

Trabajo de Grado - Artículo: Puerto Antioquia, retos y oportunidades de desarrollo para el País.

Sarady Moreno Arango 1*
sarady1988@hotmail.com 1

Carolina Gutiérrez Echeverri 2**
caroguo4@hotmail.com 2

*Profesional en Negocios Internacionales.
Aspirante a Título Especialización en Gerencia Logística
Internacional.
Universidad de Medellín –Esumer.
Medellín - Colombia

**Profesional en Negocios Internacionales.
Aspirante a Título Especialización en Gerencia Logística
Internacional.
Universidad de Medellín –Esumer.

Asesor: MSc. Astrid Natalia García.

Medellín - Colombia

2016

Puerto Antioquia, retos y oportunidades de desarrollo para el País.

Puerto Antioquia, challenges and opportunities for the country development

Sarady Moreno Arango 1*
sarady1988@hotmail.com 1

Carolina Gutiérrez Echeverri 2**
carogu04@hotmail.com 2

| *Profesional en Negocios Internacionales
Aspirante a Título Especialización en Gerencia Logística
Internacional.
Universidad de Medellín –Esumer.
Medellín - Colombia

| **Profesional en Negocios Internacionales.
Aspirante a Título Especialización en Gerencia Logística
Internacional.
Universidad de Medellín –Esumer.
Medellín - Colombia

Resumen

La construcción de un puerto en Urabá, para el departamento de Antioquia y demás departamentos de Colombia, apunta a obtener un desarrollo cada vez mayor en el tema de logística internacional dentro del país. Sin embargo, detrás de este gran proyecto se esconde la historia de toda una región; Urabá siempre se ha caracterizado por su topografía, su clima, fertilidad, su gente, su riqueza hidrográfica, el potencial minero, agropecuario y forestal; una región poco aprovechada,

en parte, por falta de presencia del Estado y por haber tenido todo tipo de problemáticas tales como: la corrupción, la violencia, la falta de vías de acceso, la escasez de recursos y la desconfianza de muchos empresarios para crear industrias en la región. Este artículo busca mostrar cual es la oportunidad de desarrollo que tiene el País con el lanzamiento del que ahora es considerado el proyecto más importante de la región, y que promete generar un gran desarrollo y progreso para Colombia.

Palabras clave

Puerto, Desarrollo Económico – Social, Infraestructura, Empleo, Transporte, Comercio Internacional de Bienes, Bodegaje , Almacenamiento, Zona Franca, Abastecimiento, Distribución Física Internacional.

Abstract

The construction of a port in Urabá, for Antioquia department and other Colombia departments, aims to have a growing development in the area of international logistics in the country. However, behind this great project, the history of an entire region is hidden; Urabá always has been characterized by its topography, weather, fertility, people, hydrographic wealth, mining, agricultural and forest potential; a region largely untapped, owing to lack of state presence and for having all kinds of issues such as: corruption, violence, lack of access roads, resource scarcity and distrust of many entrepreneurs to set up industries in the region. This article shows which is the development opportunity that has the country with the launch of what is now considered the most important project in the region, and promises to generate a great development and progress for Colombia.

Keywords

Port, Economic - Social Development, Infrastructure, Employment, Transport, International trade of goods, Storage, Free Zone, Supply, International Physical Distribution.

1. Introducción

Con el desarrollo del proyecto puerto Antioquia, la región se ha visto beneficiada de proyectos alternos tales como el servicio de agua potable y la implementación de nuevos servicios educativos; sin embargo, como lo indica (Gómez Zuluaga, 1977), es necesario analizar las condiciones favorables, pero también las condiciones desfavorables que traerá este proyecto para la población, teniendo en cuenta los problemas que, por lo general, trae consigo el desarrollo productivo “moderno”, ocasionado por el desarrollo “hacia afuera” y las desigualdades y desequilibrios a nivel de la población como consecuencia de la concentración de riquezas en unos pocos. Puerto Antioquia no debe convertirse, como muchos otros proyectos, en un factor solo de ganancia e ingresos para las clases más favorecidas, su foco principal deberá seguir siendo el desarrollo de la zona de Urabá y la contribución al crecimiento económico y comercial de todo el país.

