69645>

■ TÚNEL DE ORIENTE

Objetivos

- Construcción de la doble calzada de la vía a Las Palmas sector Los Balsos-Glorieta.
- Mejoramiento, operación y mantenimiento de la vía a Santa Elena.

- Mejoramiento, operación y mantenimiento de la vía Las Palmas-Aeropuerto.

Alcance

Comunicará en 16 minutos al Valle de Aburrá con el Valle de San Nicolás. Construcción de Acceso vial por el Oriente de 5.2 kilómetros. El recorrido del Túnel será de 8.3 kilómetros, Construcción de Acceso por el Occidente de 1.1 kilómetros. Movilidad de 60 km/h - Pendiente: 2%

Inversión total: \$ 500.000 millones de pesos, (169.313.029 Euros) por concesión.

Ubicación

Sitio La Cascada, cerca de la quebrada Santa Elena, en el municipio de Medellín (portal occidental) y termina en un sitio cercano a la glorieta de Sajonia (portal oriental).

Beneficios

Entre los beneficios que genera esta importante obra vial para la extensión del Área Metropolitana hacia el Valle de San Nicolás, estarían:

- El proyecto generaría cerca de 800 empleos directos en la etapa de construcción.
- Fortalecimiento del polo de desarrollo en sus aspectos industrial y urbano.
- Mejoramiento de la calidad de vida.
- Reducción de los índices de accidentalidad de las vías actuales.
- Ahorro en el tiempo de viaje.
- Reducción de los costos de operación vehicular para los usuarios de las vías actuales, según los estudios básicos.
- Crea un mayor valor de la tierra (12,2%) del área de citación (70.000 ha.), conformada por los municipios: Medellín, Envigado, Rionegro, La Ceja, Marinilla, El Retiro, Santuario, El Carmen de Viboral, Guarne y San Vicente.

Descripción

El proyecto de conexión vial entre el Valle de Aburrá y el oriente (<http://tunelorientejimdo.com/>), incluye la construcción de una vía rápida con un túnel

que evita el ascenso hasta los 2450 metros de altura para salvar la cordillera, el mejoramiento y mantenimiento de la vía de Santa Elena y Alto de Las Palmas Aeropuerto. Después de estudiar varias alternativas se definió por una nueva ruta que tiene una longitud de 14.8 Km., que incluye la construcción de intercambios viales y puentes (1,540 m), dos túneles vehiculares, uno de 813 m y otro de 8,187m y vía a cielo abierto, de acuerdo a la última actualización de diseños.

Las vías se construirán para velocidades de 60 Km. /h, inicialmente tendrán dos carriles pero se prevé que el incremento del tráfico hará necesario que se amplíe a cuatro carriles, así como la construcción del segundo tubo de los túneles (Etapa II).

El complejo vial tendría una longitud de 8,2 km, y para su plena utilización es necesaria la adecuación de varias vías como la ampliación de la vía Las Palmas, ampliación de la vía glorieta de Sajonia-aeropuerto y conexión Sajonia-Autopista mediante viaducto. El túnel tendrá todos los sistemas de señalización y control, ventilación, iluminación 44 Iniciativas para el Desarrollo de Antioquia – Primera Muestra y sistema contra incendio, y en cada portal se dispondrá de un edificio de control que albergará los equipos para la operación del túnel y la atención de emergencias.

Apreciación

Los pobladores de Santa Elena no quieren que las vías que comunican al corregimiento con Medellín se descuiden durante y después de la inminente construcción del túnel. Ellos dicen que temen a que no se haga el manejo adecuado a la carretera para fomentar el paso por el nuevo corredor vial, para esto la Gobernación en todas las obras llevadas a cabo en la administración “Antioquia para Todos. ¡Manos a la Obra!” ha sido respetuosa del manejo medioambiental y en esta obra en particular será veedora permanente de su ejecución. Por tanto el manejo de las fuentes hídricas se respetará.

Con la construcción del Túnel y la cercanía con la subregión del oriente, se posibilitará, que un mayor número de personas puedan habitar en ella y evitar que la densidad

poblacional siga creciendo en las laderas del Valle de Aburrá, lo cual está produciendo graves daños medioambientales.

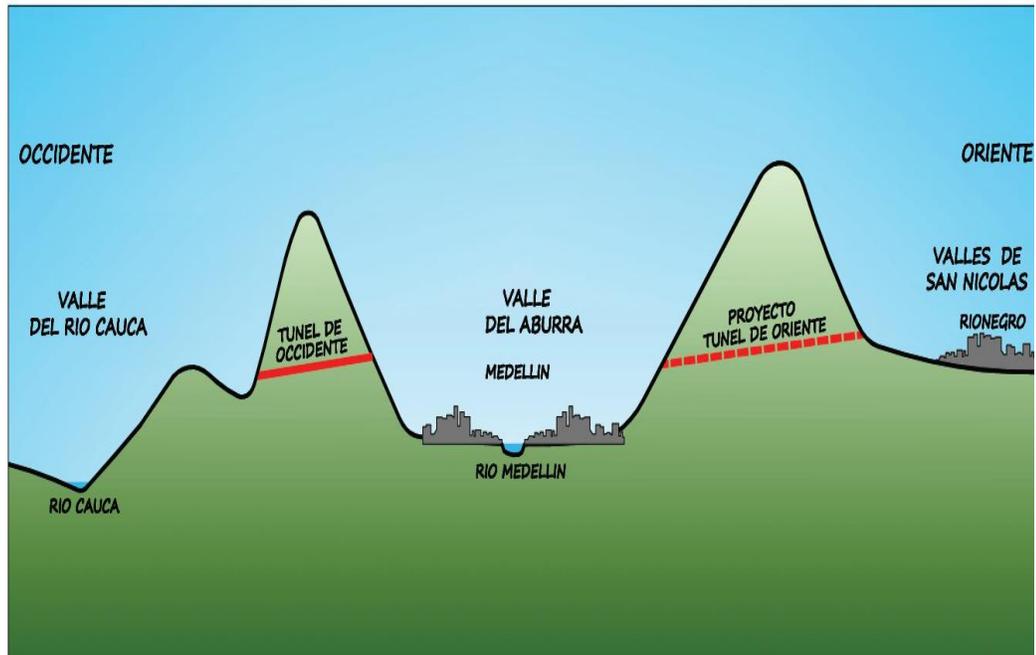


Foto tomada de: [Proyecto conexión vial Aburrá - oriente túnel de oriente.](#)

■ DOBLES CALZADAS

Objetivo

- Mejorar la infraestructura para la conectividad de Antioquia con el resto del país.

Alcance

El Gobierno Nacional hará un aporte de 500 millones de dólares. La Gobernación de Antioquia aportará 300 millones de dólares. El Municipio de Medellín contribuirá con 200 millones de dólares. Los restantes 1.500 millones de dólares los pondrá ISA,.Por tratarse de una concesión a

40 o 45 años, esta firma podría crear una sociedad, con participación de banqueros y constructores, entre otros actores. Este es un esquema novedoso de concesión. Primero, porque no habría una licitación pública, sino la entrega directa de la atractiva obra a una firma que tiene como principal accionista a la Nación, con el 52,94 por ciento de sus acciones.

Ubicación

Desarrollo Vial del Aburrá Norte: tiene programado para el próximo cuatrienio construir 20.5Km. y mejorar 8Km. en las siguientes obras:

- Doble Calzada Niquía – Hatillo.
- Doble Calzada Hatillo – Barbosa.
- Intersección de Girardota.
- Acceso Norte a Copacabana
- Mejoramiento tramo Acevedo – Copacabana.
- Rehabilitación sitios críticos en tramo Hatillo – Don Matías.

Conexión Vial Aburrá - Río Cauca, incluye las siguientes obras:

- Construcción tramo entre el cruce de la carrera 80 con la quebrada Iguaná hasta el empalme con la vía de acceso oriental al túnel (4.1km).
- Operar y mantener la conexión Vial Aburrá - Río Cauca (39Km).

Conexión Vial Aburrá – Oriente: contiene los tramos:

- Doble Calzada Las Palmas tramo Club Country - Chuscalito (2.7Km).
- Doble Calzada tramo Sajonia - Aeropuerto (1.3Km).
- Operación y Mantenimiento de las vías Santa Elena (22Km) y Variante Palmas (16.7Km).

