



IMPACTO SOCIOECONÓMICO DEL PUERTO DE URABÁ

LUIS FERNANDO CARMONA QUINTERO

Institución Universitaria ESUMER
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2016

IMPACTO SOCIOECONÓMICO DEL PUERTO DE URABÁ

LUIS FERNANDO CARMONA QUINTERO

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:

Negociador internacional

Director:

Ricardo Duque Zapata

Línea de Investigación:

Negocios Internacionales

Institución Universitaria ESUMER
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2016

Agradecimientos

En primera instancia, deseo darle gracias a DIOS por permitirme realizar mis estudios profesionales, lo mismo que al equipo de docentes de la institución universitaria ESUMER quienes me compartieron sus conocimientos para mi formación académica, agradezco a mi esposa por el acompañamiento que me brindó durante todo este proceso; lo mismo que a la Dra. Maria Isabel Sierra Vásquez directora regional de la Zona franca de Urabá, por su valiosa contribución para la realización de la presente tesis; de igual forma, al Dr. Andrés Felipe Bustos Gerente del proyecto Puerto Antioquia y al Ing. Guillermo Enríquez Gallo, promotor inicial del proyecto Puerto Antioquia. En general, agradezco a todos aquellos que de una u otra forma contribuyeron en mi proceso formativo como peldaño exitoso hacia un nuevo logro.

Resumen

Dada la confluencia de factores de naturaleza exclusiva que se presentan en la región del golfo de Urabá antioqueño, tales como ubicación geoestratégica en esquina continental de confluencia internacional, su colindancia con el canal de Panamá, el potencial agroeconómico de la zona y la experiencia adquirida con el puerto privado que funciona actualmente en su territorio, entre otros aspectos representativos de la zona; propician la decisión de ubicación de un nuevo puerto de aguas profundas en el litoral Atlántico colombiano más cercano a los centros económicos de gran importancia del interior de Colombia; como el caso del mismo departamento de Antioquia y el Valle de Aburrá, en su condición de ser los focos de mayor demanda de servicios portuarios marinos de la costa Atlántica; entre otras circunstancias no menos determinantes que originaron se optara por dicha región del Urabá antioqueño como sede de un puerto marítimo de gran calado que pueda cumplir con la función de una infraestructura básica que pueda aportar acertadamente a la competitividad del comercio colombiano a nivel internacional; lo que ocasiona se tenga la percepción generalizada que este proyecto, ocasionará impactos de tipo socioeconómico de gran incidencia, cuyo análisis y prospección, será el propósito fundamental del presente trabajo de grado.

Abstract.

Given the confluence of exclusive nature factors arising in the Antioquia's Gulf of Urabá region, such as geostrategic placing in international confluence continental corner, its closely vicinity with the Panama canal, the agro-economical potential of the zone and the experience gained with the existing private port, which currently operates on its territory; among other representative aspects which originated the decision of location of the new deep water port on the Colombian Atlantic coast closest to the economic centers of great importance in the interior of Colombia; like it is the case of be precisely Antioquia department and the Aburrá Valley, foci of higher demand for sea port facilities on the Atlantic coast; among other no less determinant circumstances that originated it choose the Urabá region of Antioquia as the headquarters of a marine deep-water port that can fulfill functions of basic infrastructure that can certainly contribute to the competitiveness of the Colombia trade internationally. This project, will cause, socioeconomic impacts of high incidence, whose analysis and exploration, will be the main purpose of the present degree project.

Palabras clave:

Globalización, tratado, logística, canal, bloque económico, contenedor.

Keywords:

Globalization, treaty, logistic, canal, economic block, container.

LISTA DE FIGURAS.

	Pág.
Gráfico 1.1. Puerto Antioquia es una realidad.....	3
Gráfico 1.2. Proyección panorámica de Puerto Antioquia	3
Gráfico 1.3. Ubicación de Puerto Antioquia en el golfo de Urabá.....	4
Gráfico 1.4. Principales centros económicos y puertos de Colombia.....	11
Gráfico 1.5. Relación peso cargas en puertos colombianos 2015.....	23
Gráfico 1.6. Distribución demanda laboral según localización poblacional.....	25

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1.1. Distancias a puertos de Cartagena y Urabá.....	9
Tabla 1.3. Capacidades comparativas de puertos colombianos.....	19
Tabla 1.4. Comparación manipulación cargas en puertos colombianos.....	23
Tabla 1.5. Distribución laboral en Urabá, 2011-2013.....	25
Tabla 1.7. Comparación de Índice de Pobreza Multidimensional.....	29

LISTA DE ABREVIATURAS.

4G: Cuarta generación.

ADRA: Agencia Adventista para el Desarrollo y Recursos Naturales.

ANDI: Asociación Nacional de Industriales.

ANDIGRAF: Asociación Colombiana de la Industria de la Comunicación Gráfica.

ANI: Agencia Nacional de Infraestructura

ASOPARTES: Asociación del sector automotor y sus partes.

AUGURA: Asociación de Bananeros de Colombia.

BACRIM: Bandas Criminales.

BBC: British Broadcasting corporation (Corporación Británica de Radiodifusión)

BIRD: Banco de Iniciativas Regionales para el Desarrollo de Antioquia.

CAMACOL: Cámara Colombiana de la Construcción.

CCI: Corporación Colombia Internacional

COLFECAR: Federación Colombiana de Transportadores de Carga.

CONPES: Consejo Nacional de Política Económica y Social

CORPES: Consejo Regional de Planeación Económica y Social

CUN: Corporación Unificada Nacional de Educación superior.

DANA: Departamento Nacional de Planeación.

DIAN: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia.

EPM: Empresas Públicas de Medellín.

ESUMER: Escuela Superior de Mercadotecnia.

FENALCO: Federación Nacional de Comerciantes.

FENAVI: Federación Nacional de Avicultores.

FESU: Fundación Universitaria de Estudios Superiores.

IDEA: Instituto Departamental para el Desarrollo de Antioquia.

INCO: Instituto Nacional de Concesiones.

Induarroz: Industriales del arroz.

MESU: Mesa de Educación Superior de Urabá.

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

OEA: Organización de Estados Americanos.

ONG: Organización No Gubernamental.

PIB: Producto Interno Bruto

PIO SAS.: Puertos e Inversiones en Obras –SAS-.

PIR: Proyecto Integral para el Desarrollo de Urabá.

PYMES: Pequeñas y Medianas empresas.

SAC: Sociedad de Agricultores de Colombia.

SENA: Servicio Nacional de Aprendizaje.

U de A: Universidad de Antioquia.

UNAD: Universidad Nacional a Distancia.

UNIBAN: Unión de Bananeros de Antioquia.

UNIMINUTO: Corporación Universitaria Minuto de Dios.

UPTC: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia

Tabla de Contenido

Pág.		
	Resumen Abstract.....	III
	Lista de figuras.....	IV
	Lista de tablas.....	V
	Lista de símbolos y abreviaturas.....	VI
	Tabla de Contenido.....	VIII
	Introducción.....	1
1.	Formulación del proyecto.....	3
1.1.	Antecedentes.....	3
1.1.1.	Estado del arte.....	6
1.2.	Planteamiento del problema.....	20
1.3.	Justificación.....	27
1.4.	Objetivos.....	30
1.4.1.	Objetivo General.....	30
1.4.2.	Objetivos específicos.....	30
1.5.	Marco metodológico.....	30
1.5.1.	Método.....	30
1.5.2.	Metodología.....	30
1.6.	Alcances.....	32
2.	Ejecución del proyecto.....	35
3.	Hallazgos.....	59
4.	Conclusiones y Recomendaciones.....	65
4.1.	Conclusiones.....	65
4.2.	Recomendaciones.....	67

Introducción

Se decidió investigar acerca del presente tema, por ser un tópico de interés general, tanto a nivel local como nacional, lo cual, se evidencia a partir de las expectativas e inquietud de toda índole que se perciben desde diferentes fuentes que se han pronunciado con respecto al mencionado proyecto de construcción de un puerto en la subregión del Urabá antioqueño, cuyo propósito y contexto básicos, son de lógica pertinencia con la profesión de Negocios Internacionales, para la cual, se está optando por la obtención del respectivo título profesional, la novedad del tema “Impacto socioeconómico del puerto de Urabá”, consiste en que debido a los proyectos que actualmente se gestan justo en el departamento de Antioquia, como respuesta a que el actual momento global histórico imperante en nuestro planeta, Colombia lo abordó con gran compromiso desde el punto de vista de establecimiento y firmas de tratados, pactos y convenios económicos y comerciales sin prepararse previamente en cuanto a su infraestructura interna; como consecuencia directa de ello, estos procesos de negociación, se encuentran flanqueados por los posibles riesgos que puedan representar para la economía, ya que la producción interna está siendo desplazada por la proveniente de otros países, esto se debe a algunas de las limitantes y restricciones más severas que han aquejado a nuestra nación, como es la deficiencia o inexistencia de sistemas de redes viales para el transporte terrestre más adecuado en el desplazamiento de cargas a bajos costos hacia y desde un terminal marítimo que sea de una mayor cercanía a los centros económicos más representativos ubicados en el interior de la región, como muestra de ello, se presenta la paradoja de que “es menos costoso traer una carga de cualquier mercancía desde la China a Colombia, que transportar esta misma desde Bogotá hasta Cartagena”, en su calidad de ser el puerto de mayor movimiento del país; por lo tanto, es muy necesario y oportuno para Colombia, la implementación de mecanismos y recursos que fortalezcan la potencialidad logística a disponer, con el objeto de aportar en forma ostensible a la competitividad del Producto Interno Bruto colombiano a nivel externo; es precisamente con el objeto de cumplir con tales fines y allanar las falencias antes mencionadas que se aborda la construcción del megaproyecto de Puerto Antioquia como terminal marítimo de aguas profundas ubicado en la subregión del Urabá antioqueño, complementado con las “Autopistas para la Prosperidad”, conformando un conjunto infraestructural de puertas abiertas al mundo, en el ámbito de las exportaciones e importaciones nacionales, como consecuencia directa de tales negociaciones comerciales de tipo internacional, lo cual, será complementado con la promoción y atracción del turismo mundial hacia esta misma región del noroeste antioqueño, como la mejor

esquina de Antioquia; éste departamento, a su vez, como la mejor esquina de Colombia, lo mismo que nuestro país, como la mejor esquina de América.

El presente estudio investigativo, se abordará por medio de consulta tanto en fuentes primarias, con visita de campo a las principales entidades relacionadas con el proyecto en mención en la región de Urabá, como a través del paneo de fuentes secundarias de información, de índole tanto formal como informal con el objetivo de recoger testimonios más amplios y detallados desde la mayor diversidad posible de conceptos y percepciones como información de la percepción heterogénea y de naturaleza tanto oficial como popular, de la cual se realizará el debido acopio, tanto durante la aludida visita de campo y la contenida en revistas, periódicos, informes escritos en general y literatura, como la disponible en la web. A partir de la información y los datos estadísticos recopilados, se procede a analizar la situación imperante y, con base en ello, se intentará proyectar una nueva realidad tendiente a surgir al interior del nuevo contexto imperante.

Se espera, con base en el presente trabajo desarrollado, lograr un conocimiento detallado acerca del nuevo panorama que se abrirá en materia de comercio exterior y logística de provisión de insumos, en particular, para la subregión de Urabá y el departamento de Antioquia, fenómeno que se reflejará a todo el país dada la magnitud y trascendencia del impacto generado por el megaproyecto en mención. Con base en los saberes adquiridos, se aspira realizar un aporte que se sume a los demás que se hayan realizado y como referente para otros más que con toda seguridad se van a generar dado el interés y gran inquietud que despierta una obra de semejantes proporciones y poder inusitado de influencia positiva para la economía regional.

Formulación del Proyecto.

1.1 Antecedentes

El puerto de Urabá se encuentra ubicado en Boca Tarena, zona situada sobre la costa occidental del golfo de Urabá, en la bahía Rotico y en extremo cercano al río Atrato, frontera entre los departamentos de Antioquia y Choco; cuando nació la idea del puerto se concibió exclusivamente como granelero, considerándose diversos nombres, en una primera instancia, proponiéndose algunos, tales como el de Puerto Bahía Colombia de Urabá, ya que quedaría ubicado en la bahía del mismo nombre del golfo de Urabá antioqueño. Las siguientes imágenes, ilustran el diseño (gráfica 1.1.) y ubicación proyectada (gráfica 1.2.), para Puerto Antioquia.

Gráfico 1.1. Puerto Antioquia es una realidad.



(<http://antioquia.gov.co/uraba/index.php/blog/225-puerto-antioquia-es-una-realidad>).

Gráfico 1.2. Proyección panorámica de Puerto Antioquia



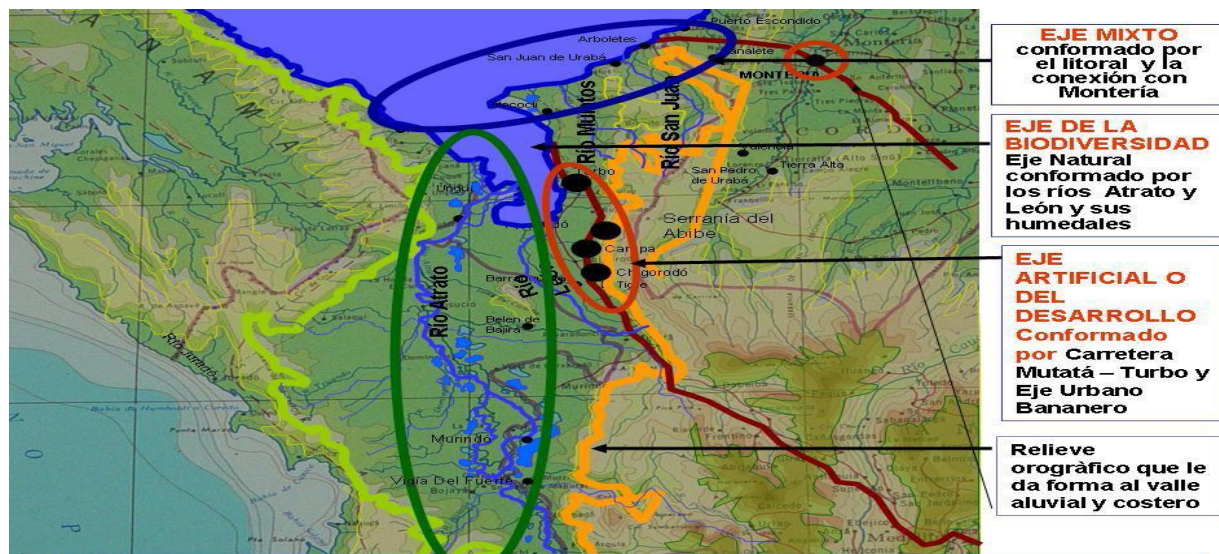
(Render PIO SAS)

El golfo del Urabá antioqueño, hace parte de una región con un área de 11664 km², que es el 18.6% del departamento, con alturas sobre el nivel del mar entre 0 y 200 metros; su temperatura promedio es de 28°C; la distancia aproximada por carretera desde Medellín es de 338 kilómetros pasando san Jerónimo, Santa Fe de Antioquia, Giraldo, Cañasgordas, Uramita; con paso obligado por el cañón de la llorona zona húmeda y tropical donde también se encuentran varios resguardos indígenas entre Dabeiba y Mutatá, como municipio puerta de ingreso al Urabá Antioqueño.

La subregión está conformada por once municipios, siendo ellos, Zona Norte: Arboletes, Necoclí, San Juan de Urabá y San Pedro de Urabá. Zona Centro: Apartadó, Carepa, Chigorodó, Mutatá y Turbo. Zona Atrato Medio: Murindó y Vigía del Fuerte; Apartadó y Turbo, son los epicentros económicos de la región, los cuales, cuentan con grandes plantaciones de banano y plátano como actividades agroindustriales que predominan en dicha región, igualmente, allí se ubican otras actividades y sectores de tipo agropecuario con influencia interesante en la economía de la región, tales como la palma de aceite, la madera, la piña y la ganadería.

Actualmente, se estima que el golfo de Urabá, dada su ubicación geoestratégica clave, será el epicentro de la sociedad portuaria de Antioquia, por medio del cual, se aspira a que se estimule el desarrollo social, logístico y económico tanto para la misma región de Urabá como para el departamento de Antioquia y de Colombia. Ello, se puede visualizar en el siguiente mapa de la figura 1.3:

Gráfico 1.3. Zona de intervención de Puerto Antioquia en el golfo de Urabá.



(El Urabá antioqueño un mar de oportunidades y potencialidades, perfil subregional).

ANTECEDENTES HISTÓRICOS CRONOLÓGICOS.

De acuerdo a monografía realizada por J.P. Arbeláez, Daniel Builes y John Jaime Montoya, (2014), titulada “Puerto De Urabá, Una Apuesta De Funcionamiento y mejoramiento logístico”, en el año de 1926, mediante contrato entre el departamento de Antioquia y la firma alemana Siemens Baunion, se realizan estudios en el golfo de Urabá, consistentes en observaciones del tiempo, las mareas y principales ríos que desembocan allí. Sin embargo, ello nunca se concretó, dada la apatía y falta de interés oficial en proyectos para la región, unido al escaso desarrollo en dicha zona desde entonces hasta la década de los años 60, época en la cual, se dan características especiales ante el declive de la zona bananera del Magdalena, originándose la aparición de la agroindustria bananera en esta región costera de Antioquia, identificándose su producción como la de mejor calidad en el mercado internacional. Es así como en 1964 se inician las primeras exportaciones de banano. A partir de dicho momento, se presentan los inicios en el crecimiento de la zona bananera por medio del cual se torna interesante dicha región y surge como inminentemente necesario el puerto de Urabá, catapultándose posteriormente como uno de los más importantes del país. En 1978, Planeación Nacional, adjudica el estudio de un puerto para la zona de Urabá, auspiciado por la OEA; el cálculo de la magnitud requerida, debería ser la de un puerto que cubriera las demandas de entonces y las futuras cercanas a la región, adicionalmente, incluye la selección de los lugares más probables de acuerdo a aspectos técnicos y económicos más convenientes. Posteriormente entre los años 2014 y 2015, se aborda una evaluación de funcionamiento y mejoramiento logístico, obteniendo algunas recomendaciones generales sobre las características del puerto, lo mismo que los estimativos de costos preliminares, llegándose a la conclusión que una de las principales debilidades del puerto en la actualidad, es la limitante impuesta por un calado natural de 10 Mts., el cual, no es el óptimo frente a los 13 Mts. requeridos por los buques postpanamax que transportan 10 o más contenedores, ocasionando que, por su volumen, reduzcan el costo de porteo entre un 7% y un 17% por contenedor. El puerto mueve actualmente alrededor de 1.8 millones de toneladas entre importaciones y exportaciones para empresas no bananeras. Más de 500 barcos arriban anualmente a Urabá a cargar banano y dejar insumos, fertilizantes y papel. Los equipos de cargue junto al río utilizan diferentes sistemas operativos, desde modernos puentes-grúas con capacidades variables entre 10 y 30 toneladas aptos para mover contenedores, hasta los sistemas de riel sinfín (polipastos) utilizados para mover carga en palets. Igualmente, existen

grúas fijas y móviles de diferentes capacidades. La capacidad para manejar cargas en Nueva Colonia y Zungo, atiende aproximadamente 2.5 millones de toneladas/año de banano. (EPM). Con base en el estudio de la OEA y dada la urgente necesidad del puerto, UNIBAN solicitó al CONPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social), permiso para construir un puerto en el golfo de Urabá, obteniendo la licencia en el mes de mayo de 1981. En 1992, el Corpes de occidente adelantó un estudio para la construcción de un puerto de aguas someras en Bahía Colombia. En 1995, el Corpes de occidente contrató con las firmas Álvaro Pachón y Asociados Ltda. E Hidroestudios S.A. La elaboración del estudio de la factibilidad para la construcción del puerto de Urabá y una zona industrial conexas. Dicho estudio consideró cinco opciones más factibles para la construcción, siendo ellas Puerto Cesar, Bahía de Turbo, La Unión, Punta Coquito y el estuario del río León.