Gracias al desarrollo de este proyecto, el gobierno se ha visto en la necesidad de mejorar las condiciones sociales de la población, muestra de ello es el servicio de agua potable con el cual cuenta la comunidad desde el mes de marzo de 2015, y a esto se le suma igualmente la nueva sede de la Universidad de Antioquia.

Según los resultados de los ejercicios realizados en el marco del sistema departamental de planificación en el año 2007, algunas de las ventajas comparativas de Urabá son: infraestructura aeroportuaria y cobertura en servicio aéreo, ubicación estratégica como geocentro de la cuenca del Caribe y una buena vocación agroindustrial, industrial y portuaria (Ruiz, Márquez,

Torres, & Suaza, s.f.). Gracias a estas ventajas, varias firmas internacionales y empresas nacionales se han interesado por conocer a Urabá e invertir en la zona, generando así crecimiento en la región. Uno de los aspectos más importantes es la generación de empleo, que según la Gobernación de Antioquia alcanzará en promedio 3000 nuevas vacantes entre directos e indirectos en su primera fase de construcción (Gobernación de Antioquia, 2014), y que según, se espera que el 95% de la oferta de empleos sea para personas de la región.

El verdadero impacto que se generará en el desarrollo social y económico de la región y el departamento, se percibirá con la puesta en marcha del proyecto, ya que muchas son las expectativas que se tienen al respecto, pero solo se percibirán los beneficios, una vez concluya la construcción del mismo.

2. Metodología

Una vez identificados los proyectos que existen como plan de desarrollo para la región de Urabá, se realizará un acercamiento a una de las empresas involucradas con este proyecto como lo es C.I. UNIBAN S.A, quien por más de 50 años, ha representado al sector bananero de Urabá generando progreso y desarrollo para la zona a través de las diferentes líneas de negocio que ha establecido en función de su actividad principal: la comercialización del banano. Esta compañía será una de las mayores beneficiadas hará con el proyecto, teniendo en cuenta que será el mayor generador de carga para el puerto, con sus aproximados 1000 contenedores de banano y plátano semanal.

Se realizará un análisis documental con el fin de identificar los beneficios que todos estos esfuerzos traen para la zona.

Finalmente, es importante el acercamiento con las personas que ejecutarán este proyecto, la empresa PIO S.A.S, para conocer

más a fondo la situación actual de la región y el porcentaje de población que estará beneficiada con este desarrollo.

Análisis documental: Con el fin de analizar todas las variables implicadas en el proyecto, se realiza un análisis documental, enfocado en la búsqueda de documentos oficiales, trabajos de grado, publicaciones científicas y publicaciones periodísticas relacionadas con el puerto de Urabá, con el fin de actualizarlos sobre su estado actual y su posible evolución. Una vez recopilada y procesada esta información, se tendrá una mejor perspectiva de la investigación para dar un mejor alcance a los objetivos propuestos.

Entrevistas: Se consultó a tres expertos en el tema, que podrán darnos un punto de vista diferente y nos permitirán identificar más claramente los pros y los contras que trae esta gran inversión.

En primer lugar, se entrevistó al Sr. Andrés Felipe Bustos Isaza, Gerente Comercial de PIO S.A.S, empresa encargada de la construcción de Puerto Antioquia. Esta persona, aportó a nuestra investigación información relevante sobre el impacto social y económico del proyecto, y en general, todos los avances relacionados con la construcción del puerto. En segundo lugar se entrevistó al Sr. Rafael Ignacio Macías, Jefe Comercial de la línea naviera Isabella Shipping propiedad de C.I. Unibán S.A, quien nos suministró su opinión respecto a los beneficios o perjuicios que traería la construcción de este puerto no solo para Unibán como operador logístico, sino también como propietario de gran parte de las fincas bananeras de la región. Y en tercer lugar, se entrevistó a un cliente potencial de los servicios logísticos del puerto de Urabá, Sr. Julián Gallo, Ejecutivo de Servicio al Cliente de la empresa Magnum Logistics, quien resaltó las ventajas competitivas que tendrán las diferentes empresas al utilizar los servicios logísticos que ofrecerá Puerto Antioquia, con respecto a otros puertos de Colombia.