Beneficios

- Ubicación geográfica estratégica
- Infraestructura vial articulada a las vías principales y mercados externos.
- Estructura comercial y de servicios para el desarrollo subregional

Descripción

Incluye los proyectos viales estratégicos en los principales corredores viales del orden nacional y departamental, (<http://antioquia.gov.co/antioquia-v1/organismos/sinfraestructura/viasparalacompetitividad.html>), con mejoramientos significativos en sus especificaciones técnicas, incluyendo entre otros, mejoramientos a dobles calzadas. Impacta principalmente las subregiones del Valle de Aburrá, Oriente, Occidente y Urabá.

Este programa considera proyectos viales de mejoramiento o pavimentación, básicamente relacionados con la red vial primaria, que se vienen ejecutando y otros proyectos que aún no se han iniciado. Para estos últimos se realizará gestión y apoyo, con base en la priorización de éstos y teniendo en cuenta que la ejecución de algunos es de mediano y largo plazo

Apreciación

Es junto con Autopistas de la Montaña el proyecto más importante en los próximos años para Antioquia, que traerán la competitividad para el departamento y para el país porque estas dobles calzadas son en las vías troncales nacionales.





Fotos tomadas de: www.skyscrapercity.com

Enlazando cada megaproyecto, también quiero hacer referencia a las propuestas de los candidatos con más posibilidades a gobernar en el periodo correspondiente a 2012-2015, aquí se exponen sus principales propuestas en materia de Obras públicas e infraestructura para los Antioqueños.

PROPUESTAS CANDIDATOS ACTUALES A LA GOBERNACION DE ANTIOQUIA

ÁLVARO VÁSQUEZ INFRAESTRUCTURA DE CONECTIVIDAD

- Autopistas de la Montaña
- Vía Marginal del Cauca
- Túnel de Oriente
- Movilidad metropolitana
- Conexión vial con el túnel de occidente
- Vías paralelas al río
- Vía Hatillo–Barbosa
- Ampliación del Metro
- Metroplús

Energía

- IDEA y EMGEA: Estructuración técnico financiera y en la construcción de al menos tres nuevos proyectos de centrales hidroeléctricas.
- Construcción de la central Hidroituango.
- Mecanismos para que los municipios participen de sus beneficios.
- Desarrollo hidroeléctrico de los ríos Cauca, Atrato, Arma y Murrí, entre otros, a través del sistema de BOOMT.
- Producción de energía térmica (carbón).

Ferrocarriles

- Red ferroviaria del departamento: comunicación ferroviaria del Valle de Aburrá con los puertos del Atlántico y Pacífico.
- Tren de cercanías en el Valle de Aburrá con carácter multipropósito
Formulación de un esquema ferroviario en Antioquia para su incorporación en los planes nacionales.
- Ferrocarril al Pacífico desde el Suroeste hasta un puerto en el Pacífico.

Internacionalización

- Unidades dedicadas a las relaciones internacionales en el Gobierno Central de Antioquia y en las entidades descentralizadas.

- Oferta territorial de servicios de desarrollo empresarial con el fin de atraer inversiones en sectores estratégicos de la economía regional, tales como: vías, puertos, energía, aeropuertos, turismo, reforestación, agroindustria.
- Fábrica de Licores de Antioquia, FLA: alianzas estratégicas para aumentar sus mercados externos y diversificar sus productos.

Puertos y transporte fluvial

- Programa de mejoramiento y ampliación de un sistema portuario marítimo y fluvial para Antioquia (costa del Caribe y ríos Magdalena, Atrato, Cauca y Nechí, principalmente).
- Puerto marítimo en Urabá.
- Recuperación del río Magdalena.
- Navegación por los ríos Cauca, Nechí, y Atrato

Planes subregionales

- Planes estratégicos para cada una de las subregiones de Antioquia.
- Valle de Aburrá, Valle de San Nicolás y Occidente cercano: consolidar, de manera concertada, la gran ciudad región central de Antioquia.
- Planes viales subregionales.
- Red vial terciaria: Recursos externos para su financiación.

FUENTE: <http://www.alvaroantioquia.com>

SERGIO FAJARDO**INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD**

Antioquia volcará su fortaleza política, financiera e institucional a la ejecución de grandes obras que les permitan volver a ser una región competitiva en el menor tiempo posible. Los productos, los servicios y el talento antioqueños deben estar cada vez más cerca de los mercados regionales y mundiales.

Propuestas:

- Realizar el plan de movilidad multimodal de Antioquia buscando darle competitividad al departamento. En este plan se desarrollara una metodología para la priorización de los proyectos de infraestructura.
- Comunicar a Antioquia con el país y el mundo. Desarrollar de manera integral el proyecto vial mas importante para Antioquia, las autopistas de la montaña, sin olvidar proyectos trascendentales para Antioquia, los cuales deberán ser gestionados o monitoreados con cuidado, como la transversal de las Américas, la ruta del sol, la transversal Medellín-Quibdo y la transversal de la Media luna de los Valles Fértiles.
- Implementar un plan adecuado de gerenciamiento y mantenimiento de las vías terciarias y secundarias.
- Revisar con cuidado y concluir los proyectos de infraestructura comprometidos o adelantados por la actual administración, gestionando para que el gobierno nacional cumpla con los compromisos adquiridos, tales como desarrollo vial del Sur del Valle de Aburra, la conexión Vial Aburra-Río Cauca, la Vía Ancón Sur-Primavera-Camilocé, la doble calzada Bello-Barbosa, el desarrollo vial norte de Barbosa-Cisneros, la doble calzada Ancón Sur Primavera y el túnel de Oriente.
- Gestionar y coordinar la participación del gobierno nacional en los grandes proyectos de infraestructura. Estructurar y establecer claras reglas de juego para el desarrollo de proyectos con participación publica y privada como proyectos viales, el puerto de Urabá, la recuperación de la vía férrea

de Puerto Berrio a Bolombolo y el sistema férreo multipropósito Barbosa-Medellín.

- Gestionar y hacer seguimiento de los grandes proyectos férreos nacionales que tienen impacto sobre Antioquia otorgados por concesión por el gobierno nacional, como la red férrea del pacífico (tramo la Felisa Bolombolo) y el sistema ferroviario central entre Villa Vieja en el Huila y Chiriguana en el Cesar pasando por Puerto Berrio y conectando con el Valle de Aburrá.
- Análisis, diseño y construcción de obras de protección adecuadas del litoral caribe de Antioquia y destronque y limpieza de la cuenca del Río Atrato. Gestionar ante el gobierno nacional que cumpla con su compromiso de hacer las obras de encauzamiento del Río Magdalena.
- Articulación adecuada de los proyectos de navegabilidad del Magdalena, logística del puerto en Puerto Berrio, autopistas de la montaña, ruta del sol y transversal Media Luna de los Valles Fértiles.
- Promover la política de cielos abiertos para los aeropuertos de Antioquia (José María Córdova y Olaya Herrera).
- Participar activamente en el desarrollo del proyecto hidroeléctrico de Hidroituango. Revisar con cuidado los acuerdos hechos por la actual administración para el desarrollo de este proyecto. Revisar e impulsar los diferentes proyectos de pequeñas centrales de generación de energía eléctrica adelantados por la empresa de generación de Antioquia-Emgea.

FUENTE: <http://www.sergiofajardo.com>

ANALISIS DE PROPUESTAS

Las propuestas de Álvaro Vásquez son continuidad a lo hecho en la administración del Gobernador Luis Alfredo Ramos Botero, así mismo que se reflejan en su gestión hecha en el IDEA.

1 billón 54 mil millones fueron invertidos en infraestructura en la actual administración, para Álvaro Vásquez, el tema de la infraestructura se enfoca en la conectividad y para Sergio Fajardo se enfoca en la competitividad.

El presupuesto para el año 2012 se pone a consideración de la Duma, el cual inicialmente estaría aforado en 3,3 billones, pero teniendo en cuenta las regalías que ingresarán el próximo año, dicho presupuesto podría superar los 4 billones de pesos. (Dirección de Información y Prensa-Medellín, octubre 1 de 2011-LGMT # 1129).