La Sociedad Promotora de Proyectos S.A. (UNIBAN, BANACOL, AUGURA, Proantioquia, CCI y Grupo –Bananeras) encargada del estudio de prefactibilidad para la construcción del puerto de Urabá, concluye que de acuerdo a diversos estudios que realizó el grupo español Sener en el 2006 el proyecto es viable, afirmando que la construcción de éste costaría alrededor de US\$350.000 millones. Las inversiones para la primera etapa del puerto de Urabá serían del orden de los 50 millones de dólares y en total ascenderían a los 350 millones de dólares, recursos que provendrían del sector privado y posiblemente del sector financiero por intermedio de entidades multilaterales.(Puerto De Urabá, Una Apuesta De Funcionamiento y mejoramiento logístico, repository.udem.edu.co, 2014).

1.1.1 Estado del Arte

Según los promotores del proyecto, en cabeza de la empresa PIO S.A.S, se tiene estimada una inversión preliminar de US \$500 millones; el inicio de las obras encuentra proyectado para el próximo mes de octubre de 2016; este tipo infraestructura es la de mayor envergadura que se proyecta actualmente en el país, la cual, augura un desarrollo económico muy importante tanto para Urabá como para el departamento de Antioquia y para el país. Para su construcción, se estima, que se emplearán cerca de 1500 personas y unas 1000 adicionales cuando éste entre en funcionamiento ya que será el terminal portuario más cercano al canal de Panamá y a los centros de producción más importantes de Antioquia.

La infraestructura vial ya se encuentra en ejecución por medio de la construcción actual de la anteriormente mencionada doble calzada que comunica a la ciudad de Medellín con la citada región de Urabá, en la actualidad en esta zona, solo se cuenta con muelles de embarque y desembarque (zungo y nueva colonia), los cuales, son operados por empresas privadas como BANACOL Y UNIBAN.

Desde inicios del siglo XX, la construcción del terminal portuario ha sido objeto de diversos estudios y propuestas para determinar tanto su conveniencia como capacidad y ubicación más adecuadas, las empresas inmiscuidas en tal proyecto, han sugerido y propuesto esquemas de operación que fluctúan desde la construcción de un puerto en aguas profundas para buques de gran calado hasta una segunda instancia como puerto de aguas someras para medianas embarcaciones. (Legiscomex.com, 2013).

La agencia Nacional de Infraestructura (ANI), señala que el terminal portuario ha sido manejado por las compañías bananeras que utilizan las zonas de fondeo tanto para el proceso de exportación de banano como para la importación de insumos necesarios para la producción del mismo; desde el año 2009 el gobierno nacional incluyó éste megaproyecto en su plan de desarrollo, por medio del cual, se comprometió a mejorar las condiciones de movilidad entre el Valle de Aburrá y la región de Urabá, por medio de la conexión vial que hace parte del plan nacional denominado “autopistas para la prosperidad”, la que a su vez hace parte de la autopista de las Américas o vía Panamericana, ello, se complementará, mediante este mismo plan vial, con tres proyectos denominados “Conexión Pacífico” que comunicarán de manera eficiente los centros de insumos y producción del norte del país, en los departamentos de Magdalena, Atlántico, Bolívar, Córdoba, Sucre y Antioquia, con la Zona Cafetera, el Valle del Cauca y el Océano Pacífico. Éstos proyectos viales acarrearán beneficios ostensibles para los habitantes y la economía de tales regiones, lo cual, redundará en mayor competitividad, ahorro considerable de combustible y menores tiempos de desplazamiento. (www.ani.gov.co/tags/autopistas-para-la-prosperidad).

Adicionalmente, se propuso buscar mayor participación de la industria privada diferente a la del banano, que le pueda interesar el manejo del transporte de mercancías por dicha zona de Colombia, manejando como incentivo esencial de referencia la disminución ostensible en costos operacionales dada la cercanía con Medellín, el centro del país y el eje cafetero.

El puerto de Urabá, quedará ubicado en el corregimiento nueva colonia, con una extensión de 60 hectáreas al suroccidente de la cabecera municipal en bahía Colombia y acercará a Colombia más a la América Central y a Norteamérica.

Según los estudios realizados entre el año 2010 al 2013, por parte de los promotores del proyecto liderados por el ingeniero Guillermo Enríquez Gallo, éste puerto, consiste de una infraestructura marítima que implica muchos beneficios no solo para la región, sino para la nación, siendo la idea fundamental el estimular a los industriales antioqueños para que inviertan en el mismo ya que el megaproyecto requiere de grandes inversionistas, con el fin de mejorar tanto la infraestructura como la logística exportadora marítima, teniendo básicamente presente la reducción de costos en sus operaciones de transporte y la practicidad en el acercamiento de los sectores productivos del interior a los mercados externos destinatarios directos por medio de dicho puerto en ciernes.

Un único sector agroindustrial que mueva la economía de la región no posibilita la internacionalización ni la globalización, se debe aprovechar decisivamente las ventajas de la región y la logística existente para crear nuevas oportunidades de empleo y generar otras iniciativas alternas para la exportación por medio de la diversificación de la producción a ofertar en el exterior.

El puerto de Urabá, no solo beneficiaría a dicha región y al departamento de Antioquia, sino que sería una alternativa excelente para el Eje Cafetero que exporta el 70% del café nacional; lo mismo que a la ciudad de Bogotá con su alto número de industrias y entidades comerciales, dado el ahorro considerable que se obtendría en los fletes de transporte, ya que la distancia entre Medellín y Cartagena es de 660 kilómetros mientras que la de Medellín a Turbo es de 380 Km., o sea, 42% menos. En tanto, el ahorro en distancia de transporte entre Cartagena y Turbo desde Manizales es de 263 Km. (28% menos) y de 398 Km. desde Bogotá (un 35%). Ello sin mencionar que la logística portuaria en Urabá cuenta con la gran experiencia que los bananeros han construido y acopiado durante un gran lapso de tiempo. Tabla 1. Distancia entre el puerto de Urabá y los principales centros de producción y consumo del país (Banco de Iniciativas Regionales para el Desarrollo de Antioquia BIRD (Proyecto Estratégico de Conectividad para el Noroccidente de Colombia,(www.grupo-epm.com, el puerto de Urabá como polo de desarrollo,

2007). La tabla 1.1, permite visualizar las distancias a los puertos de Cartagena y Urabá desde los principales centros económicos del país:

forma detallada a continuación:

Tabla 1.1. Distancias a puertos de Cartagena y Urabá.(Versión EPM).

Centros de producción y consumo	Distancia a Cartagena (Kms.)	Distancia a Turbo (Kms.)	Diferencia (Kms.)	Diferencia porcentual (%)
Bogotá	1136	738	398	35
Medellín	643	380	263	41
Cali	1099	801	298	27
Bucaramanga	Equidistante	Equidistante	0	0
Manizales	908	645	263	29
Pereira	961	698	263	27
Armenia	909	747	162	12
Cúcuta	Equidistante	Equidistante	0	0

(www.grupo-epm.com, el puerto de Urabá como polo de desarrollo, 2007).

La página web del puerto de Barranquilla, por medio de artículo “La nueva cara de los puertos colombianos” a Junio de 2014, Informaba que Colombia con nueve tratados comerciales, era el quinto país con más TLC firmados en Latinoamérica; con lo cual las exportaciones pasaron a representar el 135,8% del PIB.

Continúa dicho reporte señalando que, la Superintendencia de Puertos y Transporte informó que “mientras en el 2004 el país exporto vía marítima 81,9 millones de toneladas de carga, el año pasado alcanzamos 165,6 millones, siendo el sector de los gráneles el de mayor auge, al pasar del 10 al 33%. De este gran total, el 89% se moviliza por el litoral Caribe y el restante 11% por la costa del Pacífico”.(www.puertobarranquilla.com, la nueva cara de los puertos colombianos, Junio de 2014).

Por su parte, el periódico de la Universidad Nacional, “UN Periódico, en artículo de título “Vías frenan competitividad en Colombia”, informa que “la Encuesta Nacional de Logística del Departamento Nacional de Planeación del 2008 muestra que el 37% de los costos logísticos en Colombia está concentrado en el transporte interno y el 33% en el internacional. Estos factores

hacen que la logística represente hasta el 20% del valor del producto final, lo que resta competitividad en los mercados internacionales”.

La importancia del sector portuario, se confirma por el manejo de carga. “El año pasado el flujo de exportaciones e importaciones por vía marítima registraron 111.861.759 toneladas, es decir, el 96% del total de carga de comercio exterior”; a través de los puertos actuales, se maneja la mayor parte del comercio internacional, exceptuando los hidrocarburos y el carbón. El puerto de Buenaventura “... es clave en materia de competitividad, pues maneja alrededor del 46% del comercio exterior. Su capacidad de embarque ya excedió el 65% y se estima que el crecimiento del tráfico de contenedores aumenta anualmente a un ritmo del 14%, es decir, pronto los servicios de carga sobrepasarán la capacidad instalada”. (www.unperiodico.unal.edu.co, vías-frenan-competitividad-en-colombia, 2014).

A propósito de los costos poco competitivos a los que se aludía en renglones anteriores, la página web de la BBC, con titular “Por qué es tres veces más barato mandar un contenedor de Colombia a China que dentro de Colombia”, al 20 de Mayo 2015, señala como “un contenedor desde Cartagena a Bogotá cuesta tres veces más que enviarlo desde ese puerto de Colombia a Shangái”. Siendo lo más asombroso, el hecho que esa ciudad china está 15 veces más lejos de Cartagena que la capital colombiana. En el mismo informe, Edgar Higuera, gerente de Infraestructura, Logística y Transporte de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), compara el costo de cubrir una distancia similar en diferentes países para ilustrar más tangiblemente este problema de logística: Llevar la carga de Buenaventura a Bogotá por carretera, cuesta US\$3,58 por kilómetro, en cambio, entre Róterdam (Holanda) y Francfort (Alemania), el costo es US\$1,20. Con respecto a ello, en el artículo, se comenta como el transporte de carga representa en el país un “23% del producto interno bruto (PIB), en comparación con Chile, donde dichos costos representan el 18% del PIB”.

Continúa realizando comparaciones y señala que mientras el costo del transporte para un contenedor de 12 metros, es de US\$3.200 Cartagena-Bogotá (1.000 km); este mismo contenedor maneja un costo de US\$1.100 Cartagena-Shanghái (15.000 km) (Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Cartagena).

A todas estas, en el ránking global de infraestructura (144 países), Colombia ocupa la posición 126 en disponibilidad de carreteras, el 102 en líneas férreas, el 90 en puertos y el 78 en aeropuertos. (Fuente: reporte de Competitividad Global 2014-2015, OCDE).

Agrega dicho artículo que Higuera reconoce que “con el gran plan que hay en marcha, el Estado está arreglando la infraestructura, pero eso se demora mínimo cinco años”.(www.bbc.com Por qué es tres veces más barato mandar un contenedor de, 2014). El croquis de la gráfica 1.4., aporta información visual sobre ubicación de las principales ciudades colombianas y la red vial actual con destino al embarcadero existente:

Gráfico 1.4. Principales centro económicos y puertos de Colombia



(www.BBC.com, Por qué es tres veces más barato mandar un contenedor desde la China).

La página web, del puerto de Buenaventura, en artículo “Ventajas competitivas” especifica como “A través de su puerto Colombia exporta el 80% del café y el 60% de todas las exportaciones del país... Buenaventura Mueve el 53% de la Carga de importación y exportación de Colombia”; lo cual, unido a las cargas en los puertos colombianos del océano Atlántico, arroja una idea acerca de la proporción de las exportaciones que Puerto Antioquia estaría potencialmente atendiendo.

Este artículo, enfatiza en el hecho que “transportar un contenedor desde Buenaventura a Estados Unidos y a Europa cuesta un 40% y 13% respectivamente menos, al igual que requiere de un 50% y 25% de tiempo menos, en comparación con el puerto de Valparaíso (Chile). Así mismo, un contenedor movilizado desde el puerto de Santos en Brasil hacia el Japón cuesta un 30% más

y requiere de un 34% de tiempo más en comparación con el puerto de Buenaventura”. Añade que “Su gran importancia para la economía del país es indiscutible y se refleja en el hecho de que a través de sus instalaciones se exporta la totalidad del azúcar que se produce en Colombia, el 80% del café y el 100% de la melaza. Igualmente, se importa el 83% de los productos químicos inorgánicos, el 81% de las láminas metálicas, el 72% del maíz y el trigo y el 60% de los productos químicos industriales”. A lo anterior, le agrega el hecho que Buenaventura, hace parte de uno de los departamentos que constituyen el denominado "triángulo de oro" (Antioquia, Valle, Cundinamarca) de la geografía económica del país le garantiza a Buenaventura el "hinterland" de mayor tamaño y dinamismo de Colombia. “En este ´triángulo de oro´ se produce el 70% del PIB nacional, el 77% del PIB industrial, se generan el 60 % de las exportaciones nacionales y habita el 60% de la población colombiana”. Esto hace que se precise el establecer la articulación de “...importantes clusters de la economía nacional y del occidente colombiano al desarrollo del Distrito Portuario, Industrial, Ecoturístico y Biodiverso de Buenaventura”; lo cual, le brinda a Puerto Antioquia un panorama muy halagador, dadas sus ventajas competitivas con respecto al de Buenaventura y los inmensos volúmenes de carga que mueve solo Antioquia por el puerto de Buenaventura, sin contar al eje cafetero, Santander, Cundinamarca y la misma costa atlántica, que obviamente estarán más próximos a Puerto Antioquia. (www.ccbun.org, Ventajas Competitivas). Una muestra con respecto a la dimensión de lo anteriormente anotado, se puede avizorar, por medio del artículo “En barcos cargarán la esperanza del Urabá antioqueño” del diario El Tiempo (Nov. De 2014); en el que se informa que “Cuando terminen el proyecto en ese terreno, de 54.000 metros cuadrados, podrán almacenar 120.000 toneladas de granel, pero solo en la primera fase, en la segunda la duplicarán... Para los refrigerados tendrán una capacidad para 5.000 TEUS (unidades equivalentes a 20 pies) con 6 grúas. Para los secos serán 7.000 TEUS, 13 grúas y un montacargas de tres a ocho toneladas”.(www.eltiempo.com/colombia/medellin, En barcos cargarán la esperanza del Urabá antioqueño, Nov. De 2014).

VENTAJAS LOGÍSTICAS En la edición 33 del portal Zona Logística (2007), se informa con respecto a la logística del Sector Bananero Colombiano, la cual basa su competitividad en costos y en la manipulación de carga, ya que el fondeo se efectúa directamente desde los bongos a las embarcaciones en altamar. Adicionalmente, durante el año se dan cita en el Golfo de Urabá más de 800 buques que garantizan una excelente disponibilidad operativa, debido a que llegan

fletados por el sector bananero aprovechando la carga de compensación y la logística que ello implica, dado que los buques en una gran generalidad, no van cargados a su máxima capacidad y se puede utilizar su capacidad restante para el uso complementario por parte de otros sectores con fletes muy económicos. Actualmente, se presenta una rentabilidad muy estable y positiva con la operación logística y portuaria del sector bananero, exportando 60 millones de cajas de fruta en promedio anual. (EPM, 2007).

Según la revista Dinero (Feb., 2007), la mayor fortaleza del puerto es su ubicación, el ahorro en costos es favorablemente significativo. Es así como la sociedad empresarial Familia-Sancela viene utilizando este puerto desde hace un año con un ahorro del orden del 12% con respecto a otras alternativas anteriormente usadas. Por su parte, Ascensores Andino lo ensayaron hace un par de años con un envío a Estados Unidos, ahorrando el 50% frente a lo que habrían tenido que erogarse al recurrir al puerto de Cartagena. (EPM, 2007).

Algunas de las limitantes competitivas que se manejan en éste puerto, es el hecho que los productos se deben alojar en barcazas, por medio de las que se transporta hasta el sitio donde fondean los barcos, en la desembocadura del Río León, además, éste puerto no es de aguas profundas ni tiene el tamaño requerido con la capacidad para recibir embarcaciones de alto calado.

OPORTUNIDADES. El presidente de la Alianza Nacional de Infraestructura -ANI-, Luis Fernando Andrade, anunció que en el primer semestre del año 2013 se realizaron inversiones por más de 175,3 millones de dólares en puertos y se encuentra próxima a iniciarse la construcción de siete nuevos que se encuentran aprobados, uno de ellos, es precisamente el de Turbo. Además, anunció que los siete puertos se destinarían a la manipulación y transporte de combustibles, contenedores, carbón, gráneles y pasajeros; igualmente, añade, que existen nueve iniciativas adicionales en proceso de aprobación para las ciudades de Buenaventura, Tribugá, el Golfo de Morrosquillo, Cartagena y Ciénaga, a destinarse para los mismos efectos en cuanto a estos mismos productos y materias primas. (U de M, 2014).

Algunas de grandes ventajas que se derivan en pro de la viabilidad para el puerto de Urabá, provienen de las mismas debilidades, carencias y falencias que se presentan a nivel interno de Colombia, tales como que uno de los mayores problemas logísticos existentes son, precisamente, las limitantes acendradas de las cuales se adolece en los campos de la

infraestructura vial y portuaria. Es así, como hacia el sur sobre el océano Pacífico, disponemos de un único puerto, el de Buenaventura, el cual, apenas se encuentra en vías de resolución de la congestión ocurrida desde el año 2006; por su parte en la costa norte, Colombia dispone de los puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, por donde se llevan a cabo la mayoría de las exportaciones e importaciones del centro del país, especialmente, las originarias desde el departamento de Antioquia; a propósito de ello, es preciso contextualizar que con respecto a los demás puertos sobre el océano Atlántico, los antes mencionados centros exportadores e importadores más importantes y representativos de Colombia, poseen unas distancias significativamente más cercanas al puerto de Urabá (remitirse a tabla comparativa de distancias que sustenta con cifras esta situación en renglones anteriores), por ende, no sobra anotar que los costos en fletes de transporte y la infraestructura vial desde y hacia los diferentes puertos del país, prospectan al puerto de Urabá con opciones potenciales bastante viables para mejorar con creces la logística existente en el país, tanto en materia vial como portuaria, llevando a inferir que es muy práctico y factible el aprovechar las gestiones realizados y experiencias acopiadas por los empresarios bananeros para justificar en forma meritoria y atenuante el invertir en dicho terminal marítimo sobre el Golfo de Urabá y en la precedente infraestructura vial para manipular y transportar la totalidad de la carga que precisa de un puerto marítimo ubicado en las costas colombianas sobre océano Atlántico. (EPM, 2007).

Lo expuesto en párrafo anterior, se reafirma y se fundamenta por medio de información estadística extraoficial para el puerto de Cartagena, cuyas instalaciones portuarias han sido la vía tradicional y natural para la llegada y salida de carga originaria del departamento de Antioquia y desde Bogotá. Adicionalmente, en una de las instalaciones de dicho puerto cartagenero, el 70% de la carga de importación sale con destino a Antioquia, mientras que de las exportaciones totales el 40 por ciento se originan en Antioquia. Ante la eventualidad que se opte porque tales volúmenes de carga se direccionaren hacia el puerto de Urabá, el impacto es enorme. No obstante las ventajas de transporte aludidas, no se pueden obviar ni subvalorar las infraestructuras y la logística portuarias desarrolladas en las tradicionales ciudades portuarias, lo mismo que sus puertos, su posición geográfica, los fletes que manejan y las navieras que las sirven. Todo ello marca diferencia y el Puerto de Cartagena ha experimentado un avance notable en este sentido y su meta más inmediata es la de incrementar su competitividad en el Caribe,

demandando del Gobierno un acompañamiento garantías en condiciones de mayor competitividad". (SNC, 2007). (EPM, 2007).

Dadas las anteriores premisas, el ex director de Asoportuaria Ricardo Barrios afirmó que "el anuncio del Presidente de la República en el sentido de construir una nueva carretera, de óptimas especificaciones, entre Santafé de Antioquia y Turbo, que remate en un puerto de aguas profundas..., constituye un reto muy serio para los puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta". No obstante, las perspectivas optimistas anteriormente descritas, hacen que diversas objeciones y posturas contrarias no se hagan esperar, es así, como el asesor político Moisés Pineda Salazar comenta que "mientras nosotros nos despedazamos entre nosotros mismos, las demás regiones avanzan y prosperan..., lamentablemente continuamos promoviendo el pasado quejándonos del centralismo y otros demonios que nos hemos inventado para justificar la pequeñez de nuestros sueños y la mezquindad de nuestra dirigencia". (www.grupo-epm.com, el puerto de Urabá como polo de desarrollo, 2007).