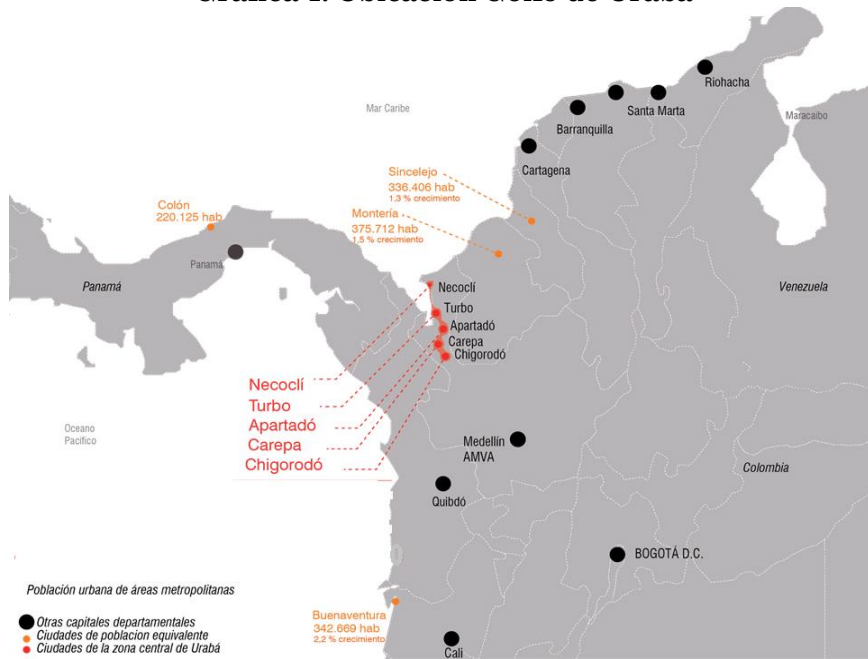
3. Hallazgos

Desde hace más de 50 años, el proyecto de construcción de un puerto en Urabá ha estado envuelto en diferentes investigaciones y estudios de factibilidad para determinar la mejor ubicación, capacidad y conveniencia para la zona. Muestra de ello es el informe de la Siemens - Baunion G.m.b.H Kommanditgesellschaft que fue presentado por el Jefe de la comisión de estudios del Golfo de Urabá en Abril de 1927 y que concluye que después de los estudios y observaciones del tiempo, de las corrientes y mareas en las regiones de Necoclí, Turbo, Puerto César y la Gloria, y estudios de los ríos León y Caño de Turbo, era necesario tener en cuenta que el puerto debía quedar en un lugar abrigado de los vientos y oleajes para seguridad de las embarcaciones, como lo era una bahía protegida y en caso de no haberla era necesario construirla. (Marggraff, 1968).

Dentro del mismo informe se concluyó que no era factible construir un muelle por las razones siguientes: la longitud necesaria para conseguir profundidad suficiente y el ancho necesario para la terminal de carretera exigirían de ésta grandes proporciones, lo cual resultaría impracticable desde el punto de vista económico; ahora, teniendo presente las condiciones de la costa, de vientos, de oleajes y corrientes no podría prescindirse de otras construcciones, como rompeolas para defenderse del muelle y de los buques, incrementando significativamente el costo. Sin embargo, estas construcciones eran necesarias en el caso de construir el puerto con malecones, para formar la bahía artificialmente. Finalmente, luego de todos estos estudios, se enfocaron en la idea de que Necoclí era el punto apropiado y que cumplía con todas las condiciones para establecer esta terminal.