En el propósito de alcanzar un mayor desarrollo para Antioquia, el énfasis puesto en las estrategias de modernización para la internacionalización de la economía y en el emprendimiento no podrá estar aislado de su realidad territorial para cada candidato, esto se extiende a los recursos productivos, infraestructura básica y demás recursos y actividades que acompañan a los procesos de generación de riqueza.

MAPA DE ANTIOQUIA CON SUS MEGAPROYECTOS



- El Puerto de Urabá tiene una significativa importancia en el plano internacional, generaría beneficios en el aumento de la demanda en carga, generada entre otras por la conexión de la vía de acceso al puerto. 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.

Los costos en fletes de transporte y la infraestructura vial desde y hacia los diferentes puertos del país, hacen pensar a los antioqueños en opciones viables para mejorar su logística tanto vial como portuaria, una alternativa bastante viable es aprovechar los adelantos realizados por los empresarios bananeros e invertir en el megapuerto Golfo de Urabá y en la infraestructura vial adecuada para transportar toda la carga que llega y la que se envía.

- La Hidroeléctrica Ituango generara la Construcción de planta productora de aluminio, construcción doble calzada Nueva Independencia., la recuperación de una importante zona improductiva, masiva generación de empleo, un bajo impacto ambiental y un importante desarrollo turístico, entre sus componentes socio ambientales, cuenta con actitud favorable de la comunidad hacia el proyecto, baja utilización agroeconómica de la tierra menos áreas de inundación y obras de infraestructura muy concentradas.
- La Rehabilitación del Ferrocarril de Antioquia considera el paso entre Amagá y Puerto Berrio
- Las autopistas de la montaña, serian el proyecto con más generación de beneficios a nivel de comercio exterior para nuestro departamento, ya que permite la entrada de inversionistas de largo plazo, estructuras financieras que lo soporten y un perfil adecuado de aportes por parte del Estado, además de un acceso más directo a los puertos de la Costa Atlántica. Es un proyecto para Antioquia, pero también importantísimo para el país, lastimosamente con un cronograma óptimo de ejecución, confiando que el

acta de ejecución esté firmada antes de marzo de 2012 y que ISA tuviera en caja los 16,5 billones de pesos que vale a hoy el megaproyecto vial, construir sus cuatro tramos tardaría no menos de 10 años.

- El Túnel de Oriente proporciona una ubicación geográfica estratégica, infraestructura vial articulada a las vías principales y mercados externos y una estructura comercial y de servicios para el desarrollo subregional. Desde 1966, se ha discutido la construcción de un túnel que atraviese la montañosa geografía que nos rodea. Pero la batalla política, jurídica y económica ha sido ardua entre quienes se oponen a taladrar las montañas por las que bajan 32 quebradas y los que preferirían reducir de 45 a tan sólo 18 minutos el trayecto Medellín-Rionegro.

Con la construcción del Túnel y la cercanía con esta subregión se posibilitará, que un mayor número de personas puedan habitar en ella y evitar que la densidad poblacional siga creciendo en las laderas del Valle de Aburrá, lo cual está produciendo graves daños medioambientales.

INFRAESTRUCTURA ACTUAL COLOMBIANA

Tan primordial como asegurar el acceso a los mercados resulta contar con los desarrollos en logística suficientes para aprovechar la mayor apertura, de manera que se logre mejorar la competitividad al reducir los costos de los negocios y los tiempos de movilización.

De esta manera, Según el documento de infraestructura colombiana, las deficiencias logísticas y de transporte causan sobrecostos en las mercancías. En Colombia estos costos aumentan en 19 por ciento el valor de los bienes, mientras los porcentajes para Brasil, Chile y México son de 6, 7 y 12 por ciento respectivamente, lo que evidencia que para Colombia este factor representa un obstáculo muchas veces más significativo que las barreras arancelarias enfrentadas por las exportaciones.

De otra parte, el país ha venido desarrollando una agenda de negociaciones comerciales, con la cual espera un mayor crecimiento de exportaciones e importaciones, las cuales han crecido a tasas tan elevadas que ejercen una mayor presión sobre las necesidades de infraestructura física y la cadena de servicios logísticos.

Ese crecimiento ha sido tan rápido que ha tomado por sorpresa al marco normativo, incapaz de tomar las acciones necesarias para solventar la carencia de la infraestructura ligada a las operaciones del comercio internacional.

- **El caso de las vías**

Para la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), en el tema de vías, hay varios asuntos por discutir. Por ejemplo, hay corredores que conectan los puertos como Buenaventura o Cartagena, con Bogotá, ciudades intermedias o municipios, a cientos de kilómetros de distancia. Carolina Hoyos, directora de estudios económicos de la CCI, asegura que son muchos los casos en los que estas carreteras entran a los municipios, aumentando los costos para los transportadores y generando inseguridad vial dentro de los cascos urbanos.

si bien en el corredor del Pacífico el Gobierno está despejando el panorama, cuando se habla de TLC hay que tener presente el tiempo que toman las obras, así como de las variantes o accesos a las ciudades a lo largo de las rutas. En la actualidad existen concesiones viales que conectan con esos municipios, pero cuando se entra a la malla vial urbana existen cuellos de botella que dificultan el acceso y en muchos casos no hay infraestructura logística para realizar la desconsolidación de la carga. Esto genera a los industriales de carga mayores costos de transportes y fletes.

En materia aeroportuaria, está el tema del aeropuerto Eldorado, para el que es importante que se logren unos accesos por la parte occidental para el manejo de la carga, evitando que la mercancía que entra cause impacto sobre la malla vial de la ciudad.

Así mismo, actualmente hay cuatro concesiones: San Andrés, Cartagena, Cali y Barranquilla, que son los que más movimiento de carga tienen -fuera de la de Bogotá-. Ahora vienen dos proyectos: uno es la integración de cinco aeropuertos en la zona occidental del país -Antioquia, Chocó, Sucre y Córdoba- desde el punto de vista operativo y de mantenimiento, así como la de los puertos aéreos de los dos Santanderes para integrarlos administrativa y operativamente.

¿QUE TENEMOS EN ANTIOQUIA?

Comparada con otros departamentos, según la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad, Antioquia se encuentra relativamente bien en infraestructura. Tiene la cobertura de energía más alta del país y la segunda en telefonía. En el 2003, aproximadamente el 93% de sus vías estaban pavimentadas, frente a un 64% del total nacional. Sin embargo, la conformación de la red de carreteras no facilita la integración entre todas las subregiones y es muy vulnerable a amenazas naturales y políticas. Esto contribuye a profundizar el aislamiento y la marginalidad de vastas zonas del territorio departamental.

La necesidad más inmediata para la consolidación de su estrategia de productividad y competitividad es la construcción de vías que integren las diferentes subregiones y se conecten con las troncales nacionales para salir hacia los puertos del Atlántico y del Pacífico y hacia la frontera con Venezuela. En el siguiente recuadro se señalan los proyectos específicos de infraestructura incluidos en la Agenda Interna de Antioquia:

Transporte: conectividad vial, férrea, marítima y aérea

- Desarrollar el sistema portuario de Urabá.
- Internacionalización del Aeropuerto José María Córdoba e integración de la operación con el aeropuerto Enrique Olaya Herrera.
- Desarrollar sistema troncal del río Magdalena (recuperación de la navegabilidad).
- Construir puerto seco y terminal de carga.
- Construir doble calzada Marinilla–Puerto Salgar.
- Construir carretera Panamericana.
- Construir la Troncal de la Paz: Puerto Berrío–Caucasia.
- Mejorar la conexión del Valle de Aburrá con la Costa Atlántica.
- Desarrollar el plan masivo de telecomunicaciones.
- Garantizar el acceso por carretera a Urabá: mejoramiento, continuidad y mantenimiento.

Integración con aeropuertos

Antioquia por su topografía agreste se merece una moderna red Aeroportuaria en la subregión. Impulsaré la dinamización de los Aeropuertos de: Urrao, Andes, Ituango, Puerto Berrío, Puerto Nare, Amalfí, Andes, Vigía del Fuerte.