EXPORTACIONES E IMPORTACIONES MARITIMAS DESDE Y PARA ANTIOQUIA. Las empresas antioqueñas, en especial, las de Medellín, utilizan indistintamente tanto los tres puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta en la región atlántica, lo mismo que el de Buenaventura en el Pacífico, dependiendo de la conveniencia desde y para dónde se necesite mover una carga específica, durante el proceso de importación o exportación en su orden respectivo. Los principales clientes en las exportaciones de Antioquia, consisten de quienes demandan pisos de cerámica, porcelana, sanitarios, baldosas y empresas de la construcción en general, lo mismo que motos. La carga total es de aproximadamente 1.170.000 toneladas. (www.grupo-epm.com, el puerto de Urabá como polo de desarrollo, 2007).

Algunos conceptos aislados sobre posibles impactos.

En trabajo de campo, en entrevista personal con Guillermo Enríquez Gallo, uno de los proponentes del proyecto, (Feb. 23/2016); informa que: "Será un puerto multipropósito con aproximadamente 12 metros de profundidad y 60 hectáreas de área terrestre se permitirá el arribo de buques mercantes, graneleros y de contenedores que van en beneficio de la industria nacional". (Trabajo de campo, 2016).

Por su parte, el Dr. Jaime Velilla, secretario de Productividad y Competitividad de Antioquia, en artículo electrónico titulado “Puerto Antioquia es una realidad”, afirma que “... el puerto es una pieza clave del rompecabezas fundamental para el desarrollo del futuro de Urabá”; adelantando, de paso, la sentencia que “Urabá, después de Medellín, va a ser la segunda región de Antioquia donde van a nacer emprendimientos que estarán vinculados a estas nuevas infraestructuras”.

En tanto, el Dr. Óscar Isaza, presidente de la firma inversionista, “Puertos, Inversiones y Obras S.A.S. (PIO)”, en entrevista concedida al diario “El Tiempo”, en artículo encabezado “Puerto de Urabá inicia construcción el segundo semestre”, (2014), opina que Puerto Antioquia y todos los desarrollos que vienen para Urabá “serán como la resurrección del Ave Fénix”, aludiendo a esta parte del territorio antioqueño, como “... una región de las más golpeadas por el conflicto en Colombia y que tendrá su mejor oportunidad con el puerto, las autopistas de la Prosperidad y la creciente industria y comercio de la zona”.

Desde otro enfoque, el Dr. Gustavo Londoño, gerente del Convenio Neo, que ejecuta Comfenalco con recursos del BID (Banco Interamericano de Desarrollo), explica que con este programa se prepara el personal que requerirán los puertos y las industrias.

“En una línea acompañamos a las instituciones educativas ajustando sus currículos para cualificar el capital humano y en otra realizamos formación rápida y actual para certificar competencias”. Agrega que, en tal sentido, “Neo tiene ya tiene ubicados 650 egresados de sus programas, hay 5.000 inscritos y la meta es capacitar a 13.600 alumnos a 2017”.Especifica que “Puerto Antioquia llega a complementar una riqueza que ya existe como es lo económico, cultural y social; para entender cuál es el cambio que va a generar el puerto toca... identificar porqué Urabá es la región más rica y con mayor potencial de crecimiento del departamento...”.(Trabajo de campo, 2016).

En cuanto al proyecto portuario, como tal, el Dr. Andrés Felipe Bustos, Gerente Puerto Antioquia, durante la visita de campo, (2016), reporta lo siguiente:

La operación portuaria trae un impacto positivo en cuanto la generación de empleo se estima unos cinco mil empleos directos se tiene proyectado pasar de dos millones de toneladas a ocho millones de toneladas año, eso quiere decir que se va a multiplicar por cuatro la operación portuaria.

Los servicios complementarios por medio de la operación portuaria es de gran envergadura van a llegar agencias de aduana, agentes de carga, empresas de transporte y servicios complementarios al transporte como son hoteles, estaciones de

servicio, restaurantes y talleres, va ser una dinámica que se va a desarrollar de manera ordenada para poder controlar la informalidad que también puede suceder.

Al inicio de las operaciones portuarias toda la región antioqueña va a ganar competitividad porque van a llegar nuevos inversionistas que van a jalonar la industria manufacturera y más cuando se cuenta con la presencia de universidades y cultura de educación muy posiblemente se convierta en un centro de formación académica sobre temas logísticos y de puertos ya que este es un tema muy importante para la agroindustria, también se va a potencializar el turismo esto puede permitir que haya una mejor conexión con Panamá actividad que hoy se hace de manera muy informal y estaríamos hablando de una cuatro cinco horas por mar y serían más beneficios que llegan para el proyecto.

Se espera una reconversión industrial, se cuenta con Zona franca, están construyendo centros logísticos, empresas públicas de Medellín presta todos los servicios públicos, por ello muy seguramente los empresarios del interior van a demostrar su interés para instalarse en la zona.

Estamos en contratación de obra y definiendo quien será el constructor, el tema financiero está listo, se cuenta con todas las licencias y permisos requeridos, yo digo que estamos a poco tiempo de iniciar obras.

Un punto negativo de los puertos es que se ve mucho la informalidad y esos van en contra de las buenas prácticas porque se incrementa el desorden y es allí donde empiezan los problemas que cogen fuerza de manera muy rápida. (Trabajo de campo, 2016).

Desde una perspectiva complementaria, el Dr. Enríquez, (2016), acota que:

Cuando este proyecto entre en funcionamiento se requiere de mucha disponibilidad e intervención de los organismos del estado ya que el puerto sería la puerta de salida para el crimen organizado y toca involucrar hasta la capitanía de puerto y policía antinarcóticos esto es lo que llamamos operaciones conjuntas coordinadas interagenciales combinadas, que facilita a las diferentes entidades poder garantizar en sitios estratégicos en ese sector.

Se podría decir que si tiene relación con el puerto porque Camacol compartió un informe donde dice que de nueve proyectos de construcción en la región cuatro son de uso no residencial ya que son bodegas de gran tamaño, esto quiere decir que si se cuenta con un impacto positivo por los anuncios de llegada del puerto con mucha fuerza en el sector comercio, la industria aun esta quieta pero de igual forma se espera que también se incremente.

En lo atinente a la logística portuaria, la Dra. María Isabel Sierra Vásquez, directora regional de zona franca Urabá, señala que:

El puerto nos llena de expectativas por la posible llegada de inversionistas del interior del país las grandes ventajas del puerto se ven reflejada en las industrias, por la cámara de comercio de Urabá, la Zona Franca, La gobernación de Antioquia, con el IDEA realizamos una actividad que se llamó misiones empresariales que consistía en invitar empresarios del área metropolitana y el oriente cercano para que vinieran a conocer la zona, la idea que se les propuso fue viajar por tierra para mostrarles las varias cosas.

En cuanto a la construcción y entrada en funcionamiento del puerto en nueva colonia nos puede traer muchos beneficios ya se aumenta el empleo, el turismo y la llegada de otro tipo de empresas a la región situación que genera mejores oportunidades laborales para los residentes. Aunque el puerto quede en tierras de Turbo está más cerca de Apartadó y muchas de las personas que trabajen allí, estarán ubicadas en este municipio.

La tarea que tenemos como zona franca es apoyar el desarrollo económico y logístico de la región, la zona franca no es solo construir, vender y obtener beneficios económicos, nos toca hacer de todo enseñar a los usuarios que es un régimen de zona franca, porque es bueno, los beneficios son que ya no todo es para exportar y cambiar la mentalidad que en las zonas francas todo es muy caro y que los únicos beneficiados son los que exportan el 100% de lo que producen, es más un trabajo de socialización dando a conocer la ventajas y lo estamos haciendo con la instituciones educativas (universidades), nos van a encontrar en ferias bajo el eslogan “URABÁ SE SIENTE” porque somos unos convencidos que Urabá es la mejor solución para toda la región por todo lo que ofrece, no solo la producción de banano, contamos con otros sectores que también impactan como son los cultivos de madera, palma, cacao piña.

Para efectos del desarrollo y obtención de resultados, de forma más objetiva y confiable para el presente trabajo investigativo, se abordarán y tendrán en cuenta las siguientes variables como parámetros medidores de impacto socioeconómico más procedentes:

- **Producto Interno Bruto –PIB-**. De acuerdo al informe socioeconómico 2015 de la Cámara de Comercio de Urabá, esta subregión, es una de las zonas con mayor aporte a la economía antioqueña. Ahora bien con respecto al Producto Interno Bruto de Antioquia, según datos arrojados por la Cámara de Comercio de Medellín, se presentó un PIB de 47.000 millones de dólares, para una participación del 13,05% del PIB Nacional, con un crecimiento de 4,1%. Por su parte, Urabá, contribuye con el 6,96% del valor agregado departamental, ocupando el tercer lugar después del Valle de Aburrá que tiene el 60% y el Oriente con el 10%. (Cámara de Comercio de Medellín, 2015). Cifra que, según la revista Portafolio (2015) en artículo “Diez grupos alistan ofertas para hacer puerto en

Urabá” se espera aumentará ostensiblemente con la operatividad de Puerto Antioquia, ya que éste se encuentra más próximo al 70% del PIB nacional con respecto a los demás puertos colombianos. (Portafolio, 2015). Lo cual, es corroborado por el “Plan Estratégico de Urabá – Darién 2011 – 2020”, en el que se propone como meta el alcanzar un PIB para la región que represente el 12% del PIB departamental, lo cual, se referenciará en los párrafos subsiguientes.

El “Plan Estratégico de Urabá – Darién 2011 – 2020” de la gobernación de Antioquia, aludido en párrafo anterior, contiene tabla que versa con respecto a la situación de los temas estratégicos, en la que se enuncia la situación actual, la tendencial y la deseable para una serie de factores paramétricos propuestos para lograr antes del año 2020 en las subregiones del Urabá y el Darién antioqueño, de las que se extractan las siguientes variables a manera de indicadores de nivel de impacto socioeconómico a investigar para la región de Urabá en el presente trabajo:

- **Concentración de la propiedad de la tierra.** La propiedad de la tierra en la actualidad, es mala en cuanto sus índices de distribución de manera equitativa; su situación tendencial para el 2020, es regular y la situación deseable para ese mismo año 2020, se visiona con una distribución territorial buena.
- **Integración Territorial:** Situación actual de la integración territorial en Urabá, es mediocre; su situación tendencial para el año 2020, es regular y su situación deseable para dicho año, se avizora buena.
- **Educación como garante transversal y eje de desarrollo.** Su situación actual en Urabá, es mediocre; su situación tendencial para el año 2020, es regular y su situación deseable para el año 2020, se proyecta como buena.
- **Urabá: Cultura, territorio y escenario de paz.** Situación actual es mediocre; su situación tendencial para el año 2020, es regular y su situación deseable para ese mismo año, se aspira a que sea buena.
- **Centro logístico y de servicios de comercio nacional e internacional.** Situación actual en Urabá, es mala; su situación tendencial para el año 2020, es regular y su situación deseable para dicho año, se espera buena.

- **Riqueza étnica y pluricultural.** Situación actual aceptable; su situación tendencial para el año 2020, es buena y su situación deseable para dicho año, se aspira a que sea excelente. (Plan estratégico de Urabá-Darién 2011-2020).

En éste mismo plan estratégico de la gobernación de Antioquia, se trazan y establecen “Metas Estratégico – Prospectivas de Urabá para el 2020”, cuyo conjunto, se denominó “El Decálogo de Urabá”, a partir del cual, se extractan los siguientes factores como indicadores referentes del nivel de impacto socioeconómico para dicha región:

- Lograr un Índice de Desarrollo Humano – IDH- que pase de Medio-Bajo a Medio-Alto. El IDH, involucra ingresos, salud y educación, y en su nivel medio se ubica en el rango entre 0,5 y 0,799. En el año 2004 esta región contaba con un IDH de 0,65; hacia el 2020; se espera que este indicador se sitúe en la parte Medio-Alta, es decir un valor entre 0,80 y 0,85.
- Alcanzar un Ingreso por habitante de US\$ 8.056 dólares corrientes.
- Alcanzar un PIB de US\$ 6.027,5 millones, “con una población estimada de 748.112 habitantes. Implica un crecimiento anual de la economía urabaense alrededor del 8% en los próximos años. Su PIB representará el 12% del PIB de Antioquia”.
- “Los once (11) municipios exhibirán un índice de desempeño fiscal entre 65 y 80 puntos, es decir un nivel Medio – Alto. En la actualidad ese valor es de sólo 51,91”.
- “Reducir la pobreza al 35%, según la línea de ingreso, similar a la meta que se tiene a nivel nacional para el año 2019”. (Plan Estratégico de Urabá-Darién 2011-2020).

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los muelles de embarque y desembarque que actualmente operan en Urabá, son de uso exclusivo de empresas privadas, a propósito de ello, según informe de la Superintendencia de Industria y Comercio, en Colombia hay 183 instalaciones portuarias, de las que 105 son de servicio privado y 78 de servicio público. Las sociedades portuarias regionales están situadas en 17 zonas portuarias diferentes del país, cubriendo la totalidad de los muelles. “En los muelles privados únicamente se moviliza la mercancía de las empresas dueñas de estos, obligando al sector productivo en general, a utilizar los servicios prestados por las Sociedades Portuarias Regionales, las cuales aunque tienen carácter privado son para uso público” (Bechara Pérez,

2012)no competitivo para la ejecución de importaciones y exportaciones de gran magnitud; el golfo de Urabá es paso obligado de las principales rutas marítimas y el comercio internacional direccionado tanto hacia los países centroamericanos y del Caribe, como también hacia puertos norteamericanos, europeos y africanos asentados sobre el océano Atlántico; según artículo Infraestructura, logística y transporte de carga en Colombia 2015” de la revista electrónica de Procolombia, “desde los puertos colombianos, conectan más de 3.700 rutas marítimas de exportación en servicio regular, directas y con conexión, ofrecidas por más de 34 navieras con destino a más de 670 puertos en el mundo”.(colombia trade, 2015). Debido a ello, es ilógico e inconcebible que en Colombia y, en particular, en el golfo de Urabá no exista un terminal portuario que reúna las condiciones necesarias y el personal idóneo para una operación portuaria globalmente competitiva, motivo por el cual, la situación operativa es muy reducida comparada con otros terminales portuarios del país, dado el fenómeno global imperante en la actualidad.

Prueba de lo anterior, se evidencia en el puerto de Buenaventura con un incremento en manipulación de cargas del orden del 105% al pasar de 333,97 toneladas en el 2010 a 684.95 toneladas durante el primer semestre de 2013; lo cual, obedece a factores como: aumento en las exportaciones e importaciones, acuerdos comerciales con otras naciones y menores tiempos de espera que permiten una movilidad más ágil y eficiente. (www.sic.gob.co, 2012).

A lo anterior, se adiciona la restricción, dado el precedente al que se refiere en artículo “Otra salida al Caribe” de la revista Dinero (2007), en el cual, se comenta que para el mercado internacional, se requiere de puertos de 13 metros mínimos de calado natural, requerido por los pospanamax que cargan 10 000 ó más contenedores, con cuyo volumen, reducen el costo de porteo desde un 7% a un 17% por contenedor, debido a lo cual, serán los preferidos para el tráfico marítimo mundial de contenedores que pasarán por el canal de Panamá a partir del 2015. (Dinero, 2007); además, el puerto actual de Banacol, no dispone de los medios logísticos necesarios para manejar los volúmenes esperados como la carga de importación y exportación antioqueña, entre otras, que sobrepasa los tres millones de toneladas al año. (Dinero, 2007).

No obstante lo anterior, Antioquia es el departamento con mayor participación en importaciones y exportaciones del país, aproximadamente el 36% a 2012, con una participación de un 19,8% de las exportaciones colombianas (según estadísticas a Dic./2014, excluido el petróleo y sus derivados).(Desempeño de la economía de Antioquia, 2015). Además posee una zona costera

bañada por una porción del mar Caribe en el golfo de Urabá y es paso obligado de las principales rutas marítimas y el comercio internacional; sin embargo, en cuanto a infraestructura física tiene poca capacidad logística y conectividad que pueda aportar a las condiciones competitivas de la región, ya que Antioquia carece de puertos cercanos a su entorno productivo y económico; a propósito de esta carencia de puertos en el foco de acción de la actividad económica de éste departamento, Andrés Cano Gamboa, director de Desarrollo de la Secretaría de Productividad y Competitividad de Antioquia afirma: “tenemos unas vías en muy regular estado para llegar a ellos y los embarcaderos de Urabá no tienen las condiciones apropiadas para prestar servicios de exportación, de otra parte la lejanía con los puertos de Cartagena, Buenaventura y Santa Marta también nos resta competitividad”. Adicionalmente, la región tampoco cuenta con condiciones adecuadas de transporte fluvial por el río Magdalena, ni posee un sistema férreo que permita conectividad con puertos secos en diferentes puntos cercanos a Medellín, por ello se hace necesario que en la región exista un terminal portuario que reúna las condiciones idóneas para una operación competitiva, lo que beneficiaría no solo a Antioquia, sino también a Bogotá y regiones como Cundinamarca, Valle del Cauca, Caldas, Quindío, Risaralda e incluso el mismo Valle del Cauca, entre otras cuyo comercio internacional demanda aproximadamente el 70% de la totalidad del comercio nacional externo marítimo; centros éstos donde se concentra el mayor movimiento del comercio nacional, los que en la actualidad invierten gran cantidad de tiempo y dinero en desplazamientos para llevar sus productos y recibir materias primas e insumos procedentes del extranjero por vía marítima hasta los terminales portuarios existentes; Éste sería el puerto sobre el océano Atlántico, un 40% más cercano a los centros de producción más importantes del país, lo que representaría una reducción considerable en costos de operación, según se puede inferir a partir de información contenida en la tabla 1.2; que expone las distancias a los puertos de Cartagena y de Urabá como un factor de ventajosa significancia para éste último terminal marítimo, es procedente complementarla con otros estudios y registros estadísticos sobre volúmenes de cargas distribuidas en los diferentes puertos nacionales y así disponer de elementos de juicio preliminares para una proyección de impacto generada con la puesta en funcionamiento de Puerto Antioquia. Para tales efectos es posible realizar un paralelo a nivel interno, por medio de la siguiente tabla DANE-DIAN, elaborada por el mismo DANE y sus gráficas respectivas, en las cuales, se registran los volúmenes y sus equivalentes de precios en pesos colombianos de los diferentes productos y mercancías que manejaron para el año 2015 los

diferentes puertos disponibles en Colombia, incluido el mismo puerto de Turbo como puerto precedente al mencionado megaproyecto en ciernes; es de resaltar como, por medio de ésta información, se puede inferir las diferencias abismales entre el movimiento que se registra en el Puerto de Cartagena, con respecto a los demás puertos disponibles en Colombia, diferencias que serían severamente revertidas y alteradas con la puesta en operación del puerto de Urabá, según se especifica en la tabla 1.5 que se registra a continuación:

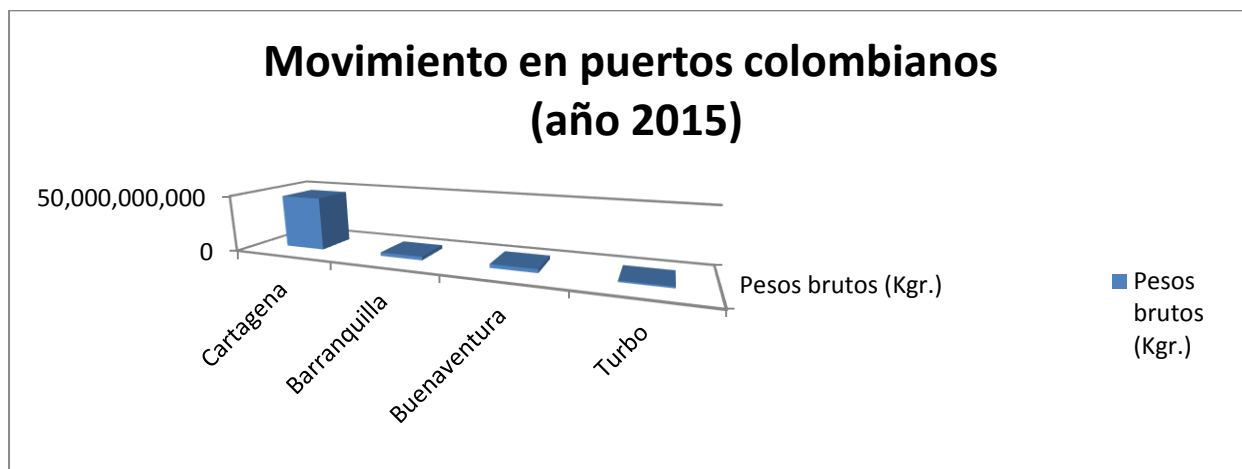
Tabla 1.5. Comparación manipulación cargas en puertos colombianos.