La compañía PIO SAS es ahora la encargada de materializar este sueño llamado Puerto Antioquia, el cual estaría ubicado en cercanías al municipio de Turbo, en pleno golfo y en la zona de más intensa actividad agrícola e industrial de la región, como se muestra en la siguiente gráfica:

Grafica 1: Ubicación Golfo de Urabá



Grafica 1. Ubicación del Golfo de Urabá. Copyright 2015 por Gobernación de Antioquia. Reimpreso con permiso.

Muy al contrario de lo que se expresó en los estudios de hace 50 años, los estudios de esta compañía revelan una forma diferente de adaptabilidad del terreno y de la región, arrojando como resultado que en la desembocadura del Rio León, se podría construir este gran proyecto, formado por un muelle en el mar y un puerto en tierra conectados por un viaducto de 4,5km. Ver gráfica 2:

Grafica 2: Ubicación de Puerto Antioquia



Gráfico
a 2.
Ubica
ción
de
Puert
o
Antio
quia.
Copyr
ight
2015
por
Pio
S.AS.
Reimp
reso
con
permi
so.

Según una entrevista realizada al gerente del proyecto Andrés Felipe Bustos Isaza, por el periódico El Colombiano, el 7 de Junio de 2015, se estaría dando inicio a la construcción de puerto Antioquia en marzo de 2016, entrando en operación una primera etapa de la obra en el 2018. Este proyecto aún se encuentra en su fase de planeación, pendiente aún de la firma del contrato que culminaría en diciembre del 2015, para finalmente dar inicio a esta mega obra de la región bananera que estará ubicada en el corregimiento de Nueva Colonia de Turbo, población en su mayoría afrodescendiente y con muchas carencias en materia de educación, empleo y acceso a servicios públicos. (Bustos Isaza, 2015).

La ubicación del puerto de Urabá es beneficiosa para Medellín y Antioquia, porque facilitaría el acceso de esta región a mercados globales, impulsando así mismo la producción industrial y comercial del país. Además, el terminal marítimo se convertiría en una zona de acelerado progreso económico, debido a su cercanía con el canal de Panamá y el fácil acceso a los mercados de EE. UU y Sudamérica. (Legiscomex, 2013). Ver gráfica 3:

Grafica 3: Localización estratégica Puerto Antioquia



Gráfica 3: Localización estratégica Puerto Antioquia. Copyright 2015 por Gobernación de Antioquia. Reimpreso con permiso

En Colombia, el transporte terrestre es uno de los factores más preocupantes de la cadena logística, ya que tiene elevados costos de movilización; asimismo, el país carece de vías competitivas para el transporte nacional hacia los principales puertos, lo cual perjudica en ocasiones la entrega oportuna de las mercancías a su lugar de destino, entorpece las operaciones logísticas y aumenta significativamente los costos de toda la cadena. Es por esto, que el gobierno nacional, a través del Plan

Nacional de Desarrollo (PND) y específicamente la gobernación de Antioquia, integra dentro de su plan de desarrollo territorial el proyecto Autopistas de la prosperidad, el cual promete generar ahorros superiores en tiempo y costos desde las principales ciudades del interior hacia el puerto.

-“Puerto Antioquia y Autopistas para la prosperidad cambian el mapa de conectividad y competitividad de Colombia, reducen tiempos y podrían llegar a cambiar las estrategias de las organizaciones para importar o exportar productos y mercancías”, (Taborda, s.f.).

Esta teoría se representa en las Tablas 1 y 2:

Tabla 1: Distancia en Km de las principales Ciudades del país a Cartagena y Apartado Sin Autopistas de la prosperidad.