Alianza Olaya Herrera - José María Córdoba

La dinámica comercial de Medellín, oriente cercano y regiones aledañas necesitan un funcionamiento mucho más eficiente de estos dos aeropuertos no solo en sus costos de Administración sino en el movimiento comercial y es por ello que lideraré su solución definitiva.

El departamento necesita construir más capacidades para la innovación y la incorporación de conocimientos a los procesos de producción. Esta necesidad se traduce en demandas por una educación para la productividad y la competitividad, y por un sistema regional de investigación y desarrollo tecnológico. Se hace énfasis en la educación bilingüe, pues se considera que el dominio del inglés es una condición mínima para internacionalizar los negocios.

En la definición de necesidades se muestra también una preocupación constante por promover la asociatividad empresarial y la conformación de redes entre los productores. En particular para las apuestas agrícolas, se propone un Programa Nacional de Sistemas Productivos Locales que integre a las regiones campesinas del país con las empresas de las grandes ciudades. Al mismo tiempo, se busca impulsar un programa para promover la asociatividad entre las micro, pequeñas y medianas empresas de Medellín y el Valle de Aburrá. En relación con la gestión empresarial, se le da relevancia en la estrategia departamental al mejoramiento continuo de la productividad de los sectores y a la incorporación de la producción limpia y de principios de responsabilidad social empresarial.

Coinciden también las Apuestas en solicitar medidas tributarias y estímulos por parte del Estado para la atracción de la inversión extranjera y para la importación de bienes de capital.
(<http://www.planeaantioquia.org/planea/images/stories/pdf/agendainternaparalaproductividad.pdf>)

CAPACIDAD DE CARGA EN ANTIOQUIA

Respecto al movimiento de carga, medido por peso el 87% de las exportaciones de Antioquia sale del país por el Atlántico, en especial por el puerto de Turbo. Aunque sólo el 2,9% del total de kilogramos exportados sale del aeropuerto de Rionegro, esas mercancías son responsables del 47% del valor de las exportaciones totales. En cuanto a las importaciones, medidas por peso proceden, en su orden, de Buenaventura, Santa Marta, Cartagena, Barranquilla y Turbo.

▪ UTILIDADES

Antioquia es la segunda economía regional más grande de Colombia. En 2005, su contribución al PIB nacional fue del 15,2%, superado únicamente por Bogotá, que participa con el 22,6%. Su PIB Per cápita se ubica en el quinto lugar en el país, con \$ 7,4 millones, por encima del correspondiente al total nacional (\$ 5,4 millones). En cuanto a la estructura productiva, en relación con el total nacional Antioquia tiene una mayor especialización en el sector de servicios financieros, inmobiliarios y empresariales, así como en la industria y en la construcción. Esto se puede observar en la Tabla 2, comparando la participación de estas actividades en el PIB departamental con su participación en el PIB total del país. También es importante el sector agropecuario (agricultura, silvicultura, ganadería y pesca), el cual ocupa el tercer puesto en contribución al PIB departamental después de los servicios financieros y empresariales y de la industria.

▪ COMERCIO EXTERIOR

Las cifras del DANE señalan que para 2004 los productos industriales correspondían al 80% de las exportaciones totales del departamento, mientras que en el agregado nacional las exportaciones industriales corresponden sólo al 44% del total. Se destaca la dinámica exportadora de las PYMES antioqueñas. De acuerdo con la Cámara de Comercio de Medellín para Colombia, entre 1996 y 2003 la participación de las pequeñas y medianas empresas en las exportaciones departamentales se duplicó, al pasar de 7,28% a 15,51%. Sin embargo, se está todavía lejos de la meta del 60% que se fijó el departamento para el 2009.

En las exportaciones manufactureras, más de dos terceras partes están concentradas en tres categorías: textiles y prendas de vestir (31,9%), metales básicos no ferrosos (24,7%) y vehículos y equipos de transporte (9,6%). En cuanto a las importaciones del departamento, el 70% del total corresponde a maquinaria y equipo, a productos químicos y a textiles (32,2%, 26,1% y 11,3%, respectivamente). Lo anterior se ve reflejado en los índices de diversificación de exportaciones y de importaciones, según los cuales Antioquia es uno de los departamentos de Colombia con un comercio exterior más diversificado (Tabla

En cambio, hay una marcada concentración en los destinos de las exportaciones. El principal es Estados Unidos, con un 40,7% del total, seguido de Venezuela, con el 14,9%, y Ecuador, con el 11,7%. Por otro lado, el 67% de lo que Antioquia exporta a Estados Unidos corresponde a oro, banano y flores. Otro 22% está representado por productos del sector confecciones⁷. Es decir, hay campo para explorar otros mercados, como el asiático y el europeo, y para extenderse hacia nuevos renglones en mercados donde ya se tiene presencia.

PROYECTOS A NIVEL PAIS QUE CONTENGAN A ANTIOQUIA POR PARTE DE PLANEACION NACIONAL

- Desarrollar un programa de gestión del territorio fronterizo, marítimo, costero e insular.
- Adoptar medidas de planificación, ordenamiento y reconversión del uso productivo del suelo.
- Elaborar tres programas piloto para la estructuración de áreas de desarrollo en La Mojana, La Altillanura y la Región Pacífico (Sucre, Córdoba, Bolívar, Antioquia, Meta, Vichada, Cauca, Chocó, Nariño, y Valle del Cauca).

La identificación de la infraestructura de transporte como locomotora estratégica de crecimiento es un reflejo de nuestra obligación y deuda con la población y el sector productivo de unir el territorio y llevar, con mayor seguridad, prontitud y a menores costos, los productos y las ideas de los colombianos al resto del país y al mundo. Si

bien en los últimos años se dieron algunos avances en la construcción de obras de infraestructura, en este campo todavía enfrentamos un rezago considerable frente a nuestros competidores internacionales.

Por ejemplo Chile, un país con extensión y población inferiores a las de Colombia, cuenta con más de 2.400 Km. de carreteras de doble calzada, frente a cerca de 800 km en Colombia. Se evidencian además: falta de articulación institucional, deficiencias en la calidad y el mantenimiento de las obras, ineficiencias en la regulación de transporte, baja participación del sector privado en la financiación de los proyectos y falta de articulación multimodal. (<http://www.dnp.gov.co>)

Infraestructura de transporte

- Transformar el INCO en la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), con el objetivo de mejorar la capacidad técnica y la calidad en la estructuración de proyectos (adopción de políticas de maduración de proyectos e implementación de una nueva generación de concesiones).
- Crear los Vice-ministerios de Infraestructura y Transporte, y fortalecer la Superintendencia de Puertos y Transporte.
- Simplificar y robustecer el marco regulatorio del sector: definir el procedimiento para el desmonte de la tabla de fletes, desarrollar la Política Nacional de combustibles limpios y renovación tecnológica.
- Avanzar/Finalizar de manera exitosa las grandes obras -carreteras, puertos, aeropuertos y vías férreas-; e iniciar la ejecución de las obras contempladas en el Plan Maestro de Transporte de largo plazo, considerando los impactos del cambio climático.

Implementar tecnologías limpias (vehículos híbridos, a gas o eléctricos) en los vehículos de transporte público y privado, e incorporar variables de cambio climático en la estructuración de proyectos

ANALISIS DE INFORMACION

Antioquia debería estar en la capacidad de anticiparse al cambio en un mundo que evoluciona cada vez más rápido y se hace más incierto. Contando con un amplio cubrimiento territorial, puesto que suministra acceso a los diversos nichos de mercado y prepara la organización empresarial para ampliar sus operaciones a mercados externos y compartir globalmente.

La mentalidad debe ser abierta, independiente del modelo económico, es decir, pensamiento global con actualización local, como se ha dicho tantas veces.

La apertura económica tiene que ser una oportunidad, más que una amenaza y un proceso, más que un evento. Las nuevas reglas de competencia exigen de las empresas un alto grado de especialización en nichos específicos, lo que permite un mayor conocimiento de su negocio y una ventaja competitiva, dadas las posibilidades de diferenciación.

La mentalidad de largo plazo es imprescindible para llevar a cabo planes de desarrollo, si se quiere tener una estructura fuerte que garantice la estabilidad en el tiempo innovación y solución de problemas, satisfacer las necesidades y exigencias que surgen de los constantes cambios de la demanda.