ENERO - DICIEMBRE 2015		
FUENTE: DANE-DIAN (Cifras Provisionales): CALCULOS DANE		
Exportaciones Colombianas	Pesos brutos (Kgr.)	Precios (Pesos Colombianos)
Cartagena	46.954.607.893	49.514.697.396.240
Buenaventura	3.110.974.442	9.912.843.646.300
Barranquilla	3.234.343.100	4.636.352.322.257
Turbo	1.283.084.781	1.559.726.655.049

(DANE, 2015).

A partir de la anterior tabla, se deriva gráfico ilustrativo 1.5, el cual, da cuenta de las relaciones de peso de las cargas manipuladas en los diferentes puertos colombianos en el año 2015:

Gráfico 1.5. Relación peso cargas en puertos colombianos, año 2015.



(DANE, 2015).

A partir del reporte de la carga tan representativa movida por el Puerto de Buenaventura y las anteriores gráficas deducidas de datos estadísticos del DANE, es muy considerable la superioridad del puerto de Cartagena en movimientos de carga total, del cual, una parte muy importante pasará a ser operada por Puerto Antioquia, por obvias razones de competitividad en cuanto a costos de traslado y de logística, dado el precedente del ahorro en distancias en cuanto a recorridos por vía terrestre desde los principales centros económicos del interior hasta éstos dos puertos sobre el océano Atlántico.

El contexto frente a la cultura global del comercio con movimientos constantemente crecientes de productos y mercaderías, se presenta la obligatoriedad del ingeniarse e implementar sistemas y medios de transporte que garanticen la movilización de las mayores cantidades de carga a los costos más bajos posibles, tal que permitan la optimización máxima posible de recursos por parte de los diferentes actores involucrados en los procesos de las cadenas logísticas de suministro internacional. Debido a ello, se torna absolutamente indispensable que Colombia pueda disponer de terminales marítimas adecuadas y con la capacidad suficiente para recibir y albergar las naves transportadoras cada vez más de mayores dimensiones y, por ende, de mayores capacidades que obligan a disponer de mecanismos y tecnología acordes en cuanto a accesibilidad y funcionalidad con respecto a las nuevas variables posibles. Es de anotar que la optimización en costos de manipulación portuaria, debe ser tan eficiente en Colombia, no solo, para ser lo suficientemente competitiva con los puertos de vanguardia a nivel global, sino para “subsidiar” los altos costos propios del transporte terrestre al cual se deben someter las cargas tanto

entrantes como salientes, dado que los grandes centros económicos y de producción, se encuentran hacia el centro del país en medio de un relieve andino demasiado agreste y accidentado. Ello, es corroborado por Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la CCI al comentar que “los costos logísticos y de transporte de las empresas en el país son especialmente elevados, precisamente, en razón de la ausencia de sistemas logísticos y multimodales, que faciliten en términos de precios competitivos, la movilización de mercancías para el comercio exterior”. (Optimismo y preocupación en gremios del país por TLC, www.dinero.com, Empresas, 2011).

No obstante los anteriores factores a favor, económicamente, se presentan obstáculos de alta significancia como lo es la situación económica paupérrima que impera en la región, una muestra de ello, se puede observar a partir de las altas tasas de desempleo; en este sentido, el sitio web De la urbe de la Universidad de Antioquia, en artículo titulado “Desempleo juvenil en Urabá muy maduro” (Junio de 2015), comenta como “la región de Urabá enfrenta una tasa de desempleo juvenil que hoy sobrepasa el 45,31 por ciento. La cifra es alarmante si se tienen presentes dos situaciones: una, el número de jóvenes que viven en la región frente al total de su población, y dos, el trabajo arduo, doble e imperante que genera sobre ellos y sus familias la carencia de contratos que garanticen la justa remuneración por el esfuerzo físico y mental empleado para producir los bienes y servicios del territorio”. (www.delaurbe.udea.edu.co, Desempleo juvenil en Urabá: ¿muy maduro?, Junio de 2015).

En el gráfico 1.6., de www.academia.co, se ilustra sobre la caracterización de la demanda laboral en Urabá para el año 2013:

Gráfico 1.6. Distribución demanda laboral según localización poblacional.



(www.academia.edu, Caracterización de la demanda laboral en cuatro municipios del Urabá antioqueño).

Asimismo, en esta misma página, se publica una tabla que relaciona el promedio de personas ocupadas 2011-2013, bajo los siguientes términos:

Tabla 1.5. Distribución laboral en subregión de Urabá, 2011-2013

	Total	Mujeres	Hombres	Tiempo completo	Tiempo parcial	Por horas
2011	13,42	4,98	10,44	10,33	9,62	7,16
2012	13,6	4,98	10,61	10,52	9,79	6,71
2013	17,04	5,17	11,35	10,71	9,79	5,8

(www.academia.edu, Caracterización de la demanda laboral en cuatro municipios del Urabá antioqueño).

1.3. Justificación. El proyecto del puerto de Urabá como tal, dada su índole de necesidad básica, debido a su ubicación estratégica clave, siendo uno de los factores más representativos su favorable cercanía con el canal de Panamá, con cuya ampliación, según lo afirma en la revista Pórtico (2012) el Sr. Alberto Alemán, administrador del canal, Algunas mercaderías, como el carbón y el hierro, provenientes de Colombia y Venezuela con destino a Asia podrían transportarse en mayores volúmenes a través del canal ampliado; especificando que se espera que las exportaciones de carbón de Colombia aumenten en más de 200 millones de toneladas en los próximos diez años, dado que la mayoría de la inversión relacionada con productos de carbón y las exportaciones se concentra en el centro y norte de Colombia (Pórtico, 2012), además de la singularidad industrial y comercial excepcionales propias de su entorno; ello sumado, a la cercanía de su ubicación estratégica especial que le caracteriza con respecto a los centros económicos más importantes del país (28,5% de ahorro con respecto a las distancias de esos mismos centros al puerto de Cartagena), lo mismo que el momento global histórico, la gran abundancia y magnificencia de los recursos naturales propios de su contexto geográfico, De acuerdo al Plan Estratégico para la Región de Urabá (2004), la oferta biológica en dicha subregión antioqueña del Darién representa un 76% de familias, un 21% de géneros y 5% especies del total nacional; en tanto a nivel de grandes grupos de organismos representa el 5% de las plantas de Colombia y el 18% del Chocó; el 24% de las aves de Colombia y el 50% del Chocó; el 8% de los anfibios de Colombia y el 28% del Chocó; además, el mangle sobre la línea costera contribuye a la protección y estabilidad de esta, considerándose como uno de los ecosistemas más productivos del mundo. (Plan Estratégico para la Región de Urabá, 2004). Lo cual, justifica todos los esfuerzos, estudios, investigaciones y tratados posibles para lograr el máximo aprovechamiento de los diversos factores que le circunscriben con generosidad pródiga, de gran atractivo tanto económico como social con matices de una alta autosostenibilidad a través del tiempo y de los avances cambiantes de las diferentes demandas tecnológicas y culturales de los mercados circundantes e incluso frente a lo que pueda suceder o presentarse a nivel orbital en el comercio internacional. Paralelo a las anteriores premisas, tanto a la región del Urabá, como al departamento de Antioquia donde tiene asentamiento el 60% de la población colombiana, le urge un montaje de infraestructura moderna sobre el litoral Atlántico, de tal forma que se incorpore como enlace funcional en el sistema de puertos del país, con la capacidad de responder con

suficiencia por medio de procesos operativos eficientes y ágiles que satisfagan las pautas de desarrollo y crecimiento económico potenciales latentes en Colombia.

Adicionalmente, se pretende conocer como la sociedad portuaria de Antioquia y específicamente el Puerto Urabá; en lo sucesivo, tanto a mediano como a largo plazo, aportarán al crecimiento económico para la región, causando gran impacto en el comercio, la industria y la sociedad en general; ello se hallará enmarcado por el emprendimiento y la consecuente generación de grandes oportunidades de desarrollo comercial con las consecuentes fuentes de empleo, caracterizados por una holgada sostenibilidad social, lo cual, deberá estar rodeado por un obligado y necesario manejo ambiental adecuado a las circunstancias resultantes.

Éste proyecto de construcción del puerto acarrea una serie de beneficios socioeconómicos de gran conveniencia tanto para la región, como para el departamento, redundando en un alto índice de desarrollo local, lo mismo que generando circunstancias particulares de tipo infraestructural, acordes con las nuevas necesidades que irá demandando en forma paulatina éste nuevo contexto; lo cual, se convertirá en un diamante en bruto para los diferentes empresarios e inversionistas, logrando así mejorar la competitividad económica y los índices de desarrollo humano para la región. Según informe de la gobernación de Antioquia (2015), el índice de desarrollo humano como forma de medir el nivel educativo, salud, longevidad y disponibilidad de ingresos de las personas, Colombia ocupó el puesto 87 entre 187 países en 2011 y el puesto 111 en cuanto a niveles de inequidad como determinante del bienestar social, estando entre los cuatro países más inequitativos del mundo. Se reduciría la pobreza en Colombia más efectivamente si la inequidad de ingresos no fuera tan alta. La última Encuesta Nacional de Calidad de Vida 2011 revela que el 43,2% de los jefes de hogar en Colombia se consideran pobres y que el 41,2% de los jefes de hogar en Antioquia se consideran igualmente pobres; así mismo, el 54,5% de las familias antioqueñas considera que los ingresos solo alcanzan a cubrir los gastos mínimos, y el 32,7% reconoce que sus ingresos no alcanzan para cubrir los gastos del hogar. Esa proporción en zonas rurales se eleva al 46,7%. Entre las consecuencias mas representativas, se observa que en el país se registran más de cinco millones de habitantes sin seguridad en salud; cobertura del 60% en la educación media promedio; déficits de vivienda, entre cualitativos y cuantitativos, cercanos a cuatro millones de unidades habitacionales; cobertura del 40% en saneamiento rural

y niños menores de 5 años que fallecen por desnutrición como causa directa, entre otros problemas básicos. (Plan de Desarrollo Departamental, 2015).

A propósito de lo anterior, se cita la tabla 1.7. en la que se compara el Índice de Pobreza Multidimensional, procedente de Informe de Desarrollo Humano de las Naciones Unidas:

Tabla 1.7. IPM más reciente de Colombia en relación con una selección de países y grupos

Contribución de las carencias a la pobreza general (%)

Año encuesta/ País	Valor IPM	Recuento (%)	Intensidad carencias (%)	Situación cercana a pobreza	Situación de pobreza extrema	Debajo de línea pobreza monetaria	Salud	Educación	Nivel de vida
Colombia 2010	0,032	7,6	42,2	10,2	1,8	5,6	24,7	34,3	41,0
México 2012	0,024	6,0	39,9	10,1	1,1	1,0	25,6	31,4	43,0
Brasil 2013	0,011	2,9	40,2	7,2	0,4	3,8	40,7	27,6	31,7

(www.undp.org, 2015).

En este sentido, se espera que el puerto de Urabá, sea generador de un impacto socioeconómico apropiado, como mecanismo eficaz para el aporte de medios aliviadores a la anterior problemática social que se agudiza más aún en la región de Urabá, cuyo análisis evaluativo, es el objetivo del presente proyecto investigativo.

Paralelo a lo anterior, se tiene la expectativa que el presente proyecto, incentive a adquirir nuevos conocimientos en cuanto a formación profesional específica, con el objeto de aprender a manejar nuevos conceptos que permitan ostentar un mayor dominio en las funciones laborales y brindará valiosas oportunidades a ser reflejadas en novedosos procesos de tipo logístico en las diversas cadenas de abastecimiento a ser intervenidas de manera apropiada, en el ámbito personal, la construcción del terminal portuario permitirá visualizar los aspectos positivos que involucran retos a corto plazo para asumir medios de autosuperación competente como negociador internacional; propendiendo cada día por mejores oportunidades de crecimiento personal tanto en cuanto a la capacitación permanente, como en lo atinente al fomento en los conocimientos profesionales.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo general

Determinar el impacto de tipo socioeconómico que involucra la construcción del puerto de Urabá y la mejora en las redes de comunicación y transporte vial con respecto a factores tanto de tipo económico, geoestratégico y social para la región y el departamento de Antioquia.

1.4.2. Objetivos específicos

- ✓ Determinar las perspectivas, oportunidades, expectativas y reacciones propias de los sectores de mayor injerencia, lo mismo que en la población del entorno influenciada directamente por el proyecto Puerto Antioquia.
- ✓ Establecerla estructura y condiciones de seguridad existentes y actividades proyectadas para el futuro cercano con respecto a la implementación de nuevas estrategias en la región para garantizar un funcionamiento acorde.
- ✓ Determinar por medio de información secundaria el impacto socioeconómico del puerto de Urabá para la región.

1.5. Marco metodológico

1.5.1. Método

El método utilizado para llevar a cabo el presente trabajo, consiste de un proceso investigativo, analítico y descriptivo, por medio de consulta e investigación en fuentes primarias y secundarias, tanto en forma teórica como por medio de trabajos de campo; la información acopiada, se somete a sus respectivos análisis consistentes en una evaluación de objetividad, coherencia y correspondencia ajustada a la realidad, para poder disponer de las herramientas necesarias con el objeto de obtener una descripción real del megaproyecto, pudiendo facilitar así, el establecimiento de conclusiones y recomendaciones válidas, enfocadas a aportar aspectos constructivos al presente tema.

1.5.2. Metodología

Recolección de información Primaria.

Recurriendo a estudios y material informativo de primera mano, por medio de trabajo de campo, mediante entrevista personal con los principales promotores del proyecto, como el Dr. Andrés

Felipe Bustos y el ingeniero Guillermo Henríquez Gallo; adicionalmente, se pretende visitar entidades como la Cámara de comercio, la Zona Franca de Urabá, la Brigada 17 del ejército, la Secretaría de Movilidad de Apartadó, lo mismo que abordar a personas integrantes de la comunidad residentes en los municipios de Apartadó y Turbo como pobladores de áreas de influencia directa del proyecto, paralelo a lo cual, se visitará la zona sede futura de Puerto Antioquia.

Recolección de información Secundaria. Por medio de consulta en material literario estadístico afín con el proyecto, tanto en forma tangible como en el ámbito virtual, por medio de proceso investigativo acerca de lo más pertinente y adecuado al respecto, disponible en la web., con el objeto de confrontar las diferentes versiones y evaluarlas tanto a la luz de la información primaria recolectada desde una posición objetiva, lógica y aterrizada, para establecer proyecciones más lógicas que pueden suscitarse de acuerdo al entorno real de la situación según los antecedentes y variables socioeconómicas imperantes en la región, y así poder estar en condiciones de llegar a hallazgos y conclusiones de mayor proximidad a la realidad sobre impactos de índole socioeconómica que se esperan como los más factibles de presentarse una vez se encuentre en funcionamiento todo el proceso proyectado con el terminal marítimo en cuestión.

Para tales acciones, se recurre a establecer a la subregión del Urabá, como unidad óptima de asignación del estudio; en la cual, se observará la situación actual y las perspectivas futuras de las siguientes variables indicadoras del impacto socioeconómico propuesto como objetivo de la investigación: PIB, tasas de concentración de la propiedad de la tierra, índices de integración territorial, grado de Desarrollo Humano Integral –DHI-, estado evolutivo de la educación como eje transversal y garante de desarrollo, evaluación de la capacidad situacional de la región como centro logístico y de servicios de comercio nacional e internacional, riqueza étnica y pluricultural, niveles de ingresos per cápita y de poder adquisitivo promedio en la población. Todo lo anterior, se establecerá y prospectará por medio de la observación y registro minuciosos de la información recolectada para llegar a deducir la situación actual imperante con respecto a las anteriores variables; de igual manera, se someterá a evaluación y análisis la información pertinente sobre los programas y propuestas proyectados a corto y mediano plazo para la región, con el objeto de

llegar a los posibles escenarios que se alcanzarían en éstas mismas variables antes del año 2020.

1.6. Alcances

Con el presente trabajo investigativo, se pretende conocer los beneficios en materia socioeconómica que acarreará para la subregión del Urabá antioqueño, la construcción y puesta en funcionamiento de Puerto Antioquia, estableciendo como referentes básicos, las condiciones de infraestructura y proyección de factores y variables de tipo socioeconómico propiciadores de situaciones de impacto favorable para el entorno con referencia al año 2020 como parámetro más adecuado y procedente.

Con la puesta en funcionamiento del proyecto de puerto Antioquia, es pertinente, el investigar y proyectar tanto en forma objetiva como deductiva, con respecto a los diferentes proyectos tanto de emprendimiento como de ampliación a nivel empresarial en el Urabá antioqueño, en el departamento de Antioquia, que se podrían derivar para los diferentes sectores económicos.

Un campo de obligado estudio y análisis, es el atinente a los diferentes convenios económicos internacionales vigentes y los pendientes funcionamiento los cuales redundan en el incremento tanto exportaciones como de importaciones directas, lo mismo que en el fomento del turismo extranjero, lo que ha propiciado el interés de inversionistas privados para ser partícipes en proyectos de infraestructura portuaria del país, con el incentivo específico que aproximadamente el 90% del comercio nacional, se mueve por esta zona; en este sentido, el Proyecto Integral para Urabá (2011), contempla la ejecución de las autopistas para la prosperidad que conectarán a Medellín con Turbo en solo 4 horas de viaje terrestre, paralelo a lo cual, se proyecta un puerto para Urabá como “la zona del Caribe colombiano más cercana a los centros de producción donde se produce el 70% del PIB nacional”; buscando posicionar al Golfo de Urabá como un “centro logístico y de localización de nuevas actividades económicas ligadas al desarrollo industrial, marítimo y portuario”.(Proyecto Integral para Urabá, 2011).

Dadas las anteriores premisas, que se complementan de forma muy positiva con el precedente que la región de Urabá y el departamento de Antioquia, han sido referentes económicos muy importantes y un nuevo factor determinadamente estratégico, como lo es el ser sede de un

terminal marítimo de gran representatividad en los diferentes procesos de intercambio a nivel internacional; por lo tanto, es preciso el analizar, cuál sería el nuevo contexto y condiciones envolventes, lo mismo que la estrategia ventajosa en actividades comerciales de Antioquia.

EJECUCIÓN DEL PROYECTO.

Con la realización de este macroproyecto, el Urabá antioqueño tendrá su propio puerto en tres años, su denominación será “Puerto Antioquia” y estará complementado por el proyecto en ejecución actual, denominado “Autopistas de la Prosperidad”. La obra será llevada a cabo por la firma “Puertos, Inversiones y Obras S.A.S. (PIO)”, Óscar Isaza, presidente de esta firma encargada de contratar las obras anunció una inversión de 350 millones de dólares en el proyecto, que empezará a construirse en el segundo semestre del presente año de 2016; agregó que:

Según la página web de Puerto Antioquia, (2015), El puerto, tendrá una capacidad de hasta 7,5 millones de toneladas, de las que 3 millones de toneladas se proyectan para grano, 3 millones de toneladas en contenedores y 1,5 en carga suelta y vehículos; estará al nivel de los puertos de Barranquilla y Buenaventura. El puerto se ubicará en aguas marítimas, comunicado por medio de un viaducto de 4.5 kilómetros, en donde se construirá en forma de un muelle con buques a cada lado; lo que sumará un total de 1.600 metros de línea de muelles para cuatro buques (de contenedores, granelero o de cargas secas a granel, vehículos y carga general). (www.puertoantioquia.com.co, 2015).