COMPARATIVO DE DISTANCIAS				
	CARTAGENA	APARTADÓ	DIFERENCIA	
			KILOMETROS	%
MEDELLÍN	643	340	303	-33%
BOGOTÁ	1101	739	362	-33%
MANIZALES	837	534	303	-36%
PEREIRA	858	555	303	-35%
ARMENIA	910	607	303	-33%
CALI	1012	779	233	-23%

Tabla 1. Distancia en Km de las principales Ciudades del país a Cartagena y Apartado Sin Autopistas de la prosperidad. Copyright 2015 por Pio S.AS. Reimpreso con permiso.

Tabla 2: Distancia en Km de las principales Ciudades del país a Cartagena y Apartado con Autopistas de la Prosperidad.

COMPARATIVO DE DISTANCIAS				
	CARTAGENA	APARTADÓ	DIFERENCIA	
			KILOMETROS	%
MEDELLÍN	643	302	341	-53%
BOGOTÁ	1101	739	362	-33%
MANIZALES	837	495	342	-41%
PEREIRA	858	515	343	-40%
ARMENIA	910	569	341	-37%
CALI	1012	724	288	-28%

Tabla 2. Distancia en Km de las principales Ciudades del país a Cartagena y Apartado con Autopistas de la Prosperidad. Copyright 2015 por Pio S.A.S. Reimpreso con permiso.

Como se evidencia en la Tabla 1, El porcentaje de ahorro en distancias desde el puerto de Urabá hacia las principales ciudades del país en comparación con el puerto de Cartagena, es en promedio un 33% que se traduce en una reducción de costos y tiempo para el transporte interno, lo que genera una mayor eficiencia en la cadena logística de las empresas.

Con el proyecto Autopistas de la Prosperidad, como se observa en la Tabla 2, habrá un ahorro aún más significativo en tiempo desde Urabá hacia las principales ciudades en comparación con el puerto de Cartagena; Medellín, por ejemplo, pasaría de un 33% a un 53% en ahorro.

Con el inicio de este proyecto se busca pasar de una infraestructura portuaria netamente bananera, a construir un puerto multipropósito especializado en el manejo de carga en contenedor, carga suelta, vehículos y carga refrigerada, para así llegar a ser uno de los principales puertos de Colombia y el más cercano a la mayoría de las industrias colombianas ubicadas en las principales ciudades del país.

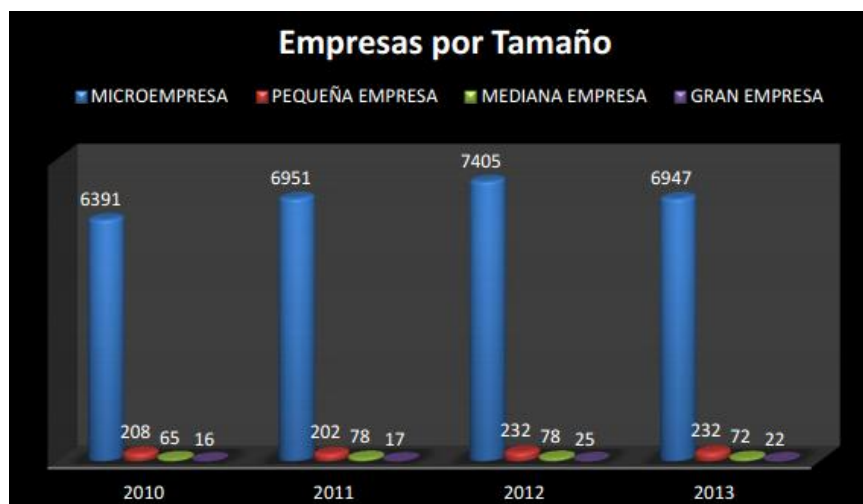
Desarrollo Social

Este proyecto portuario busca mejorar las condiciones de vida de la población residente en Urabá y será fundamental en todo el sistema de conectividad y desarrollo que busca potencializar la región a partir de sus grandes riquezas y recursos.