De esta manera, la competitividad, la productividad y por ende el progreso tecnológico, son parte fundamental de cualquier estrategia de desarrollo.

Las regiones exitosas en el mundo se caracterizan por disponer de capital humano, un pensamiento de largo plazo y planeación estratégica, desarrollo tecnológico, comercialización, un sistema financiero eficiente, tejido económico y social e instituciones fuertes.

“El futuro de Antioquia depende de la capacidad que posea la región para repensar su actividad productiva en el nuevo escenario internacional, teniendo como base las experiencias de las regiones exitosas en el mundo”. www.camaramed.org.co

El desarrollo no es un fenómeno natural. Por el contrario es una empresa bastante difícil, que resulta del esfuerzo organizado de toda la sociedad. En los últimos años los países latinoamericanos han registrado cambios importantes como la desaparición del Estado protector, la democratización de la propiedad estatal y un mayor grado de descentralización regional. Al mismo tiempo, han implementado planes de ajuste estructural para acomodar las economías al nuevo contexto internacional y enfrentar los nuevos paradigmas productivos. Como lo afirma la experiencia internacional, el despliegue de iniciativas de desarrollo económico local requiere políticas específicas de construcción o acondicionamiento de entornos territoriales innovadores. Para esto, es necesario acompañar las políticas de ajuste macroeconómico con otras a nivel micro, meta y meso económico, a fin de lograr un ambiente competitivo para el crecimiento empresarial.

La acumulación de tales programas requiere una institucionalidad muy cercana a los problemas, las potencialidades de cada una de las regiones, de tal manera que mediante esfuerzos organizados entre los diferentes actores regionales, se asegure la adecuada introducción y asimilación de las innovaciones tecnológicas y organizativas en las diferentes actividades productivas de la región.

Lo anterior es tarea de los organismos regionales, porque en la medida en que el ámbito local suele ser reducido, se requiere un conocimiento pormenorizado del entorno que permita emprender iniciativas específicas para facilitar las relaciones inter e intra regionales en el país y con otras regiones del mundo. Todo esto abre la posibilidad de sustentar la fortaleza de un país a través de sus regiones, lo cual implica construir una nueva visión del desarrollo donde la dinámica local y la gestión del progreso quedan en manos de la que debe estar en la región.

Por este motivo se vuelve cada vez más importante definir de manera conjunta el rumbo que se desea tomar. La concertación aparece como un mecanismo unificador e impulsor de este proceso, en el que la capacidad de convocatoria desempeña un papel clave en el camino hacia el desarrollo.

Así, se deriva un nuevo modelo que se basa en las habilidades de gestión y concertación interna que posea cada territorio. Estas no constituyen ya ventajas comparativas sino

competitivas, por lo que el avance hacia la competitividad es al mismo tiempo, un paso adelante hacia el desarrollo.

En Antioquia, al igual que en el resto del país, no existen acuerdos sobre los objetivos a largo plazo y los criterios para orientar las acciones en el corto y el mediano plazo, siguiendo lineamientos estratégicos claros y debidamente concertados.

La ausencia de objetivos claros a largo plazo privilegia las acciones inmediatistas, genera descoordinación en las acciones que surgen desde distintos agentes y niveles de decisión y no facilita la creación de plataformas competitivas.

La dificultad para construir un proyecto que articule el departamento de Antioquia a su interior y con el resto del mundo, es una barrera para la creación de una plataforma competitiva que facilite la modernización de la economía antioqueña y la integración económica del departamento.

Por tal razón, la mayor parte de las subregiones proyecta su economía únicamente sobre la base de sus recursos naturales, con una orientación hacia adentro y muy desarticuladas del entorno.

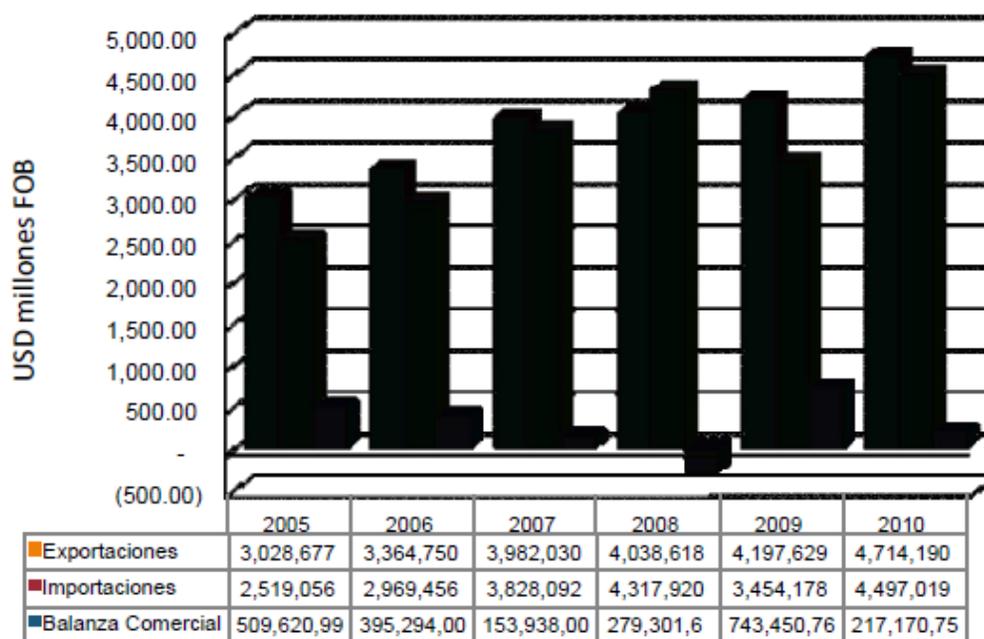
A la visión emprendedora de los antioqueños se suma el gran sentido de pertenencia y colectividad de su población, resultado en gran medida de la necesidad de actuar de manera conjunta para hacerle frente a los retos que la globalización impone.

El Gobierno central ha entendido que en términos de productividad y competitividad deben dar prioridad al desarrollo de estos proyectos que permitan la verdadera internacionalización del país.

MATRIZ DOFA

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proyectos de mejora y mantenimiento siempre son reactivos. (se invierte solo después de que ocurren los desastres). ▪ Se hacen la totalidad de estudios de factibilidad cuando las obras ya están en procesos, cuando la lógica es que sean antes de empezar con ellas. ▪ Empobrecimiento del suelo por factores como deforestación, topografía, pluviosidad y uso inadecuado. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potencial hídrico. ▪ Alta diversificación de la economía. ▪ Vocación productiva
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cambios en las políticas de gobierno. ▪ Grandes probabilidades de desastres naturales, debido a los malos manejos del suelo. ▪ Apertura de vías en sistemas de alta fragilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Integración de mercados ▪ Mercados altamente competitivos-necesidad de cumplir con altas exigencias. ▪ Articulación entre entidades públicas y privadas a favor del desarrollo.

Antioquia Balanza comercial 2005-2010. Acumulado a diciembre.