Por información publicada en la página web, se calcula que el puerto, esté listo para entrar en operación en 36 meses, para lo cual, se contará con 32 grúas y equipos de última generación en 60 hectáreas de terreno. Será construido con inversión privada y además con el apoyo de los gobiernos nacional y departamental, por medio de obras paralelas como las Autopistas de la prosperidad, las sedes de la Universidad de Antioquia y el fomento a la industria. Isaza afirmó que: “ Al tiempo –con la construcción del puerto que generará 3000 empleos formales- las directivas del proyecto, pidieron se empiece a trabajar en una zona franca”; agrega que “junto a ello, existirá un canal seco que conectará a Urabá con Buenaventura, en tramos como Urabá-Bolombolo (a 4 horas) y Bolombolo-La Virginia, también cuatro horas de ahí a Cartago y Buenaventura... un camión se tardará 12 horas para llegar a Buenaventura”. (www.puertoantioquia.com.co, 2015).

2.1. Perspectivas, oportunidades, expectativas y reacciones que ha generado el proyecto puerto Antioquia en entidades, personas y otros.

El megaproyecto del puerto de Urabá junto con otro gran proyecto complementario consistente en el plan vial de las autopistas para la prosperidad, como toda intervención de alto calado y grandes implicaciones tanto geoestratégicas como socioeconómicas, despierta grandes pasiones y genera no menores reacciones y estados fluctuantes entre la euforia o la adversidad, no dejando de ser muy asesados y aterrizados muchas opiniones y posturas intermedias; una muestra de ello, se puede apreciar, por medio de algunos conceptos y opiniones personales e incluso de posiciones e inquietudes institucionales, de las cuales, se registra a continuación una muestra ilustrativa, dada la diversidad de sus fuentes: El periódico El Tiempo en su edición electrónica del 4 de Marzo de 1997, publica un artículo titulado “Estalla polémica por construcción de puerto en Urabá”, en el cual reproduce pronunciamiento de Guillermo Cerén Villorina, alcalde de Turbo de turno para dicha fecha en las postrimerías del siglo XX, afirmando que “La constitución de la empresa Unipuertos para unificar las actividades de importación y exportación de banano en el actual sistema de embarque, desconoce las gestiones adelantadas para la construcción de un puerto en Urabá”. Consideraba que la nueva empresa de las comercializadoras bananeras buscaba “frenar y opacar la construcción del verdadero puerto de Urabá”, para cuya concreción se constituyó desde 1996 la correspondiente Sociedad Promotora del Puerto.

Dicha sociedad fue integrada por el municipio de Turbo; Augura, en representación de todas las comercializadoras; la Sociedad Portuaria de Santa Marta; operadores portuarios; comercializadoras de banano de Santa Marta, y otras empresas que tienen que ver con el manejo portuario en el país.

La asociación, que se creó con capital aproximado de 200 millones de pesos, tenía el objetivo de la presentación del proyecto ante las entidades nacionales e internacionales y definir la ubicación más adecuada como sede del futuro puerto.

Entre los opositores de Unipuertos, el gremio bananero pretendía unificar la operación de embarque del banano en un solo sistema y una sola organización, pero simplemente optimizando los recursos existentes en el momento.

Por su parte Peggy Ann Kielland, gerente de la Sociedad Promotora del Puerto de Urabá, explicaba que el servicio de las comercializadoras agrupadas en Unipuertos seguía siendo el tradicional, o sea, el sacar la fruta en barcas hasta el sitio donde fondean los barcos, en la desembocadura del Río León.

Agregaba la funcionaria, que el proyecto "... es crear la infraestructura de un puerto de aguas profundas, obviamente contando con los bananeros, donde los buques lleguen a puerto y se preste un servicio no sólo a la carga del banano, sino a otros productos de gran importancia como el café y a otras industrias y gremios que vendrían a invertir en la zona".

Durante la visita de campo, el Sr. Guillermo Henríquez Gallo, informa que la sociedad Unipuertos, se conformó con activos por 25 millones de dólares, valor de las actuales instalaciones para exportaciones bananeras, surgió de la iniciativa de las comercializadoras internacionales Uniban, Banacol, Proban, Chiquita Brands y su filial Banadax, así como por Proantioquia y el Corpes de Occidente; en carta a la gobernación de Antioquia, manifiestan que "el puerto es la única posibilidad de desarrollo que tiene la población de Turbo". Aducen que "... pretender tener un puerto en el Río León implica grandes costos de dragado y sostenimiento que la Nación no está dispuesta a asumir... y no podríamos dejar por fuera los inconmensurables daños ambientales que ampliar estos canales implicaría".

El Corpes de Occidente, en estudio que presentó, recomendó especialmente a la Bahía de Turbo "como el sitio del puerto por tener las mejores condiciones geotécnicas, con mejor impacto social y ambiental".

Con el titular "En Antioquia buscan crear nueva ciudadela en Urabá", el sitio web news.google.com.co (2016), informa que la gobernación de Antioquia, adquirió un predio por \$40 mil millones y pidió a constructores ayudar a formular una propuesta. Teniendo en cuenta que la subregión de Urabá en Antioquia se proyecta como otro polo de desarrollo con la apertura del puerto, el gobierno departamental propone la creación de una nueva ciudadela. El gobernador Luis Pérez, avisó que "Le compramos a Fogansa una finca de 2.700 hectáreas en Urabá que tiene inclusive playa para ver si somos capaces de hacer esa nueva ciudad, ese un reto que le imponemos aquí a todos estos constructores", señaló el mandatario; resaltando que "las autoridades departamentales e incluso nacionales, están dispuestas a pagar diseños, instalación de servicios públicos y tramitar las autorizaciones del caso, por ello, pidió a Camacol comenzar a trabajar en propuestas para la zona bananera, iniciativa que aplaude el gremio". (news.google.com.co, 2016).

En tanto el gerente seccional de Camacol, Eduardo Loaiza subrayó que "Ahí vamos a tener en construcción dos puertos, con las nuevas vías de cuarta generación en cuatro años vamos a estar

a 4 horas y media, va haber una relocalización industrial de las empresas hacia Urabá, empresas Antioqueñas, del Eje Cafetero, y hasta Bogotá, Cundinamarca, van a tener una ganancia de más de 300 kilómetros menos de recorrido”. Según estudios de Camacol, Urabá en 5 años podría llegar a un millón de habitantes, allí además se proyecta la creación de un distrito de riego que incorporaría 35 mil hectáreas para actividades agrícolas y comerciales, se proyecta la creación de unos 50 mil empleos. (news.google.com.co, 2016).

2.2. Planes y evolución en la infraestructura vial en la región de Urabá.

De acuerdo a lo registrado en artículo “Así va el cronograma de las vías 4G en Antioquia” de documento electrónico www.afse.org.co, enero 19 de 2015, el vicepresidente Germán Vargas Lleras, anunció que los primeros 5 tramos, de un total de 9, de las Autopistas de la Prosperidad, en Antioquia, se adjudicarían entre marzo y abril del 2016. Agregando que “Se adjudicarán los tres tramos del Pacífico (Conexión Pacífico 1, 2 y 3), los que salen de Medellín al Eje Cafetero, de Cauca a Remedios, y de Remedios al Alto de Dolores y al Puerto Berrío”. Los cinco tramos totalizan 6,4 billones de pesos en inversión y generarían más de 23.000 empleos directos en su fase constructiva. La de Magdalena 2, cubrirá los municipios Remedios, Zaragoza y Cauca y conectará con la Ruta del Sol 2, tendrá un costo aproximado \$1,37 billones, se suscribió el acta de inicio el 13 de marzo de 2016. En tanto, de la segunda ola 4G, la - Autopista Mar 1 y Mar 2, se adjudicaron el 30 de junio y el 15 de julio del 2015, respectivamente. De otro lado, se acordó con los concesionarios impulsar y acelerar las obras de la Transversal de las Américas, con un nuevo cronograma que estipula en 2015 deberían ser entregadas el 50 por ciento de las obras y en 2016 el otro 50 por ciento. En cuanto al sector el Tigre – Arboletes, que tenía un gran retraso, se redefinió el cronograma para agilizar las obras. Adicionalmente, el Gobierno Nacional inaugura, en noviembre del año 2015, el túnel del kilómetro 6 de la concesión Bogotá – Medellín. (www.afse.org.co,2015).

Concluye anunciando que, “...ahora las Autopistas de la Prosperidad y la Transversal de las Américas generan una oportunidad de tener logística de clase mundial en Urabá”. Además señala que “... el primer proyecto es Puerto Antioquia, que está pendiente de pocas cosas para arrancar, necesita modificar su licencia ambiental porque amplió el plan original”, indicando que Las vías en la región ya comienzan a tener una cara diferente. Estamos en la construcción de la doble calzada entre Turbo y Chigorodó. Desde El Tigre hasta Medellín ya está toda la vía

pavimentada en buen estado. Tan es así que mucha gente piensa que esas ya son las autopistas de las concesiones Mar 1 y Mar 2. (www.afse.org.co, 2015).

Según cálculos de la ANI, el plan vial compuesto por ocho concesiones, incluyendo la variante del Toyo, ocasionará que la duración de los recorridos se reduzca entre el 22% y el 60%, dependiendo de la ruta tomada; para el caso concreto de la ruta Medellín Urabá, un camión de cinco ejes, de 10 horas actuales bajará su tiempo de recorrido a 4 horas, incurriendo así en un ahorro del 60%.

A propósito de ello, el director ejecutivo de la Asociación de Transportadores de Carga, Luis Orlando Ramírez, informa que continúan las dificultades de movilidad, ya que no todos los trayectos tendrán doble calzada, por lo que el ahorro sería un 40% del tiempo actualmente invertido (de 12 horas actuales a 7 horas futuras).

Con respecto a este plan vial, la alcaldesa de Arboletes, asevera que “Es la oportunidad para que Urabá se una al centro del país. La conectividad nos acerca y nos genera desarrollo”. Por su parte, Rodrigo García Londoño, alcalde de La Pintada, señala que esta obra cambiará mucho la vida de su municipio e intentarán sacarle el máximo de provecho a dicho beneficio. (www.larepublica.co, “Así cambiarán los tiempos de viaje con las Autopistas de la prosperidad, Abril 19 de 2014).

De acuerdo a entrevista desarrollada al Sr. Luis Enrique Carvajal, Técnico en Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad de Apartadó (08-03-2016) durante el trabajo de campo, se obtuvo la siguiente información pertinente con la movilidad en el transporte terrestre, bajo los siguientes términos:

En materia de seguridad vial, según información preliminar no oficial, en este momento se está implementando el plan de desarrollo, las vías nacionales son manejadas por las autopistas de las Américas, la vía sale desde turbo en doble calzada, pasa por el Tres se sigue hasta Currulao, allí se encuentra una variante, se sigue en doble calzada hasta Apartadó donde se va a construir una variante desde el Sena y por la vía principal está proyectado ampliar la calzada principal siguiendo en doble calzada hasta el reposo donde se unirá a otra variante en doble calzada hasta Carepa, de ahí en adelante es ampliación de la vía pasando por el tigre Chigorodó hasta Mutatá, la construcción de las variantes y ampliación de las vías va a beneficiar la movilidad en la región especialmente a la zona urbana de Apartadó donde se estima que el tráfico vehicular mejore en

un 27%, estudio con relación a lo actual pero se debe tener presente que todos los días llegan vehículos y aumentan los residentes en el municipio; de igual manera, el alcalde tiene planeado realizar unas ampliaciones de tres vías urbanas y construir varios puentes vehiculares para descongestionar la vía principal; todos los días en el pueblo se satura el tráfico vehicular por la llegada de los buses que salen con los trabajadores de las bananeras, la mayoría de las personas son obreros que viven en los barrios populares y la idea es que esos vehículos no lleguen hasta el centro, eso se logra al habilitar las vías de descongestión una que sale desde el centro comercial por la carrera 96 A hasta salir al Sena, para acabar los cuellos de botella, paralelo a ello, se deben hacer senderos peatonales para evitar que los transeúntes circulen por la vía de los vehículos; apenas están estructurando el Plan de Desarrollo Municipal para la presente administración, es muy importante tener en cuenta que Apartadó, es un pueblo de eventos y todos los hacen en la carrera 100 vía principal “carretera nacional” esto hace que el tráfico vehicular colapse aquí se han hecho estudios de movilidad y todos coinciden en que se deben hacer cinco puentes pero aún están pendientes ya que para eso se deben comprar unos predios y demoler algunas edificaciones y eso demanda presupuesto; en Apartadó faltan parqueaderos, en toda vivienda se cuenta como mínimo, dos motos se habla de unas treinta mil motos matriculadas en Apartadó, muchas de ellas posiblemente no se encuentren en la zona y otras ya no existan pero también hay unas que son de otra parte y que circulan actualmente junto con más de tres mil carros que a diario se mueven en la zona urbana, afirma el funcionario que:

Apartadó tiene aproximadamente ciento ochenta mil habitantes, 110 kilómetros de vía urbana de los cuales 35 están pavimentados los demás son tierra, el empleo informal es muy frecuente mas no se tiene una estadística de desocupación porque la gran mayoría de la gente vive del trabajo en las bananeras y del comercio, otro sector que está empleando mucho personal es el de la construcción, en municipio el crecimiento demográfico es abismal a este municipio todos los días llega gente unos de paso y otros para quedarse, por eso se ve mucho las invasiones luego que salieron los empleados de las bananeras a vivir en el pueblo. En cuanto a la construcción y entrada en funcionamiento del puerto en Nueva Colonia nos puede traer muchos beneficios ya se aumenta el empleo, el turismo y llegar otro tipo de empresas a la región situación que genera mejores oportunidades laborales para los residentes. Aunque el puerto quede en tierras del Turbo está más cerca de Apartadó y muchas de las personas que trabajen allí estarán ubicadas en este municipio. (Visita de campo Secretaría de Movilidad de Apartadó).

2.3. Conceptos y expectativas desde agremiaciones y otras entidades sobre puerto Antioquia.

“Las especies que sobreviven, no son las más fuertes, ni las más inteligentes, ni las más rápidas sino aquellas que se adaptan mejor al cambio” (Charles Darwin). A esta teoría recurre el autor Andy Grove en su libro titulado “Solo sobreviven los paranoicos”, para exponer el principio “Punto de Inflexión Estratégico” (PIE), para referirse a los cambios fundamentales que alteran las reglas de juego de un sector y que pueden conducir al éxito o fracaso estrepitoso de una firma, si sus administradores no son capaces de anticiparlos. (Revista “Gerente”, art. “El futuro”, p.11, ISSN 0123-0794, Dic. 21/2014).

Lo anterior, es completamente aplicable a la industria y el sector empresarial para poder desempeñarse e interactuar en medio del nuevo contexto que se va a presentar con los macroproyectos que se están gestando en torno a la región de Urabá, a partir de ello, se derivan una serie de proyecciones, comentarios e inquietudes como las que se citan a continuación:

La Cámara de Comercio de Urabá, en su informe socioeconómico 2014, reporta que “Con el anuncio del inicio de la construcción de la primera fase de Puerto Antioquia se reviven las esperanzas de nuevas oportunidades de inversión y diversificación de la economía regional, la construcción del puerto generará cerca de 3000 empleos y cuando entre en operación empleará aproximadamente 1500 personas”. Como consecuencia directa a partir de ello, “Comercialmente la región creció un 7% en número de empresas en el 2014 frente al año anterior 2013”. En cuanto al comportamiento de sectores económicos, la Cámara de Comercio de Urabá, en el año 2014 registró un total de 7.641 empresas afiliadas; por tamaño se presentaron las siguientes novedades: “La microempresa continúa siendo el tipo de empresa de mayor participación lo que no es ajeno a las tendencias nacionales, participan con un 95%, pequeña, mediana y grande; participan con 3,6%, 1,1% y 0,3% respectivamente”.

El comportamiento anterior, lo complementa con el contexto favorable para la región como son los siguientes factores que sustentan el por qué es importante Urabá: Es terminal terrestre, aéreo, marítimo y fluvial; cuenta con una zona franca; su vecindad con el Canal de Panamá y a la Zona Libre de Colón; es conexión transversal de las Américas: es el hato ganadero más grande de Antioquia, libre de aftosa; cuenta con infraestructura aeroportuaria y cobertura de transporte aéreo; es una región integradora de actividades económicas al interior de la región (ganadería de la zona norte, agroindustria de la zona central, ganadería y explotación madera del Atrato), al igual que de la agricultura y ganadería del Occidente y el turismo del Occidente cercano.

En este mismo informe, como “Generalidades”, se deja constancia de lo siguiente: “Urabá Sitio estratégico. Se encuentra en el cruce de las principales rutas marítimas, que le permiten tener acceso a los mercados del Pacífico, el Caribe, Centroamérica, Estados Unidos y la Unión Europea. Puerta de entrada a Suramérica y al Mercado Andino, con 115 millones de consumidores”. Agregando que “... la cercanía al Canal de Panamá y a la Zona Libre de Colón, convierte al Puerto Antioquia en una plataforma de negocios... Gracias a su estratégica ubicación, esta subregión se convierte en una atractiva alternativa para la importación y exportación de mercancías desde el centro y otras regiones del territorio colombiano”; subrayando el hecho que “actualmente las distancias permiten ahorros entre 33 y 58%; con el compromiso de las Autopistas de la Prosperidad, tendremos ahorros superiores”.(Informe año 2014, Cámara de Comercio de Urabá).

En visita de campo llevada a cabo en la región, Ángel Restrepo Álvarez director regional de Turbo Aduana, en entrevista suministra la siguiente información:

No se cuenta con datos estadísticos lo único que se tiene es lo que maneja cada operador, en cuanto a Puerto Antioquia yo no creo en ese proyecto, hasta no ver que inicie, estoy totalmente escéptico todo el mundo dice que es una realidad, yo personalmente no creo, eso es una cosa de una envergadura muy grande no imposible, en el mundo hacen megaobras cuatro veces más grandes, los promotores de la obra hablan de seiscientos millones de dólares, yo veo un gran problema y es que eso vale más de mil millones y uno invertir toda esa plata para después esperar el retorno del capital más los intereses, ese es el nudo de la cosa, seguramente los que van a financiar la obra han estudiado porque ellos no se van a meter así, yo veo eso muy difícil ahí tienen mucho que contar, por otro lado a los bananeros no les interesa mucho ese puerto, Uniban y Banacol con lo que tienen son felices, ellos tienen su propio embarcadero y lo hacen en el golfo, cargan tres y cuatro buques al mismo tiempo y en el puerto tendrían que esperar un turno y eso no les va a servir, yo creo que Uniban y Banacol le han dado con la pata al promotor del proyecto, seguramente Isaza les dijo que ellos como le van a ayudar yo me imagino todo eso por mi experiencia que le enseña a uno todo eso, no es que lo haya tratado con alguien yo veo eso como en el aire, lo que conozco de puerto Antioquia es porque leo la prensa y escucho a la gente, muchos dicen que va para adelante pero yo cuando vea el primer movimiento de equipo creo, es una obra de buen tamaño, el viaducto que piensan hacer, lleva mucho concreto y requiere de mucho hierro, lo mismo esa plataforma para hacer el fondeo de los buques lleva mucha inversión y demanda demasiado material pero no es imposible, esa es mi percepción general de ese proyecto.

La otra cosa es la carretera que aunque está buena le falta mucho, eso al meterle la cantidad de vehículos que demanda la atención de un puerto tienen que hacerle mucho, si hacen la doble calzada que tanto hablan y el túnel del boquerón del Toyo puede que sirva la cosa, del año pasado en adelante esas empresas de container que han llegado

se ha aumentado tanto las importaciones como las exportaciones se ha movido un poquito la cosa, los industriales están incómodos porque los tramites son muy demorados la única ventaja es que es más barato mientras que por Cartagena aumenta el tiempo por carretera el proceso en puerto todo es muy ágil, el movimiento de carga desde Urabá para el interior no llega a 30 contenedores semanales y lo mismo en exportaciones.

Desde Urabá se está exportando limones, aguacate, Madera y químicos de Andercol para panamá, de Manizales una empresa de cerámica despacha baldosa, Familia exporta algunos productos. La importaciones principalmente son químicos para la región y la resina; de resto es muy poco.

Miremos la carta del golfo donde se puede ver con más detalle donde va a quedar la plataforma de puerto Antioquia y donde están ubicados los embarcaderos de Uniban y Banacol, cuando se anuncia la llegada de los buques se hace una cuestión de protocolo donde va la capitania de puertos, la Dian, el ICA, las agencias navieras, migración, están llegando buques muy grandes y no pueden llegar hasta los fondeaderos, eso hace más necesaria la construcción del puerto.(Entrevista a Ángel Restrepo Álvarez, director regional de Turbo Aduana).

Adicionalmente, durante visita de campo, se entrevistó a la Dra. María Isabel Sierra Vásquez, directora regional de zona franca, quien expuso lo siguiente:

Zona franca es un proyecto de 26 hectáreas, hoy cuenta con las dos primeras etapas totalmente vendidas, la tercera está en proceso de contratación y venta, somos una Zona franca permanentemente sectorial, el puerto nos impacta favorablemente teniendo en cuenta que la zona está viviendo un transformación económica que más de cuarenta años ha sido un promotor la producción de banano, hoy estamos diciéndole a los empresarios que las industrias están migrando para donde haya cercanía a la costa donde haya puerto, ya que es una necesidad logística y las empresas antioqueñas estaban optando por Cartagena y Barranquilla y teniendo presente que Urabá es la segunda costa más grande después de la Guajira, esta aproximadamente a unos 330 kilómetros de Medellín, entonces por eso dijimos vamos para Urabá; los empresarios nos exigieron una serie de cosas en la lista de chequeo y una de ellas fue la clínica porque requeríamos de una institución que atendiera las necesidades del empresariado y del habitante local, las condiciones de movilidad en cuanto a vías ha cambiado notablemente y lo que viene con las vías, el proyecto mar uno, mar dos y el túnel del Toyo y el puerto se suman a una Zona franca para poder generar toda una solución logística, no hago una zona franca sin vías y sin Puerto ya que no había como hacer una operación logística completa pero están todas las condiciones dadas; nosotros cada mes hacemos una misión de empresarios que busca generar confianza sobre todos los paradigmas que se tienen frente a la región porque la gente de afuera piensa que producimos banano y que durante algún tiempo tuvimos muchos problemas con la guerrilla y después con las autodefensas y no más. Por eso los empresarios dicen “eso allá es monte no se cuenta con mano de obra” y la única forma de romper los paradigmas es trayéndolos para que conozcan; hoy estamos completando cincuenta misiones, donde han participado de todo tipo de empresarios tanto de empresas nacionales como extranjeras con resultados muy positivos, logrando que algunas

empresas se queden e inviertan en la región; esto es muy bueno, porque al final toda esa inversión se convierte en oportunidades laborales, sociales y la llegada de nuevos sectores económicos; la tarea que tenemos como zona franca es apoyar el desarrollo económico y logístico de la región, la zona franca no es solo construir, vender y obtener beneficios económicos, nos toca hacer de todo enseñar a los usuarios que es un régimen de zona franca, porque es bueno, cuales son los beneficios, que ya no todo es para exportar y cambiar la mentalidad que en las zonas francas todo es muy caro y que los únicos beneficiados son los que exportan el cien por ciento de lo que producen, es más un trabajo de socialización, dando a conocer la ventajas y lo estamos haciendo con la instituciones educativas y nos van a encontrar en ferias bajo el eslogan *URABA SE SIENTE* porque somos unos convencidos que Urabá es la mejor solución para toda la región por todo lo que ofrece, no solo la producción de banano, contamos con otros sectores que también impactan como son los cultivos de madera, palma, cacao, piña. (entrevista a la Dra. María Isabel Sierra Vásquez, directora regional de zona franca Urabá).

Otra visión en torno a Puerto Antioquia la expone un sitio web Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC) - tics.uptc.edu.co-, en estudio, titulado “Estrategia Clúster Para el Urabá Antioqueño”, realiza un análisis y propuesta de clúster turístico, en particular, de gran objetividad y pertinencia para abordar el reto empresarial que involucra el ingreso a la economía tanto regional como nacional de un factor de las dimensiones de Puerto Antioquia; en tal sentido, sus observaciones y argumentos expuestos consisten en lo siguiente:

Es un hecho que el golfo de Urabá contribuiría significativamente en el desarrollo del comercio exterior para Antioquia, aportando una alta competitividad y eficiencia en lo relativo a costos logísticos, dada su ubicación privilegiada, estratégica y geopolítica, para conectarse con los mercados del Caribe NAFTA, la Unión Europea y la Cuenca del Pacífico; así como nexo de intercomunicación entre los mercados asiáticos y del Atlántico; beneficiándose de su vecindad con el canal de Panamá. El Puerto de Urabá no solo beneficiaría a Antioquia sino que sería opción excelente para el Eje Cafetero que exporta el 70% del café nacional lo mismo que la gran industria y comercio de Bogotá, dado el ahorro que se obtendría en fletes de transporte.

El Urabá Antioqueño, es un foco en potencia de grandes proyectos tanto agroindustriales, turísticos; es biodiverso y multicultural y esto permite que se proyecte exitosamente a nivel externo. Los negocios y las inversiones en nuevas empresas generan en Urabá un turismo de negocio como lo hace Medellín, es preciso dar espacio a la unión de los empresarios, pudiendo abrir grandes opciones de gran rentabilidad y autosostenibilidad económica.

“A Urabá le llegó el momento, no el cuarto de hora. Hay que planificar lo que será en los próximos 4, 8 ó 12 años para ser articuladores de grandes proyectos”, sostiene Juan Camilo Restrepo, presidente de la Asociación de Bananeros de Colombia —Augura—. (m.elcolombiano.com, “Urabá espera crecimiento económico del 15% en 4 años, Dic. De 2015).

El director de Corpourabá, Gabriel Ceballos, sostiene que “en la planificación del futuro, las instituciones deben revisar su papel y el trabajo mancomunado para hacer de Urabá, por su ubicación geoestratégica, la región con mayores posibilidades de competitividad en Antioquia y en el país; al Estado le corresponde una parte en este trabajo”. (m.elcolombiano.com, “Urabá espera crecimiento económico del 15% en 4 años, Dic. De 2015).

2.4. Ventajas, problemáticas y limitantes existentes en la región en materia logística para las importaciones, exportaciones y almacenamiento de mercancías.

Con respecto al presente tópico, el portal web es.slideshare.net, publica, en Octubre de 2012, el programa “Línea 6 PIR (Proyecto Integral para el Desarrollo de Urabá” de la gobernación de Antioquia de Mayo de 2012, refiriéndose, a las ventajas expuestas para sustentar la localización de Puerto Antioquia en la región de Urabá; a partir de ello, se transcribe lo siguiente:

“URABÁ =La Tierra Prometida (lengua katía)”

¿Por qué es importante Urabá?: Localización estratégica por ser punto de enlace de puertos y de los mercados del Atlántico y del Pacífico. La proyección de un “... sistema portuario, vinculado al Sistema Nacional de Puertos Atlántico – Pacífico, como alternativa importante para los mercados del Atlántico: Caribe, Centro y Norte América, Europa y Venezuela; y del Pacífico y Suramérica”. Es una región con beneficio directo del fenómeno fronterizo como escenario para el desarrollo futuro de su base económica. La Globalización exigirá de núcleos básicos en “... los centros de entrada y salida de productos, zonas de frontera, actualmente ligados no sólo a los tratados de libre comercio – TLC-” ya existentes entre Colombia y EEUU, Unión Europea, Chile, Canadá, Suiza y el Triángulo del Norte de Centroamérica; además de los que se encuentran en proceso de negociación con otros países y bloques económicos, como Panamá y Corea del Sur. Adicionalmente, a ello se suma la localización de Urabá como un importante atractivo para la búsqueda de mercados en el Atlántico por parte de países como China y demás países del

sureste asiático, cuyo mercado externo crece a tasas muy interesantes. (es.slideshare.net/davidtr179/lnea-6-pir-urab, 2012).

En síntesis, para dicho año (2012) Colombia era el centro de comercio para 13 Tratados de Libre Comercio en diferentes etapas, que cubrían 48 países que accedían a más de 1,500 millones de consumidores; lo cual en la actualidad, se ha incrementado ostensiblemente con la apertura de nuevos mercados y el obvio crecimiento demográfico mundial.

Como si hasta acá fueran pocas las razones a favor, es de aludir a la existencia de la Zona Franca de Urabá, como la locomotora jalonadora del desarrollo económico y la diversificación productiva para la región, brindando oportunidades óptimamente eficaces para que la industria tanto nacional como extranjera de bienes y servicios, se instale en cercanías al mar; lo que redundará en más mercados, más progreso y mayores tasas de empleo.

A todo lo anterior, se adiciona, la empresa de servicios públicos para la región, creada en Enero de 2006. (es.slideshare.net/davidtr179/lnea-6-pir-urab, 2012).

En trabajo de campo, en entrevista personal con Guillermo Enríquez Gallo, proporcionó la siguiente información:

Hace unos años el puerto era un sueño que lo llevó a comprar las tierras que están a cincuenta metros de la bahía, pagando los estudios debido a su convicción con respecto a la viabilidad del negocio que hoy ya es una realidad aunque está en proyecto para ser construido los grandes inversionistas están trabajando para llevar la obra a buen término y se estima que en tres años se tenga terminada la primera fase. a puerto Antioquia se puede llegar por la vía panamericana y la autopista de las Américas la cual permitirá una reducción en costos por concepto de fletes en un 40% a Medellín y el eje cafetero y para el centro del país hasta en 30% de igual forma los proyectos de conexión vial van a reducir los tiempos y distancia, Puerto Antioquia ya cuenta con concesión de infraestructura y licencia ambiental para su construcción, una vez entrada en funcionamiento se convierte en la competitividad de Antioquia para el desarrollo de la región y del país.

Entre las ventajas implícitas del proyecto, señala las siguientes:

1. La región hoy tiene un aeropuerto regional que mueve quince vuelos diarios a Medellín
2. Las distancias por carretera que anteriormente se tardaban doce o más horas hoy se redujo a la mitad gracias a la intervención del estado para mejorar la vía que se encuentra en proceso de ampliación
3. La cercanía con el canal de Panamá donde una lancha se tarda tres horas llega a los límites del canal y la zona franca de Colón.

4. Para los próximos años se estima restablecer el aeropuerto de Turbo que actualmente se encuentra fuera de servicio.
5. El golfo de Urabá es paso obligado de las principales rutas marítimas y al canal de Panamá.

Añadiendo que “El desarrollo económico para la región es muy representativo ya que Urabá tiene una economía grande por eso se hace referencia a lo logístico y este punto nos lleva a lo económico, lo más importante para hacer un puerto es tener mar y este es un privilegio que tenemos los antioqueños” (Entrevista a Guillermo Enríquez Gallo, trabajo de campo, febrero 23 - 2016).

Según artículo electrónico, “Interconexión de Colombia con el mundo” de Carlos de Greif Moreno en Línea 6 pir:

En la región existen medianas empresas registradas, de las cuales 7.000 son microempresas; en cuyo beneficio, existe una alianza entre la Gobernación, Fenalco, la Cámara de Comercio de Urabá y Fundauniban, que pretende que las micro de la zona bananera sean de talla mundial por medio de su carácter de PYMES; lo cual, implica que las pequeñas y medianas empresas de la región podrían ser más competitivas, por medio de un programa de fortalecimiento empresarial, con miras a ser generadores de riqueza permanente.

El contexto soportado por un Sistema Logístico de compañías internacionales, como C.I. Uniban y C.I. Banacol, entre otras, agencia de aduanas, contenedores de refrigerados, lo mismo que patios de inspección y almacenamiento.

En cuanto a logística de transporte marítimo en Urabá, por su localización, desarrollo e infraestructura, la región es un escenario importante que contribuye al desempeño estratégico, la operación de Logística Internacional será más atractiva para la región y fortalecerá la competitividad empresarial del comercio exterior colombiano, en la medida en que se oferten nuevas rutas, lo mismo que nuevos destinos y orígenes portuarios.

En su carácter de zona franca, la Zona Franca de Urabá cuenta con beneficios tributarios nacionales, locales y aduaneros, en un área de 20.000 m² reservada por el ADRA español (Agencia Adventista para el Desarrollo y Recursos Asistenciales) y el IDEA como proyecto estratégico en la región, el cual intenta fortalecer el sector de alimentos perecederos con destino al mercado tanto nacional como externo; lo mismo que impulsar el desarrollo de los cárnicos perecederos como los de origen vacuno, avícola y marino; lo mismo que de frutas y legumbres, por medio de cadena de frío debidamente certificadas. Para tales efectos, se pretende organizar a los pescadores artesanales, capacitándolos hacia un enfoque empresarial, por medio de la organización de empresas industriales pesqueras y el fomento de los cultivos en cautiverio, industrializar los procesos y ser soporte en los aspectos fundamentales de cadena de frío y comercialización enfocándose a los países vecinos como primera instancia, por medio de actividades de pesca y acuicultura en el Golfo de Urabá. (es.slideshare.net/davidtr179/lnea-6-pir-urab, 2012).

En cuanto al turismo ecológico y de negocios, se precisa la promoción de los paisajes naturales de la región, sus potencialidades ecológicas de fauna y flora, sus riquezas hídricas, lo mismo que el caudaloso Río Atrato, sus bosques naturales, su exuberante belleza y sus cultivos industriales, igualmente, la riqueza cultural de sus etnias, sus artesanías, tradiciones, sus valores, y sus costumbres; para lo cual existen posadas, hoteles, turismo de aventura actividades de avistamiento de flora y fauna, lo mismo que de pesca, buceo, entre otras más potencialidades turísticas propias de la región. Es de anotar que la tendencia histórica de afluencia turística para la región, se ha incrementado progresivamente en los últimos años.

Con respecto al Café, como carga destinada a la exportación, el proyecto se propone el retomar el tema de la prueba piloto; con lo que se contribuye a generar mayor movimiento de carga para el puerto y la carretera.

En lo tocante a los recursos de carbón, calizas, mármoles, magnesio y otros, se propone identificar y contactar a los referentes más importantes como instituciones estatales y privadas del sector a nivel mundial, por medios electrónicos y otros, con el objetivo de promover y divulgar tales materiales, con la misión de fomentar e incrementar las negociaciones en éste sector. (es.slideshare.net/davidtr179/linea-6-pir-urab, 2012).

A lo anterior, se suma el precedente que Colombia, desde el punto de vista geoambiental, es el centro de las Américas y, por ende, la mayor cuenca ecológica solar del gran Caribe para el planeta (De Greiff, 2012).

Dado el anterior atributo exclusivo de Colombia, éste, forma parte de sistemas ambientales de importancia mundial como el hecho, antes mencionado, de ser la gran cuenca solar del Caribe, ya que cuenta con los mayores índices de exposición e intensidad solar del mundo y los más altos niveles de fotosíntesis. Otro factor que hace parte de los sistemas ambientales de importancia mundial, es la región del Chocó Biogeográfico “Reconocida por la comunidad científica como una de las zonas más húmedas del mundo, con promedios de precipitación entre 3.000 y 12.000 milímetros, regularmente distribuidos a lo largo del año. En sus cerca de 10 millones de hectáreas presenta una gran variedad ecosistémica”. (De Greiff, 2012). Igualmente, es parte de tal sistema mundial, su selva pluvial central que es única en el mundo; se estima que en la región “concurren entre 8 y 9 mil especies de plantas de las 45.000 que existen en Colombia, registrando uno de los mayores índices de endemismo continental de plantas y aves”. Agenda Pacífico, zona tropical de gran diversidad y potencial productivo (es.slideshare.net/davidtr179/linea-6-pir-urab, 2012).

Otros de los factores de tipo económico favorables, de gran importancia que incidieron en forma decisiva para posicionar a Urabá como la región sede más viable para Puerto Antioquia, fue su gran vocación agroindustrial como eslabón clave en la cadena de suministros como parte fundamental de la infraestructura logística demandada por el mismo terminal marítimo. Ésta región, se caracteriza por la gran fertilidad de suelos que caracterizan a sus tierras en un alto grado en la clasificación agrológica de suelos cultivables en Clase 2, en un 13%; Clase 3, con un 19%; además, se presta para ganadería semiestabulada con pastos Clase 4 en un 62%; conservación de especies nativas Clase 6 en un 6%; siendo una zona donde se facilitan explotaciones agropecuarias de gran magnitud, tales como las bananeras, las plataneras, los tubérculos como la yuca; lo mismo que frutas y hortalizas con una alta representatividad tanto a nivel departamental como nacional.

MULTIETNICA Y PLURICULTURAL. De acuerdo a artículo “Lenguaje creativo de las etnias”, el Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, realizó una caracterización de la realidad cultural del departamento, mediante cuatro categorías, a partir de un conjunto de variables, ellas son: Contexto, acceso a los bienes y servicios culturales, fortalecimiento institucional y gestión de recursos; resultando la región de Urabá, como la subregión que presenta un mayor nivel de desarrollo cultural y mayor homogeneidad de los procesos culturales entre los municipios, a excepción de Vigía del Fuerte. Es de resaltar que el carácter de multiétnicidad y pluriculturalidad, asigna grandes beneficios a la infraestructura social de la región, en el sentido de ser un contexto muy proclive y abierto a la aceptación fácil y expedita de otras culturas externas o ajenas al entorno, lo cual, es de vital importancia para cumplir con una de las funciones más representativas de una zona porteña, como es el hecho de estar abierta al mundo y el deber ser en alto grado intercultural y multidiversa con un muy arraigado atributo del respeto por otras culturas y nacionalidades que pueda albergar y/o adoptar en su interior, ya sea en forma parcial, itinerante o permanente.

El Proyecto Integral para el Desarrollo de Urabá, focaliza una acción integrada, interdepartamental, multisectorial, multinivel, fundamentada en alianzas territoriales, con la Nación y publico-privadas; realiza todas las acciones del desarrollo de forma simultánea en una sola región, no parte de cero; retoma procesos y planes anteriores como Antioquia siglo XXI, Visión Antioquia 2020, PLANEA, Plan Estratégico de Urabá, Visión Colombia 2019; se enfoca a

la acción, promueve acuerdos estratégicos, fortalece institucionalidad y desarrollo de capacidades para la planificación y gestión del desarrollo regional.

El Proyecto Integral para el Desarrollo de Urabá, maneja como objetivo, el “promover el desarrollo integral de la región de Urabá, posicionándola en la agenda nacional e internacional, aprovechando su localización geoestratégica y potencialidades, desarrollando sus capacidades, para que se convierta en el nuevo centro de desarrollo regional del noroccidente del país, capaz de transformar sustancialmente las condiciones de vida de su población”.

Sus lineamientos estratégicos son:

Institucionalizar la acción de los sectores público, privado y comunitario, orientada a la construcción de consensos, y promover el ejercicio del buen gobierno en todos los niveles, como condiciones necesarias para la recuperación de confianza. Promover el acceso de la población de Urabá a los derechos económicos, sociales y culturales para transformar positivamente sus condiciones y calidad de vida. Posicionar y promover el Golfo de Urabá y la zona del litoral en el marco del sistema portuario de Colombia y de la Cuenca del Caribe, especialmente con relación al Canal de Panamá, como centro de localización de nuevas actividades económicas ligadas al desarrollo marítimo y portuario, articulando a este propósito las actividades productivas de la región, así como la educación, la ciencia, la tecnología y la innovación. Promover el uso sostenible de los recursos naturales y ambientales que constituyen la riqueza de la región, el ordenamiento de áreas de desarrollo territorial impactadas por grandes infraestructuras, así como los arreglos institucionales, jurídicos y financieros necesarios para poner en marcha el Proyecto Integral Regional para el Desarrollo de Urabá.(es.slideshare.net/davidtr179/linea-6-pir-urab, 2012).