Fuente DANE. Cálculos Unidad de Investigaciones Económicas Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia

Sectores que reportaron en 2010 mayor déficit en su balanza comercial:

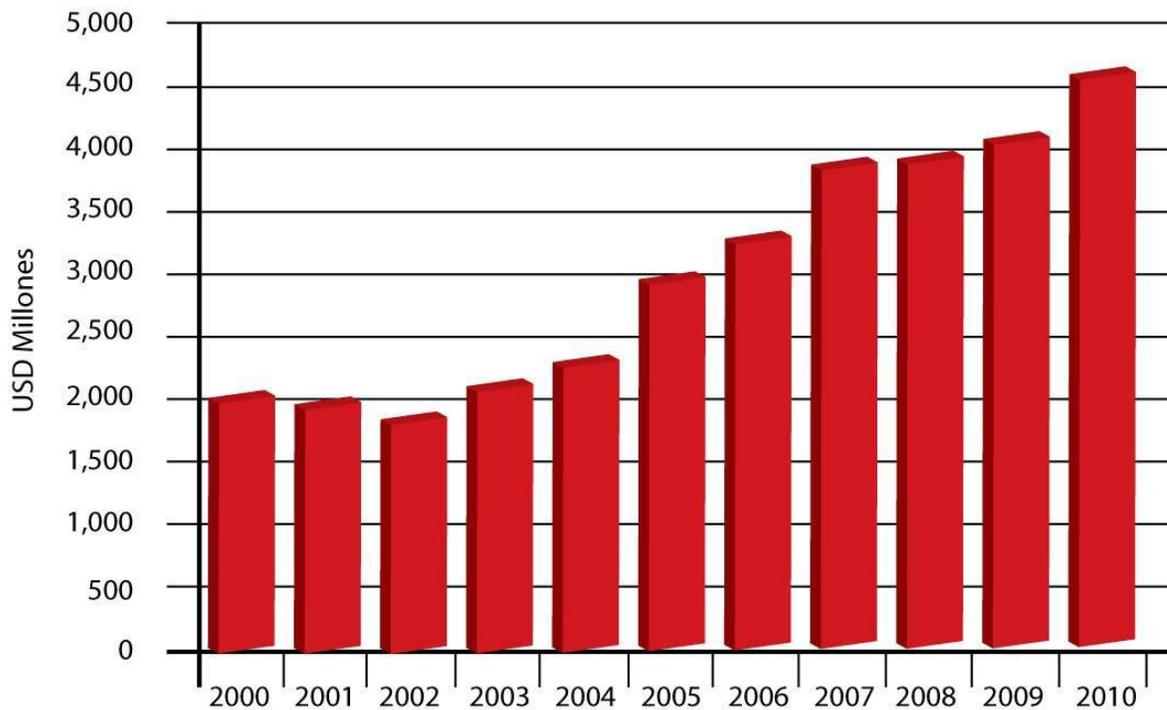
- Máquina, aparatos y material eléctrico y de transporte.
- Industrias químicas y conexas.
- Metales comunes y sus manufacturas.
- Materias plásticas y sus manufacturas.

Eso es coherente con la expansión de la industria en 2010, y con el perfil de la región, que es importadora neta de maquinaria y materias primas.

Productos con mayores superávits:

- Oro.
- Banano.
- Confecciones.
- Flores.
- Cemento.

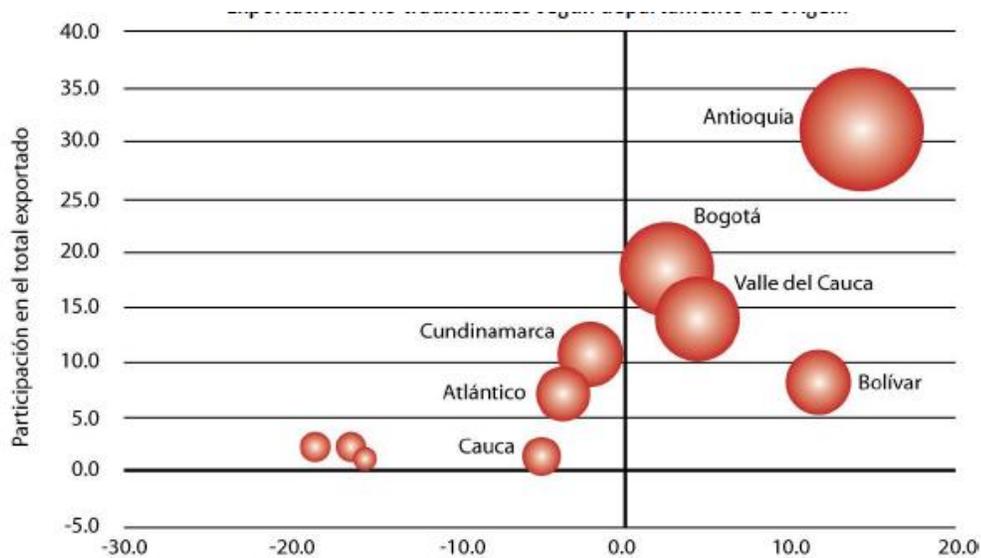
Antioquia Exportaciones totales



Fuente DANE. Cálculos Unidad de Investigaciones Económicas Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia.

Las exportaciones totales de Antioquia, acumulado a diciembre, ascendieron a USD 4,714 millones, 12% más que las registradas en 2009.

Colombia Exportaciones no tradicionales según departamento de origen.

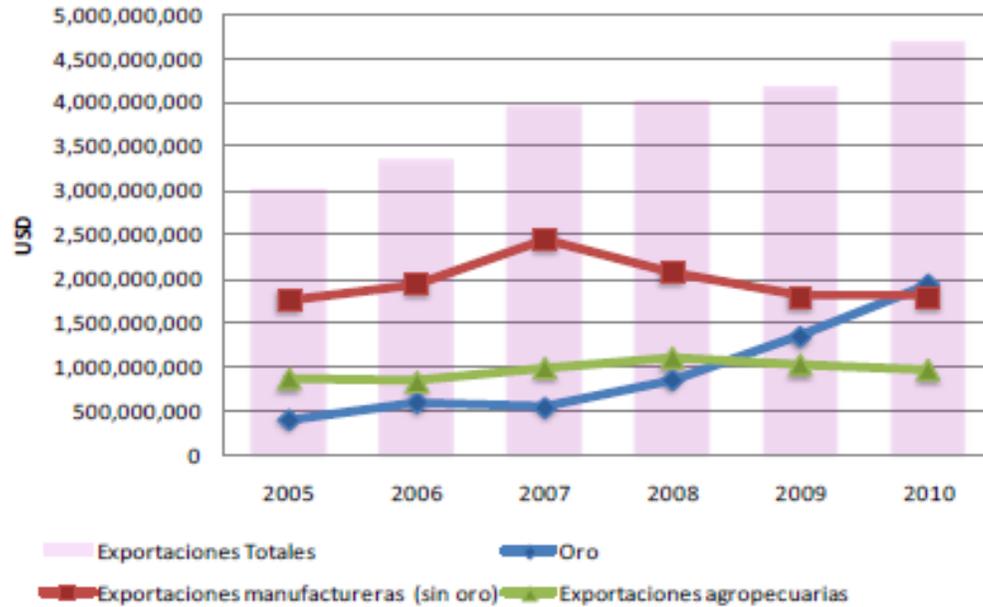


Antioquia registra el mejor desempeño en exportaciones no tradicionales del país (no incluyen café ni petróleo), con un crecimiento de 14% acumulado a noviembre de 2010, frente a una reducción de 3.9% para el país; y una participación de 31.1% en las exportaciones no tradicionales.

Fuente DANE. Cálculos Unidad de Investigaciones Económicas Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia.

Antioquia.

Exportaciones totales según sector. Acumulado enero – diciembre.



Fuente DANE. Cálculos Unidad de Investigaciones Económicas Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia.

El crecimiento de las exportaciones se explica principalmente por el aumento sostenido de las exportaciones de oro, que en los últimos cinco años crecieron a una tasa promedio anual de 39.8%; y representaron en 2010, 40% del total exportado. Otro 20% de las exportaciones totales del departamento, es explicado por productos del sector primario con alta orientación a los mercados externos, en orden de importancia: banano, café y flores.

Antioquia, exportaciones totales. Acumulado a diciembre 2010(millones USD)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Exportaciones Totales	3.029	3.365	3.982	4.039	4.198	4.714
A. Café	243,2	223,0	294,1	291,5	189,6	202,1
% participación de Café	8,0%	6,6%	7,4%	7,2%	4,5%	4,3%
B. Flores	107,0	134,7	156,4	148,0	155,7	187,1
% participación de Flores	3,5%	4,0%	3,9%	3,7%	3,7%	4,0%
C. Bananos y plátanos frescos	379,5	391,3	410,0	498,1	630,0	549,1
% participación de Bananos y plátanos	12,5%	11,6%	10,3%	12,3%	15,0%	11,6%
D. Oro	397,0	595,0	535,0	843,3	1.350,1	1.927,9
% participación de Oro	13,1%	17,7%	13,4%	20,9%	32,2%	40,9%
Exportaciones Totales - (A+B+C+D)	1.902	2.021	2.586	2.258	1.872	1.848

Fuente DANE. Cálculos Unidad de Investigaciones Económicas Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia.