Algunos otros problemas que ofician de limitantes para el proyecto de Puerto Antioquia, se basa en los siguientes factores adversos:

La tierra, objeto de procesos de colonización indiscriminada e informal, lo que genera el fenómeno irregular de grandes extensiones del territorio no legalizadas y en manos tanto de comunidades con alto índice de vulnerabilidad como de grupos ilegalmente constituidos, matizados por factores de poder ilegal como son las facciones de milicias paramilitares, la presencia de frentes guerrilleros de diversas denominaciones, el narcotráfico que permea a los anteriores grupos ilegales y las bandas criminales (Bacrim) al servicio de todos los actores clandestinos anteriores, una de cuyas funciones es el desplazar a la población de colonos y/o nativos, para apoderarse de la mayor extensión de tierras posible para destinarla bien sea a la siembra de cultivos ilegales y/o como corredores logísticos para el narcotráfico y las “vacunas” que les cobran periódicamente a las personas y empresas de la región (el 62% del área de tierras de Urabá no se encuentra legalizada, se calculan 213.324 personas desplazada violentamente); todo ello, sucede ante la impotencia de los pobladores y la desidia e

incapacidad por parte del Estado, muchos de sus mismos miembros gobernantes y, han sido influenciados por los mismos grupos ilegales anteriormente mencionados y legislan a favor de tales agrupaciones clandestinas, dado el gran poder de influencia de estas tanto por medio de armas de diferentes calibres, como a nivel económico, social y político; ello, ha generado una índole de “infarto” Institucional (falencias en apoyo y presencia intergubernamental, sectorial, privado, ONGs, y cooperación internacional); acarreado, a raíz de ello, una debilidad fiscal y financiera crónica en la región. (Alta dependencia de las transferencias). Todo lo anterior, origina traumas para la construcción y sostenimiento de los megaproyectos propuestos, ya que se presentan problemas desde la misma adquisición de los terrenos para las diferentes obras hasta la dificultad para lograr el involucramiento de los grandes inversores en los diferentes negocios y actividades demandadas por todos los sistemas afines con el terminal marítimo. (es.slideshare.net/davidtr179/lnea-6-pir-urab, 2012).

Lo anterior sumado a las limitaciones de ingreso y los altos índices de pobreza de su población, configuran uno los factores claves, entre otros, generadores de otras limitaciones, como la escasa infraestructura de soporte a la actividad productiva, el débil desarrollo de la investigación y de tecnologías apropiadas a los recursos de la región, el tamaño limitado de su mercado interno; lo cual, es un obstáculo de alta significancia para la implantación y marcha regular de un sistema de logística apropiado capaz de sustentar la cadena de aprovisionamiento y evacuación de productos y mercancías, desde y hacia el Puerto de Urabá.

Como consecuencia directa de todo lo anterior, entre otros factores adicionales, como los aspectos de no haberse desarrollado un mercado interno regional para abastecer necesidades de la población, ya que toda su producción es absorbida por Medellín; falta de tecnologías y deficiencias en el desarrollo de investigación asociada a áreas de biotecnología Ausencia de desarrollo de actividades económicas que agreguen valor y que den paso a un proceso de industrialización, ocasionando el fenómeno de un mercado desequilibrio entre las tres zonas de Urabá; lo cual, se refleja en limitantes para el desarrollo económico y social del resto del territorio externo al eje bananero.

Las consecuencias más inmediatas, adicionales a otras anteriormente descritas, son los recursos naturales (bosques y biodiversidad) no han jugado un papel preponderante en el desarrollo de la región. El departamento y la región se han desarrollado sin aprovechar las inmensas oportunidades que brinda el mar. Se han desaprovechado y no se han potenciado ni explotado los recursos hidrobiológicos que ofrecen un enorme beneficio económico para la región. El mar sólo se ha subutilizado y solo se ha considerado como vía de comunicación y

facilitador de los pocos y exclusivos procesos existentes de intercambio comercial con el exterior. La capacidad económica y las posesiones per cápita de un habitante de Urabá, equivalen a un 30% de las de un habitante promedio del Valle de Aburrá. A 2011, el 53 % de la población de Urabá padecía de sus necesidades básicas insatisfechas, iniciando por el hecho que Urabá concentra el 33% del déficit cuantitativo departamental en vivienda.

Otra de las consecuencias adversas, la constituye el hecho que una región especialmente atractiva de población; Urabá presenta las mayores tasas de crecimiento poblacional del departamento, superando hasta en 3%, las tasas de crecimiento de Antioquia incluyendo al Valle de Aburrá (periodo 1793 -1985), ello, se explica, entre otros, por la atracción que la subregión genera en los municipios vecinos del departamento del Chocó.

A propósito del proceso de negociaciones sobre el Tratado de Libre Comercio (TLC), han surgido una serie especulaciones y versiones, optimistas unas y pesimistas hasta en exceso otras que son contrarias y hasta rechazan tajantemente cualquier señal de aproximación al tema, algunas de ellas, fueron tratadas en su tiempo por la revista Dinero (Dic. De 2011), de las cuales, se citan algunas susceptibles de ser observadas y manejadas desde el nuevo panorama del Puerto de Urabá en obras preliminares y la red de vías 4G circundantes en construcción, con el objeto que sea posible el hallar un medio preventivo y resolutivo de mejores perspectivas y condiciones de mayor viabilidad para dicho reto comercial de índole internacional, ya que si se posterga su observación, análisis y tratamiento, podrían originar serios trastornos futuros a todo lo propuesto.

En tal sentido, apartes de la revista Dinero de Diciembre de 2011, en su sección “Empresas”, a través de su publicación virtual www.dinero.com, en artículo titulado “Optimismo y preocupación en gremios del país por TLC”; alude a situaciones y opiniones de las cuales se citan las siguientes:

El presidente de la Asociación del Sector Automotor y sus Partes (Asopartes), Tulio Zuluaga, se mostró satisfecho con la aprobación del TLC, asegurando que la aprobación del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos es de gran beneficio; no obstante, opina que les preocupa, en términos generales, “...la infraestructura vial que está muy atrasada para un convenio tan importante como este”.

Por su parte, María Reina, presidenta de la Asociación Colombiana de la Industria de la Comunicación Gráfica, Andigraf, expresa, “estamos felices. Lo que debemos hacer es seguir preparándonos para exportar más”.

Para Carlos Eduardo Botero, presidente de Inexmoda, el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos será totalmente beneficioso para su sector. Sin embargo, advierte, que:

“aquí lo que yo sí creo que le faltó al país, definitivamente, es el desarrollo y cristalización de la famosa agenda interna que se empezó a trabajar cuando se empezó a negociar el Tratado de Libre Comercio, yo creo que ahí hay una deuda muy grande desde lo político, desde los gobiernos que no podemos avanzar de manera más contundente en lo que tiene que ver con una agenda interna que iba a permitir que el país tuviera unos puertos más eficientes, un tema de infraestructura muchísimo mejor, pero de todas maneras creo que nunca es tarde y hay que empezar a trabajar ese tema”.(www.dinero.com, Optimismo y preocupación en gremios del país por TLC, 2011).

En lo que respecta a la Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC), la Cámara de Industriales del Arroz (Induarroz), y la Federación Nacional de Avicultores de Colombia (Fenavi), sus directivos coinciden en expresar que las distancias tecnológicas y de infraestructura pesarán a favor de Estados Unidos en el TLC; acarreando, con ello, más perjuicios que beneficios para el sector agrícola y pecuario; con respecto al desequilibrio agrícola aludido, la infraestructura del país no es la adecuada, están atrasadas las inversiones en tecnología e innovación. “La infraestructura de transporte está atrasada. Están mal las carreteras primarias, secundarias y terciarias, los puertos y aeropuertos. No hay navegabilidad en ríos. No se ha hecho nada en cadenas de frío, ni en distritos de riego”, señala el dirigente gremial, Rafael Mejía, como los tres grandes motivos de preocupación para la Sociedad de Agricultores Colombianos.

Lo cual, es un indicador que los megaproyectos abordados en Antioquia actualmente, apuntan específicamente a subsanar tales falencias de infraestructura y tecnológicas expresadas por parte de las directivas de los anteriores gremios, para poder alcanzar los niveles de competitividad adecuados.

De otro lado, Jeffrey Fajardo, director ejecutivo de la Cámara Induarroz de la Andi, sostiene que el precio del arroz importado, es muy inferior al colombiano, “equivaldrá al precio nacional más los costos de logística y nacionalización del grano. Es decir, continuaremos pagando el arroz más caro de la región al menos en los primeros seis años”. Esto es explicable dadas las “abismales” distancias tecnológicas entre Colombia y Estados Unidos tendrán un impacto en el sector

arrocero. Agrega que "... el impacto no será inmediato, por lo que empieza una cuenta regresiva en la cadena arrocera para realizar transformaciones de fondo y dar un salto en competitividad". Con esto, el directivo, está corroborando la necesidad de carácter urgente de una infraestructura eficiente de transporte tanto a nivel terrestre como naval, entre otras.

La Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), asegura que los accesos a Buenaventura y a los puertos en general, es prioridad indiscutible. "La firma del Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos es el mejor pretexto para superar los rezagos en infraestructura, y rematar bien la faena en lo que tiene relación con los accesos a los puertos y la consolidación de un sistema multimodal de transporte (vías, ferrocarriles y ríos navegables, debidamente articulados)"; especificando que "... "los costos logísticos y de transporte de las empresas en el país son especialmente elevados, precisamente, en razón de la ausencia de sistemas logísticos y multimodales, que faciliten en términos de precios competitivos, la movilización de mercancías para el comercio exterior". (www.dinero.com, Optimismo y preocupación en gremios del país por TLC, 2011).

A manera de refuerzo con respecto a las necesidades expresadas por diversas agremiaciones, es muy oportuno y pertinente el artículo virtual del periódico "El Universal", en Octubre de 2011, titulado "Puertos y logística, desafíos para los TLC"; el cual, en su parte introductoria, expresa que "Si existe un sector que pueda afectar la competitividad del país con la entrada en vigencia del TLC, ese, es el de infraestructura, en el cual, el rezago es evidente y perjudica los procesos logísticos de entrada y salida de mercancías". Continúa afirmando que "Los principales problemas se presentan en los puertos que desde las vías de acceso generan tropiezos a la cadena logística. Según la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) se tiene que trabajar en la consolidación de un sistema multimodal de transporte que contemple vías, ferrocarriles y ríos navegables, debidamente articulados". Éste artículo, cita alusión de Juan Martín Caicedo, presidente de la CCI, explicando que los costos de logística y transporte en Colombia son elevados en forma desmedida, debido a la carencia de sistemas logísticos multimodales que faciliten unos precios competitivos, lo mismo que el transporte de mercancías para su envío respectivo al extranjero. Puertos y logística, desafíos para los TLC.

Dicho artículo, además, relata que Juan Carlos Rodríguez, vicepresidente de Colfecar, sostuvo que "los generadores de carga deben realizar adecuaciones logísticas para el cargue y descargue

de las mercancías que agilicen los procesos”; coincidiendo con la CCI al afirmar que “... en materia de infraestructura hay que trabajar intensamente en la adecuación de las vías, principalmente las que comunican a los puertos, y en la infraestructura portuaria para que cuente con avanzadas tecnologías y mejores servicios”. (www.dinero.com, Optimismo y preocupación en gremios del país por TLC, 2011).

A propósito de este tema, el gerente del Instituto Nacional de Concesiones (Inco), Luis Fernando Andrade, anuncia que adelanta gestiones para el estudio de más de 20 propuestas de inversión privadas “... para la construcción o expansión de nuevos puertos; con el objetivo de aumentar, mejorar y modernizar la capacidad de movilización de carga”.

Por su parte, Edgar Higuera, director de la Cámara Logística de la ANDI, asegura que existen cinco retos básicos en los que el Gobierno Nacional debe trabajar para poder ser competitivos no solo con el TLC con Estados Unidos sino también con Canadá y la Unión Europea. Según sus palabras, “... el primer reto es terminar los corredores logísticos de infraestructura que unan los puertos con las zonas de producción, de tal manera que pueda fluir la carga permanentemente”. Paralelo a ello, señala que “También se debe consolidar la gerencia de los corredores logísticos, integrar al sector privado para que atienda las necesidades que tiene el país y mejorar los sistemas de comunicaciones que hay en los puertos”. (Revista de logística, 2012).

2.5. Estado y condiciones de seguridad existentes y actividades proyectadas para el futuro cercano con respecto a la implementación de nuevas estrategias en la región para garantizar un funcionamiento acorde.

El periódico El Espectador, en su edición de Abril 9 de 2016, en artículo titulado “Puerto Antioquia, un eslabón en la nueva cara de Urabá”, cita palabras de Jaime Enríquez Gallo, integrante de la familia gestora del puerto, cree que “en cinco o diez años puede haber allí una ciudad como Barranquilla, con la ventaja y posibilidades agroindustriales”. Esto lo basa en el estimativo para zona central de Urabá, “... conformada por los municipios de Necoclí, Turbo, Apartadó, Carepa y Chigorodó, donde habitan unas 312 mil personas, en 2020 puede haber 400 mil habitantes (equivalente a ciudades como Sincelejo, Montería y Buenaventura). La diferencia es que la tasa de crecimiento de Urabá es más alta, del 3%”. Continúa, Enríquez, comentando que “Esto que se vislumbra en Urabá ha sido calificado como el pago de una deuda histórica con una región a

la que ‘se le ha dado la espalda’.”; explica la razón de la problemática de violencia propia de la región, afirmando que en esta misma región “... se refugiaron piratas y corsarios... donde el contrabando encontró rutas propicias”, debido a la “falta de presencia de las autoridades estatales”, según el texto “Del mar a la montaña, de la montaña al mar” (libro Ciudades portuarias), en la actualidad alto número de policías, se encuentran le siguen los pasos a los herederos de la huella criminal que ha golpeado a Urabá en los últimos cuarenta años.

En esta región se ha disputado, primero con las guerrillas, luego con los paramilitares y en este momento con las bandas criminales, se han presentado numerosas masacres. Según registros del Centro Nacional de Memoria Histórica, “... allí hubo, entre 1981 y 2012, unas 118 masacres, el 20% de las ocurridas en toda Antioquia durante ese período. De estas, 73 fueron en Turbo y Apartadó”.

Como consecuencia de estas y otras muchas barbaries de violencia, en Urabá; donde habitan 508.802 personas en once municipios, ha habido un desplazamiento de aproximadamente 213 mil personas, la tercera parte de los desplazados en el departamento. “Turbo es el municipio de Antioquia con mayor población expulsada por la violencia, con 68.116 personas, casi el 10% de la población desplazada en Antioquia”. Urabá es uno de los territorios de mayores índices en el proceso de restitución de tierras.

A ello, se le suma las deficiencias en servicios públicos. “En 2010, solo el 66% de las viviendas poseían acueducto, el 87% energía eléctrica, el 54% alcantarillado y 53 de cada 100 viviendas tenían acceso a agua potable. En San Juan de Urabá, por ejemplo, después de 29 años, se entregó hace dos meses el acueducto”.

Ante esta problemática, “el Puerto no será la única solución a los problemas históricos de Urabá”, como bien lo afirma Andrés Felipe Bustos Isaza, gerente de Puerto Antioquia. Sin embargo, un habitante de la región, asevera con marcada dosis de optimismo que “llegó el momento, después de estar ignorados y desconocidos por muchos años”.

Con respecto a esta problemática, en entrevista personal con el Coronel Méndez, director operativo Brigada 17, a propósito de trabajo de campo realizado en la región, se obtuvo la siguiente información:

Brigada 17: La decimoséptima brigada pertenece a la séptima división del ejército nacional cuenta con tres batallones para sus operaciones de control dos de infantería y uno de ingenieros militares con sede distribuidas de la siguiente manera:

Batallón numero 46 Voltígeros, con centro de operaciones en Carepa; batallón numero 47 General Francisco de Paula Vélez, ubicado en san Pedro de Urabá; batallón de ingenieros militares 17 General Bejarano Muñoz, con sede en Mutatá. Con relación a las funciones y responsabilidades desarrolladas, el batallón General Francisco de Paula Vélez, se encarga de garantizar la seguridad a todo lo que hoy se conoce como el proyecto puerto Antioquia, el mismo que por su envergadura de carácter nacional, la institución lo denomina activos estratégicos, “trabajamos en conjunto con la policía por anillos de seguridad para el área terrestre, la armada nacional, asume todo lo relacionado con la seguridad en golfo y la fuerza aérea se encarga de monitorear desde el aire toda lo que es jurisdicción de la brigada con el fin de garantizar las operaciones tanto al terminal portuario como en los corredores viales con el fin de brindar el acompañamiento a los vehículos que se movilizan por las diferentes carreteras.

La brigada tiene como objetivo velar por seguridad y tranquilidad de los habitantes de 11.500 kilómetros cuadrados distribuidos por jurisdicciones a los tres batallones que conforman la unidad militar de la siguiente manera:

- Batallón Bejarano Muñoz le corresponde atender a los municipios de Mutatá y Dabeiba.
- Batallón Voltígeros Chigorodó, Apartadó y Carepa
- Al batallón Francisco de Paula Vélez, le corresponden los municipios de San Juan De Urabá, San Pedro de Urabá, Arboletes, Necoclí, Turbo en Antioquia, Arnadí y Unguía en el Chocó.

Explica que la denominación de “activo estratégico”, se debe a que es generador de ingresos económicos y estratégicos y en caso de ser afectado incidiría severamente en la economía de la nación ya sea porque tenga su participación en el proyecto o por los impuestos que a partir de allí se derivan y que se destina para beneficio, tanto para la región como para el país.

La zona donde va a operar el terminal portuario es zona calificada como de alta influencia de bandas criminales con una marcada influencia criminal y de narcotráfico, en los últimos tiempos se han realizado una serie de actividades en la zona con el fin de dar tranquilidad a los inversionistas de los diferentes proyectos productivos que se vienen implementando.

Los informes estadísticos muestran una tendencia marcada a la disminución del crimen organizado por parte de las bandas criminales, para el resto de la jurisdicción las condiciones de seguridad son buenas sin que ello indique que los frentes de las Farc que tenían su accionar en

la zona hayan sido erradicados, ya que aún quedan algunos reductos pero que hoy están muy controlados.

Señala que “cuando este proyecto entre en funcionamiento se requiere de mucha disponibilidad e intervención de los organismos del estado ya que el puerto sería la puerta de salida para el crimen organizado y toca involucrar hasta la capitanía de puerto y policía antinarcóticos esto es lo que llamamos operaciones conjuntas coordinadas interagenciales combinadas que facilita a las diferentes entidades poder garantizar en sitios estratégicos en ese sector”. (Visita de campo, Brigada 17).

3. Hallazgos.

3.1. Se opta, como decisión más acertada y eficaz el haber seleccionado a la subregión del Urabá antioqueño como sede para la ubicación de un puerto como terminal marítimo de alta capacidad y avanzados atributos logísticos, apto para la manipulación de cargas de gran volumen destinadas a ser sometidas a procesos de exportación de productos y mercancías nacionales, lo mismo que de importación; lo cual precisa de manejar procedimientos de recepción y despacho de naves de alto calado, destinadas para el transporte, de cargas comerciales a nivel mundial; éste macroproyecto, convierte tanto a su epicentro como a toda la región de Urabá, en un centro de operaciones logísticas y económicas de gran nivel e importancia para Antioquia. Ello, propicia una nueva visión optimista tanto a los empresarios como a los pobladores de la región con respecto a la generación de nuevas fuentes de empleo como en cuanto a oportunidades más justas de ingresos y de distribución más equitativa de la propiedad patrimonial; además, se vislumbra que se respira un ambiente de optimismo marcado tanto en cuanto a la percepción de una mayor seguridad hacia la inversión y el emprendimiento empresarial, como con respecto a condiciones más dignas de vida en cuanto a la percepción de mejores condiciones de salud y expectativas de vida.

3.2. Es un hecho que Puerto Antioquia, va a cubrir un segmento muy importante de las exportaciones e importaciones que se llevan a cabo en la actualidad por los demás puertos colombianos; a ello, se suman otras posibles transacciones comerciales que se puedan abrir dada la gran oportunidad de ahorro en costos de transporte terrestre y logística; los cuales, serán más competitivos, debido a las distancias más cortas al nuevo puerto de Urabá; lo anterior, aunado a la nueva situación geoestratégica favorable, a raíz de los grandes cambios que se presentan en Antioquia, y con un mayor énfasis en su subregión de Urabá, se ha venido concibiendo y gestando una serie de emprendimientos, planes y programas paralelos, tanto de tipo oficial, como institucional y empresarial; entre ellos, son dignos de mencionar la Zona Franca de Urabá; los procesos previos a la generación de clusters empresariales para las empresas asentadas en la región, pertenecientes a diferentes sectores; la nueva ciudadela programada, planeada y diseñada con la pertinencia requerida para el nuevo contexto, la cual, formaría parte

de un área metropolitana que se proyecta para ésta zona; Puerto Antioquia, sería elegido como referente a nivel internacional para los diferentes procesos de intercambio interoceánico y, por ende, nexos importantes entre los diferentes bloques económicos del planeta; lo cual, fomentará de forma muy positiva, el desarrollo consolidado de la subregión de Urabá, el departamento de Antioquia y de Colombia, originando un incremento significativo en el PIB de la región, lo que propicia niveles de desarrollo muy ventajosos para la misma, a partir de sus rendimientos fiscales, las administraciones municipales contarán con presupuestos suficientes para destinarlos a la inversión social.

3.3. No obstante el haber enunciado algunas ventajas en párrafos anteriores, es del caso el detenernos con un mayor detalle tanto en ellas, como en sus situaciones problemáticas y limitantes que imperan en el entorno del nuevo puerto; ya que es recomendable implementar estrategias más factibles y procedentes para saber manejar y sobrellevar los obstáculos y restricciones.

La localización estratégica por ser punto de enlace de puertos y de los mercados del Atlántico y del Pacífico, es una de las ventajas más decisivas que ostenta la región de Urabá; ya que involucra la proyección de un sistema portuario, vinculado al Sistema Nacional de Puertos Atlántico – Pacífico, como alternativa importante para los mercados del Atlántico: Caribe, Centro y Norte América, Europa y Venezuela; y del Pacífico y Suramérica; además, es una región beneficiada directa por el fenómeno fronterizo como escenario para el desarrollo futuro de su base económica, ya que es un hecho que la Globalización exigirá de núcleos básicos en los centros de entrada y salida de productos, zonas de frontera, actualmente ligados no sólo a los tratados de libre comercio – TLC-; lo que se complementa con el hecho que el golfo de Urabá es paso obligado de las principales rutas marítimas y al canal de Panamá.

Es una ventaja paralela de gran trascendencia, el hecho que el anterior entorno, se encuentra enmarcado por el megaproyecto paralelo de las Autopistas para la Prosperidad, que complementan la red vial nacional hacia el noroccidente del país, junto con la Transversal de las Américas, como conexión terrestre Panamá - Colombia; lo mismo que por la Ruta Nacional Transversal de las Américas; las cuales, se proyectan y prometen ser un soporte de infraestructura vial que aportará grandes beneficios, tanto en ahorro de costos como de tiempo

de desplazamiento en el transporte terrestre desde el interior de Colombia hacia el puerto de Urabá y viceversa.

Otro factor determinante a favor de la factibilidad geoestratégica de Puerto Antioquia, es el importante apoyo institucional con el cual cuenta, por parte de entidades de tipo oficial o privado propias de la misma región, lo mismo que del resto del departamento; las cuales, son muy serias, sólidas, poderosas de buen músculo financiero y gran idoneidad, en su calidad de integrantes de la Promotora Portuaria de Urabá.

La Zona Franca, como la locomotora proveedora de desarrollo económico y la diversificación productiva para la región; a lo que se adiciona, la empresa de servicios públicos para la región y un aeropuerto regional de movimiento local apreciable.

La infraestructura empresarial de la región, basada en una alta proliferación de microempresas; en cuyo beneficio, se dispone de una alianza entre la Gobernación, Fenalco, la Cámara de Comercio de Urabá y Fundauniban, para lanzar a las micro de la zona bananera como de talla mundial como PYMES.

El Sistema Logístico conformado por compañías internacionales, agencia de aduanas, contenedores de refrigerados, patios de inspección y almacenamiento, entre otros entes afines, que garantizan los principios básicos de desempeño acordes, para el momento que se requieran.

Un turismo ecológico y de negocios con altas potencialidades ecológicas de fauna y flora, sus riquezas hídricas, sus bosques naturales y sus cultivos industriales, la riqueza cultural étnica, las artesanías, tradiciones, valores, y costumbres, sustentados por posadas, hoteles, turismo de aventura actividades de avistamiento de flora y fauna, lo mismo que de pesca, buceo, entre otras potencialidades turísticas propias de la región.

La prueba piloto implementada con antelación, en torno a la exportación del café, lo mismo que materiales como el carbón, calizas, mármoles, magnesio y otros recursos naturales que precisan de mayor promoción, pues su calidad y cantidad ameritan su exportación.

El carácter de multietnicidad y pluriculturalidad, le asigna a la comunidad, los atributos afines con el sincretismo demandados, para cumplir con una de las funciones más comunes a una zona porteña, como es el hecho de estar abierta al mundo y el deber ser en alto grado intercultural y

multidiversa con un muy arraigado atributo del respeto por otras culturas y nacionalidades que pueda albergar y/o adoptar en su interior, ya sea en forma parcial, itinerante o permanente, lo cual es un aporte básico para estimular un mayor incremento en el índice de los factores antes mencionados de multiétnicidad y pluriculturalidad en la región.

Además, es ventajoso para la inversión, el dinamismo económico que representa para la región el deporte de alto rendimiento en cabeza de sus propios deportistas que se han destacado tanto a nivel nacional como internacional, atrayendo las miradas de todo el mundo hacia su patria chica y constituyéndose en ídolos ejemplares como imágenes exclusivas de marcas comerciales importantes.

Adicionalmente, el proyecto de Puerto Antioquia y las demás obras complementarias, favorece la resolución de las problemáticas más generalizadas como las siguientes:

La infraestructura de seguridad y las estrategias efectivas de control que debe implementar el gobierno en la zona, podría ser una plataforma que propiciará la erradicación definitiva tanto de los grupos clandestinos y violentos como el mismo tráfico de drogas y de armas, lo cual redundará en un retorno de los desplazados a sus antiguos asentamientos y en una distribución más justa de los terrenos baldíos o expropiados en cabeza de pobladores con voluntad y disponibilidad de trabajar la tierra en el campo agropecuario, lo que incrementaría favorablemente el índice de una distribución territorial equitativa.

EL puerto de Urabá, proporcionará la atracción de inversiones cuantiosas y negocios prometedores generadores de fuentes de empleo en su entorno, favoreciendo los ingresos y demás condiciones de índole económico en las comunidades de la región, con lo que se aportará positivamente a la resolución de los índices de pobreza e inequidad y fomentando la dinámica del emprendimiento y el comercio en el nuevo contexto.

El puerto de Urabá, de paso, también será un factor preponderante de resolución para otros aspectos adversos e incentivante del desarrollo de un mercado de soberanía interna regional, para abastecer las necesidades de la población, con el fin de evitar que su producción sea absorbida por la ciudad de Medellín en su carácter de capital del departamento de Antioquia, originando un equilibrio marcado entre las tres zonas representativas de la región de Urabá, con

lo que se aportará significativamente a la calidad de vida en toda la región, equilibrando en forma ostensible la distribución de la riqueza y las condiciones favorables propias de factores de índole socioeconómico en la población.

De igual forma, todo parece indicar que a partir de la puesta en marcha de Puerto Antioquia, los requisitos y exigencias de adecuado manejo y gestión ambiental, no se harán esperar, tanto a nivel interno como de índole externo obligando que se enfatice en el manejo propicio de los recursos naturales (bosques y biodiversidad), los cuales hasta el momento, no han jugado un papel preponderante en el desarrollo de la región. En forma simultánea a lo anterior, tanto el departamento como la región se verán compelidos a desarrollar y aprovechar las inmensas oportunidades que brinda el mar y los recursos hidrobiológicos de gran potencial económico para la región; lo que se establecerá como otro aspecto desencadenador de oportunidades para generar en la población una capacidad económica cómoda y posesiones per cápita, superiores a las actuales en dicho entorno.

3.4. El gerente de Puerto Antioquia, Andrés Felipe Bustos Isaza, afirma que Puerto Antioquia promete ser la única solución a los problemas históricos de Urabá, como son el fenómeno de violencia imperante en la región, lo que se complementará en esta zona, con las acciones de la Brigada 17 de la séptima división del ejército nacional, que maneja estrategias avanzadas de seguridad por medio del despliegue de tres batallones distribuidos entre infantería y de ingenieros militares que se encargan de las operaciones de control en el entorno de Puerto Antioquia, calificado como activo estratégico.

Como resultado de los operativos y labores de inteligencia desplegadas en el área asignada, los informes estadísticos denotan una tendencia marcada a la disminución del crimen organizado por parte de las bandas criminales, habiéndose dado captura a un buen número de capos y mandos medios de organizaciones delictivas; para el resto de la jurisdicción las condiciones de seguridad son buenas, a pesar que de los frentes de las Farc aún quedan reductos que en la actualidad están muy controlados.

La percepción de los mismos mandos militares, es que cuando el puerto entre en funcionamiento se requiere de mucha disponibilidad e intervención de los organismos del estado ya que el puerto sería la puerta de salida para el crimen organizado; debido a lo cual, se implementarán las medidas de seguridad pertinentes, para poder garantizar la seguridad de dicho activo estratégico,

lo que se irradia lógicamente en el mismo entorno poblacional, aportando positivamente al factor de expectativas de seguridad y aumento del umbral de vida de la población circundante.

3.5.La síntesis, más procedente que se puede extractar a partir del presente proceso investigativo, se basa en que dados los parámetros y versiones halladas, evaluadas y analizadas con respecto al futuro puerto de Urabá, auguran que se presente un escenario muy optimista, haciendo que se pueda aseverar sin lugar a dudas, que Puerto Antioquia junto con los demás proyectos complementarios, conforman un fenómeno de gran significancia e injerencia para generar un futuro muy prometedor de cambios radicales y de impacto socioeconómico muy favorable para la subregión del Urabá antioqueño, de lo cual se hará referencia en las siguientes conclusiones más pertinentes para el presente trabajo investigativo.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. Conclusiones.

Nota. Es preciso dejar constancia que no se citan algunas fuentes de textos aludidos en el presente trabajo, ya que éste se enfocó a partir de un trabajo de campo, mediante entrevista a diferentes personajes vinculados directamente con el proyecto de Puerto Antioquia.

- Es tal la trascendencia e incidencia coyuntural que maneja el proyecto de Puerto Antioquia, que se generaron una serie de reacciones y posturas tanto a favor con argumentos muy sólidos y válidos de respaldo, como especulaciones detractoras, negativas y adversas que se oponían al mismo, las cuales, no fueron suficientes ante las numerosas, interesantes y apropiadas ventajas, beneficios y factores sustentadores de impacto socioeconómico favorables para el Urabá antioqueño, como aumento en PIB regional, lo que redundaría en la reducción de la pobreza, lo mismo que incremento en índices de desempeño fiscal y de desarrollo humano, que se esperan para la población de la región de Urabá, como sede de un puerto, con carácter de primera necesidad para Antioquia en su actual momento histórico, generando que la idea proyectada de su localización en éste sector costero, se impusiera con creces sobre todas las demás alternativas propuestas, encontrándose en la actualidad en su etapa inicial con los primeros pasos para la construcción en la zona más estratégica para Antioquia como es el golfo de Urabá entre otras opciones más que exhibieron sus propios atributos particulares de considerable significancia, importancia y viabilidad apropiadas.
- El actual fenómeno neoliberal de globalización de los mercados, apoyado por tratados, pactos, convenios, alianzas estratégicas, bloques económicos y demás figuras de relacionamiento político, comercial y mercantil entre las naciones del planeta, es un desafío que no solo deben asumir las entidades gubernamentales y los Estados, sino los sectores empresarial y comercial en su forma directa y comprometida como dolientes de primera instancia; que les sentencia a la quiebra y liquidación total si no logran superar las condiciones de calidad y competitividad impuestas por las contrapartes de orden mundial, que no solo cuentan con recursos tecnológicos de vanguardia, condiciones

infraestructurales de alta competitividad; muchos de ellos favorecidos y subsidiados por sus mismos estados de gran poder y músculo económico. En esta dimensión, Puerto Antioquia, el nuevo puerto, junto con nuevas oportunidades e interesantes propuestas de negocios que se abrirán en forma automática dadas las grandes ventajas que ofrece el terminal conjuntamente con la región en general. Esta nueva faceta para la región, no solo la posicionará como polo de desarrollo económico a nivel nacional e internacional, sino que consolidará una economía más sólida y próspera para el departamento de Antioquia como epicentro de negocios y servicios en el plano internacional; con el consecuente aumento en el nivel de ingresos para su población y una mejora considerable en las condiciones de calidad de vida, distribución más equitativa de la riqueza y de la propiedad territorial, como factores de carácter socioeconómico primordiales.

- Es un hecho que Puerto Antioquia incentivará el sincretismo en cuanto a los altos niveles de diversificación racial, social y cultural a ser generados a partir de la concentración de individuos y comunidades provenientes de otras regiones colombianas como también de origen extranjero que enriquecen el carácter de etnicidad y pluriculturalidad atraídos por el puerto de Urabá, zona que ha gozado, por su propia naturaleza, de altos índices de diversidad étnica y cultural, lo cual, es un factor de gran trascendencia para proporcionar un grado de impacto socioeconómico muy favorable para la región de Urabá.
- Es una situación de lógica, que Puerto Antioquia, será un activador natural del dinamismo mercantil en la región de Urabá, lo cual le confiere funciones específicas como mecanismo estratégico a manera de plataforma clave para posicionar a Urabá como polo de desarrollo en su rol de centro logístico y de servicios al servicio del comercio nacional e internacional.
- Una de las problemáticas de la cual se ocuparán en forma comprometida, los entes administrativos de pertinencia tanto a nivel local como departamental, es la distribución y posesión equitativa del territorio regional con el fin de aportarle viabilidad y operatividad apropiadas al nuevo puerto, con respecto a ello, se detectan principios de acción como el proceso de restitución de tierras, reforma agraria con asignación de tierras para quien las

trabaje, entre otras figuras paralelas, lo que será un aporte positivo para un factor de alta sensibilidad en cuanto a impacto de índole socioeconómico.

- En síntesis, se considera que con la construcción del proyecto de Puerto Antioquia, se alcanzarán metas muy ambiciosas y favorables en el ámbito de índices, factores y variables propias de un impacto socioeconómico muy positivo, por medio del cual, la región de Urabá hallará medios muy convenientes y útiles para la resolución de su problemática actual y proyectándola hacia una nueva posición y dimensión de alta representatividad para Antioquia, con niveles económicos satisfactorios e índices apropiados de desarrollo humano para sus pobladores.

4.2. Recomendaciones.

- Se deberá asumir una gran responsabilidad en el debido manejo del puerto, tanto a nivel operativo como administrativo, ya que es un activo geoestratégico y patrimonio clave de gran valor y significancia, tanto a nivel local como regional. Con el tren metropolitano, se demostró que la ciudadanía es capaz de respetar y cuidar un patrimonio de beneficio colectivo, lo mismo se refleja cuando de asumir una cultura de respeto y comportamiento se trata, como efectivamente se suscitó con la “cultura metro”, de igual manera, se precisa de una sensibilización acorde por parte de los pobladores de la región de Urabá y usuarios del nuevo terminal marítimo, con el objeto que se asuma, se fomente y respete, una cultura adecuada para el manejo responsable de Puerto Antioquia, logrando con ello, el disfrute de los grandes beneficios derivados del impacto socioeconómico que acarreará su puesta en marcha y funcionamiento regular.
- Dado el carácter de la red vial terrestre construida en el entorno de Puerto Antioquia, de ser un complemento fundamental para éste, es necesario el velar por su vigilancia y control adecuado, lo mismo que por el mantenimiento necesario; adicional a ello, se debe continuar con la implementación paulatina de obras viales alternas que vaya demandando dicho puerto con el desarrollo de sus actividades operativas y funcionamiento cotidiano, con el objeto de consolidar una integración territorial efectiva.

- El desafío de los tratados comerciales y convenios de comercio internacional, no solo lo debe ser asumido por el empresariado antioqueño gracias a las ventajas competitivas que brindarán el nuevo puerto y demás obras complementarias, sino que el departamento, deberá aportar un ingrediente fundamental de apoyo al emprendimiento por medio de rebajas ostensibles y categóricas en las obligaciones de pagos de impuestos de industria y comercio, entre otros recargos más, que están diezmando la industria de productos, bienes y servicios en la actualidad. Paralelo a lo anterior, es muy conveniente el adoptar el cubrimiento de la cultura clúster en todos los sectores que reúnan las condiciones y requisitos apropiados para ello, de esta forma, se estará garantizando la consecución permanente de niveles satisfactorios en el PIB de la región, con lo que se garantiza la permanencia de un desarrollo económico satisfactorio que asegura fuentes de empleo suficientes para soportar un sistema de ingresos justo para la población y con ello, favorecer un Índice de Desarrollo Humano positivo como vector directo del impacto socioeconómico favorable esperado para Urabá.
- Tanto las demás ciudades portuarias colombianas, como el mismo gobierno, deben estar muy alerta para generar los proyectos de innovación y conquista de otros mercados necesarios, con el fin de lograr la visualización y aplicación de las alternativas más convenientes para prevenir la posible crisis socioeconómica inclemente que se cierne amenazante en sus pobladores, ante la segura disminución en importantes movimientos de carga, cuyos antiguos clientes optarán por los beneficios que les reportará Puerto Antioquia, dados los factores mencionados de ahorros tanto en distancias como en cuanto a costos de desplazamiento y logística. De no hallarse y aplicar la debida solución al problema de los otros terminales marítimos, no solo se generará el caos económico ya aludido, sino que las personas que se han sostenido toda la vida con su empleo y experiencia en las actividades portuarias, emigrarán en forma masiva en busca de empleo en el nuevo puerto, generando un ambiente caótico y agravando, entre otras, la problemática del desempleo y de la inseguridad en la región de Urabá, con lo que se afectarían negativamente los principales factores socioeconómicos para la región.

- A propósito de las situaciones problemáticas, anteriormente aludidas, es una necesidad inminente, se apliquen soluciones eficaces y rápidas a las restricciones, limitantes y problemas actuales de Urabá; si no existe un ambiente propicio para un inicio adecuado y buena marcha en el funcionamiento y actividades operativas del nuevo puerto, es muy probable que éste colapse a pesar de las grandes ventajas geoestratégicas que le caracterizan y el entorno favorable de desempeño óptimo que se le augura; ya que tales factores adversos, son de un alto poder de incidencia negativa en la región y con atributos consecuentes destructivos sociales y de cualquier proyecto por muy prometedor y estratégico que éste pueda ser. Son de cuidado y dedicación inmediata, fenómenos como los grupos ilegales, las extorsiones, el secuestro, el narcotráfico y sus cultivos, la corrupción, el desplazamiento poblacional, las altas tasas de desempleo, las actividades delincuenciales en general, entre muchos más síndromes que se hallan enquistados en dicha subregión antioqueña y que atentan directamente en contra de las condiciones más recomendables para garantizar que se presente un impacto de carácter socioeconómico satisfactorio.
- Se debe enfatizar en estímulos y campañas apropiadas para que la región de Urabá, no solo conserve, sino que fomente más aún sus atributos receptividad y apertura intercultural de cara a los grandes incrementos en población tanto flotante como nueva residente, con lo que se va a enriquecer mucho más el carácter de multietnicidad y pluriculturalidad para la región, con lo que se fomentaría la riqueza cultural y cívica para dicho territorio portuario.
- Es muy conveniente, que se logren unos blindajes eficaces contra la corrupción y los manejos políticos en torno al presente proyecto de Puerto Antioquia, ya que dadas sus dimensiones e implicaciones socioeconómicas de gran aprecio, va a ser susceptible de amenazas de ésta índole, lo cual, conlleva consecuencias supremamente graves y delicadas que podrían llevar al fracaso una obra de tal trascendencia e importancia para el futuro de la región, con sus consiguientes reflejos a nivel departamental.