Antioquia, 10 principales socios comerciales. Acumulado a diciembre (USD)

Países	2009	2010	Var.(%)	% Partic.
Estados Unidos	1,563,257,728	2,038,981,910	30.4%	43.3%
Suiza	505,404,221	701,490,171	38.8%	14.9%
Ecuador	267,230,084	349,774,749	30.9%	7.4%
Venezuela	467,197,103	199,307,474	-57.3%	4.2%
Perú	121,997,021	179,645,897	47.3%	3.8%
Bélgica	145,229,141	119,001,424	-18.1%	2.5%
Alemania	136,199,041	101,044,709	-25.8%	2.1%
Brasil	53,022,049	98,470,708	85.7%	2.1%
México	87,494,102	96,947,838	10.8%	2.1%
Reino Unido	101,772,435	93,167,097	-8.5%	2.0%
Subtotal	3,448,802,925	3,977,831,977	15.3%	84.4%
Total	4,197,629,266	4,714,190,204	12.3%	100.0%

Fuente DANE. Cálculos Unidad de investigaciones Económicas CCMA

Logros en materia exportadora:

- Entre 2001 y 2010, las exportaciones antioqueñas pasaron de USD 2.006 millones a USD 4.714 millones (con una tasa de crecimiento compuesta anual de 10%).
- La región alcanza una mayor participación en el comercio mundial: en 2008, Antioquia participaba con el 0.025% del comercio internacional y en 2009 registró el 0.035.
- En el año 2000 se registraron 1.286 empresas exportadoras; hoy exportan 2.216, con mayor presencia y participación de las PYMES (7% vs. 24%).

Si bien estos indicadores muestran notables avances en materia exportadora en la región, no se alcanzaron las metas de exportación establecidas para el año 2009 (*).

CONCEPTO	META 2009	RESULTADO 2010
EXPORTACIONES	USD 6.400 millones	USD 4.714 millones
EXPORTACION PER CÁPITA	USD 1.000	USD 777

(*) Metas establecidas en el Plan Estratégico Exportador Regional, diseñado en el marco del CARCE Antioquia.

Del grupo de los diez principales destinos de las exportaciones antioqueñas, ocho se han mantenido en el *ranking* en los últimos cinco años, a pesar de que la región reporta un mayor número de destinos en relación con el inicio de la década.

Antioquia, 20 principales socios destinos de las exportaciones en 2005 y 2010. Acumulado a diciembre (USD)

País	2005	2010	Tasa crecimiento compuesta 2005/2010	Participación 2005	Participación 2010
Estados Unidos	1.118.406,221	2.038.981,910	13%	36.93%	43.25%
Suiza	15.653,860	701.490,171	114%	0.52%	14.88%
Ecuador	374.716,144	349.774,749	-1%	12.37%	7.42%
Venezuela	456.244,531	199.307,474	-15%	15.06%	4.23%
Perú	69.400,359	179.645,897	21%	2.29%	3.81%
Bélgica	152.604,578	119.001,424	-5%	5.04%	2.52%
Alemania	99.500,667	101.044,709	0%	3.29%	2.14%
Brasil	19.962,196	98.470,708	38%	0.66%	2.09%
México	102.810,603	96.947,838	-1%	3.39%	2.06%
Reino Unido	77.049,751	93.167,097	4%	2.54%	1.98%
Italia	64.297,468	86.059,670	6%	2.12%	1.83%
Panamá	27.339,552	60.898,587	17%	0.90%	1.29%
Costa Rica	47.525,778	59.855,021	5%	1.57%	1.27%
Chile	27.003,016	57.720,587	16%	0.89%	1.22%
Portugal	29.025,159	49.638,160	11%	0.96%	1.05%
España	22.349,206	44.960,237	15%	0.74%	0.95%
Canadá	19.492,761	42.521,461	17%	0.64%	0.90%
Rep. Dominicana	24.696,483	42.410,617	11%	0.82%	0.90%
Japón	24.225,314	35.689,057	8%	0.80%	0.76%
Puerto Rico	30.514,071	34.458,583	2%	1.01%	0.73%

Fuente DANE. Cálculos Unidad de Investigaciones Económicas Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia

Brasil constituye un buen ejemplo de aquellos países en los que las exportaciones antioqueñas vienen ganando presencia. De ubicarse en el puesto número 18 entre los socios comerciales de Antioquia en 2005, pasó al puesto número 13 en 2009, y al 8 en 2010, donde participó con tan solo el 2.1% del total exportado. Las exportaciones a otros países como **Perú, Panamá y Chile**, vienen creciendo por encima del 15%, y con productos de valor agregado; aunque aún no alcanzan un peso representativo.

COMENTARIO:

En momentos de unión económica es importante comprender la importancia de los mercados internacionales, desde la organización para atraer inversionistas y la capacidad para generar nuevos mercados de exportación. El grado de apertura económica de una región dependerá principalmente de dos variables: el flujo de inversión

extranjera directa (IED) y la dinámica de la balanza comercial. Con respecto a la IED, según el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE), Antioquia se sitúa en el segundo lugar del país (correspondiente al 6.4%) dentro del acumulado total en Colombia.

Antioquia se encuentra ubicado dentro de los departamentos con diversidad productiva de talla mundial (exportaciones que se destinan a mercados de más de U\$10.000 dólares Per cápita), particularmente por la venta de energía, vehículos y confecciones. Este hecho se debería fortalecer, debido a que nuestro departamento presenta factores positivos que crearían fuerzas dinámicas de crecimiento, como la presencia de clusters, mecanismo esencial para el desarrollo regional. La conformación de clusters permite la creación de economías de afluencia).

Actualmente, la región cuenta con cinco clusters: textil/confección, diseño y moda, energía eléctrica, construcción, turismo de negocios, ferias y convenciones y turismo de salud.

La reactivación de la dinámica exportadora exige en el corto y mediano plazo el mejoramiento de la infraestructura como condición de conexión eficiente de los mercados; en ese contexto, el proyecto Autopistas de la Montaña es prioritario.

Para incrementar las exportaciones es necesario explorar nuevos mercados y disminuir la dependencia de economías inestables en la actualidad, como lo son Venezuela (representa el 33% de las exportaciones paisas) y Estados Unidos (representa el 20%). Antioquia debería mirar hacia Chile, Perú, Panamá y Brasil, y empezar a explorar la opción de exportar activamente a China, Rusia, India y los Tigres Asiáticos (Malasia, Singapur, Corea del Sur, Taiwán e Indonesia).

Además, la región requiere de la construcción de puertos secos que se conecten con infraestructura férrea y crear nuevos polos de desarrollo regionales, como Apartadó y Rionegro.

Si queremos ser una región competitiva en lo que respecta a la globalización, es necesario fortalecer lo empresarial e institucional. Ya no compiten los países, compiten las regiones y por esto Antioquia se debe preparar para enfrentar el reto de ser un territorio con ventajas competitivas.

3. Hallazgos

Para hacer de Antioquia un departamento equitativo socialmente, equilibrado territorialmente, integrado y competitivo, debe darse, entre otras condiciones, una conectividad externa e interna eficiente, de un lado, con los grandes ejes que comunican a Medellín con el resto del país y el mundo y de otro lado, con las vías que propicien condiciones para el desarrollo interno y local, condiciones de equidad en las subregiones e integración territorial. En este sentido, Antioquia tiene grandes retos en todo lo que tiene que ver con la infraestructura vial, transporte y comunicaciones, para contribuir a lograr la visión al 2020: constituirse en “la mejor esquina de América.”

El Plan Estratégico de Antioquia PLANEA, ha identificado el desarrollo de la infraestructura vial y transporte como un proyecto estratégico que permite superar el aislamiento de las zonas de producción a los centros urbanos de consumo, al interior de las subregiones y del departamento con los mercados nacionales e internacionales.

INDICADORES	LÍNEA BASE	META CUATRIENIO
Vías intervenidas* en Antioquia	Nuevo	2.120 Km.

*En dobles calzadas, construcción, pavimento, rehabilitación y mantenimiento periódico

Antioquia está realizando grandes inversiones para la mejora de infraestructura, para lograr una mayor integración y competitividad, buscando funcionalidad y seguridad, teniendo en cuenta las potencialidades que en cada una de sus subregiones se pueden encontrar, dinamizándolas y haciéndolas productivas, cumpliendo así con sus objetivos específicos y general.

Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

La planeación del desarrollo en Antioquia en los últimos años, es una importante estrategia de configuración de los intereses capitalistas de los diferentes actores económicos, políticos y sociales que concentran grandes poderes en la región haciendo de Antioquia un importante eje geoeconómico para la nación Colombiana.

Como se mostró a través del desarrollo de este trabajo, el sector de la infraestructura, y en particular la infraestructura de transporte, es una pieza clave en la economía del país y en su desarrollo.

Este sector debe además ser asumido con la importancia que representa ser el vínculo entre los centros de producción y consumo de la economía. De nada sirve la información en un mercado si no es posible poder aprovechar las ventajas que se derivan de ella.

En el caso particular de la movilización de carga por carretera, la oportunidad no se puede lograr si no se cuenta con las vías necesarias y de calidad y capacidad adecuada. Si bien durante varias décadas se logró un importante avance en materia de infraestructura vial, el tema parece haber perdido importancia durante los últimos diez años. Sólo hasta ahora este importante sector de la economía ha sido retomado por las instituciones académicas y gubernamentales debido, principalmente, a las actuales negociaciones comerciales. Lo que se ha encontrado son las grandes debilidades del sector de transporte carretero en Colombia. En el país se han concentrado esfuerzos en conectar los centros de abastecimiento local, olvidando las oportunidades que brindan los socios comerciales naturales. Menos del 2% de la carga movilizada en Colombia tiene origen o destino internacional. De modo que si se quieren aprovechar las oportunidades comerciales se debe mejorar la actual red vial del país, los accesos a los puertos marítimos, así como las condiciones de las vías

fluviales de modo que puedan ser aprovechadas conjuntamente en la movilización de carga.

Dentro del marco del comercio internacional, en los próximos años Colombia deberá enfrentarse al aumento de los flujos comerciales. Teniendo en cuenta que es por vía terrestre que se movilizan los mayores volúmenes de carga, ya sea con destinos nacionales o internacionales a los puertos marítimos desde el interior del país, es de inminente necesidad no sólo la ampliación sino el mejoramiento de la actual red de carreteras.

Así, “la creación de factores avanzados de competitividad implica necesariamente un fortalecimiento de los diferentes actores a nivel regional y de los espacios de articulación entre ellos, para hacer frente a las exigencias de la competencia global, porque si bien son las empresas las que compiten en los mercados globales, los factores que contribuyen a construir y renovar su competitividad están principalmente asociados a sus bases territoriales” (Silva, 2003).

Sin embargo, la estrategia de internacionalización de Medellín y Antioquia, tal y como se ha descrito hasta ahora, debe ir mucho más allá y dar respuesta a necesidades específicas de carácter local y regional, que no son consideradas en la política nacional. La región requerirá de gran ingenio y capacidad para buscar y promover elementos diferenciadores, en el marco de una ardua competencia entre otras regiones del país y del mundo, especialmente de Latinoamérica.

4.2 Recomendaciones

Se debe hacer más énfasis en dar a conocer a la comunidad el proyecto “Antioquia Siglo XXI” a través de campañas publicitarias y educativas, impulsando a Antioquia como “La Mejor Esquina de América”.

La internacionalización de Antioquia, deberá construirse sobre cinco ejes principales: Fomento y Promoción de Exportaciones de bienes y servicios, Inversión Extranjera Directa, Cooperación, Marketing Territorial y Seguimiento a los Acuerdos Comerciales.

los proyectos de concesiones del programa de las Autopistas de la Montaña, por estar definidos por el Gobierno Nacional en su programación de obras, cuentan con suficiente información pública que puede ser consultada en los respectivos portales del Ministerio de Transporte, sus correspondientes institutos y en ISA.

La información más actualizada sobre el proyecto del puerto en Urabá puede consultarse en el portal de la Promotora de Proyectos así como en los documentos Conpes respectivos.

Referencias bibliográfica

Agenda interna para la productividad y la competitividad, documento regional Antioquia, departamento Nacional de Planeación.

ASCHAUER, D.A., "Is Public Expenditure Productive?", en *Journal of Monetary Economics*, vol. 23, núm. 2, 1989, pp. 177-200.

ASCHAUER, D.A., "Highway Capacity and Economic Growth", en *Economic Perspectives*, vol. 14, núm. 5, 1990, pp. 4-24.

CÁRDENAS, Mauricio; ESCOBAR, Andrés; GUTIÉRREZ, Catalina, "La contribución de la infraestructura a la actividad económica en Colombia 1950-1994", en *Ensayos de Política Económica*, núm. 28, diciembre de 1995, pp. 139-187.

Centro de Documentación del Hábitat, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.

COMBES, Pierre-Philippe; LAFOURCADE, Miren, "Transport Costs: Measures, determinants, and Regional Policy Implications for France", en *Journal of Economic Geography*, vol. 5, 2005, 319-349.

DALL'ERBA, Sandy; HEWINGS, Geoffrey, "European Regional Development Policies: The Trade-Off Between Efficiency-Equity Revisited", en *Discussion Papers*, núm. REAL 03-T-2, REAL University of Illinois, February 2003.

DANE, *Colombia estadística 1993 – 1997*, Tomo 2, Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, Bogotá, 1999.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN, "Programa de concesiones viales 1998-2000: tercera generación de concesiones", en *Documento CONPES*, núm. 3045, agosto de 1999.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN, "Política integral de infraestructura vial", en *Documento CONPES*, núm. 3272, febrero de 2004.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN, *Inversión privada en Infraestructura 1993-2003*, Departamento Nacional de Planeación, Bogotá, junio de 2005.

ESLAVA, Marcela; LOZANO, Eleonora, "El transporte terrestre de carga en Colombia", en *Archivos de macroeconomía*, DNP, núm. 105, abril de 1999.

ECHEVERRY, Juan C.; ESLAVA, Marcela; LOZANO, Eleonora, "Transporte carretero de carga", en *Archivos de macroeconomía*, DNP, núm. 120, agosto de 1999.

FERNALD, John, "Roads to Prosperity? Assessing the Link between Public Capital and Productivity", en *The American Economic Review*, Vol. 89, núm. 3, junio de 1999, pp. 619-638.

Gobernación de Antioquia (1983), Plan de Desarrollo de Antioquia, Departamento Administrativo de Planeación.

Gobernación de Antioquia (1998), Plan de Desarrollo de Antioquia, 1998-2000, Departamento Administrativo de Planeación.

Gobernación de Antioquia (1998), Realidad Social, Departamento Administrativo de Planeación.

Gobernación de Antioquia (1993) Propuesta de Antioquia para Mejorar la Integración y Optimizar el Plan Vial de la Apertura, Departamento Administrativo de Planeación.

Iniciativas para el desarrollo de Antioquia, Banco de Iniciativas Regionales para el Desarrollo de Antioquia.

Visión Antioquia Siglo XXI

ANEXOS

A. Anexo: Síntesis del proceso de construcción de la tesis.

Estudios y documentos consultados para la construcción de la propuesta regional

Visión Antioquia siglo XXI.
Plan Estratégico de Antioquia (Planea).
La ventaja competitiva de la actividad empresarial antioqueña (Cámara de Comercio de Medellín).
Antioquia avanza hacia nuevos esquemas de desarrollo empresarial (Cámara de Comercio de Medellín).
Proyectos estratégicos para Antioquia (Cámara de Comercio de Medellín y Coinvertir, 1996).
73 proyectos de infraestructura que impactarán a Antioquia (Alcaldía de Medellín, 2000).
El desarrollo local y regional para Antioquia (Planea).
Acuerdos de competitividad.
Informes sobre la economía de Antioquia (2002).
Plan Regional de Competitividad, Camara de Comercio de Medellin para Antioquia.
Plan estratégico exportador de Antioquia –PEER– (CARCE, 2001).
Bases para la discusión y concertación de una estrategia de competitividad para Antioquia (2003).