Igualmente le brindará al departamento de Antioquia un gran progreso e independencia en sus procesos de comercio exterior.

El proyecto enfocado en la creación del nuevo puerto: "Puerto Antioquia", trae consigo numerosos beneficios para la población Antioqueña y en especial para los habitantes de Urabá, ya que esta región está avanzando en los diferentes escenarios: económico, social, cultural y turístico, y hace que hoy en día sea un lugar atractivo para la inversión, tal como se muestra en la siguiente gráfica:

Grafica 4: Empresas por Tamaño ubicadas en Urabá 2010 - 2013



Fuente: (Cámara de Comercio de Urabá, 2013)

En el año 2010, se encontraban establecidas 6680 empresas en Urabá; para el año 2013, ya se contaban con 7273 empresas establecidas en la región, es decir, 593 más entre micro, pequeñas, medianas y grandes empresas, lo que representa un 9% de crecimiento en la inversión por parte de compañías Colombianas que se localizaron en la región.

Una de los principales elementos a desarrollar con este proyecto es la educación, y para esto, varios entes tanto públicos como

privados, están generando oportunidades a la población para que se preparen ante los diferentes cambios que tendrán a futuro, una población educada, estará más capacitada para beneficiarse de las nuevas oportunidades que trae Puerto Antioquia.

Como lo menciona Londoño (2015), en una entrevista realizada sobre el programa NEO (Nuevas Oportunidades de empleo para los jóvenes de Urabá), esta es una estrategia para el desarrollo de capacidades de las entidades que prestan servicios de formación, Orientación e intermediación para la empleabilidad existente en la región (educación media, entidades de formación para el trabajo y agencias de gestión de empleo); la Alianza NEO la conforman la Gobernación de Antioquia, a través de la Secretaría de Productividad, la Secretaría de Educación, el Proyecto integral para el desarrollo de Urabá y Antioquia joven; Fundación Corona, Microempresas de Colombia, el Departamento para la Prosperidad Social, Comfama, Fundaunibán, Universidad de Antioquia, Corbanacol, Augura, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, SENA Urabá y Cámara de Comercio de Urabá. En articulación con ellos se apoya la implementación de formación complementaria: cursos cortos, técnicas laborales y programas técnicos enfocados a los jóvenes entre los 16 y 29 años más vulnerables de la zona.

Londoño a su vez refiere que, desde el inicio del programa en agosto 2014 a la fecha, y en alianza con dichas entidades de formación, se han graduado 850 jóvenes (275 en cursos cortos y 575 en técnicas laborales), enfocadas a las demandas ocupacionales de distintos sectores económicos de la región: turismo, comercio, agroindustria del banano, piña y cacao, salud, logística portuaria.

Finalmente, menciona que a través de la articulación con las agencias de empleo, desde la llegada de NEO se reporta el dato de 602 jóvenes de la región empleados gracias al servicio de intermediación ofrecido por las Agencias.

Diferentes universidades de Colombia cuentan con sede en Urabá, permitiendo, a jóvenes y adultos, acceder a diferentes alternativas de formación y capacitación en administración de empresas, comercio exterior, mercadeo, contaduría pública, administración financiera, entre otras, dándole oportunidad a los habitantes de esta región de crecer profesionalmente y aplicar a los nuevos empleos que ofrece la construcción de este proyecto. Algunas de las universidades que ya cuentan con sede en Urabá son: Corporación Unificada Nacional de Educación Superior – CUN, Corporación Universitaria Minuto de Dios - Uniminuto, Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA, Fundación Universitaria de Estudios Superiores de Urabá - FESU, Universidad Nacional Abierta y a Distancia – UNAD, Institución Universitaria ESUMER, Corporación Universitaria Remington, Universidad Cooperativa de Colombia, Universidad de Antioquia, Politécnico Colombiano Jaime Isaza Cadavid, entre otras.

Bustos (2015) afirma que:

Una de las grandes ventajas de trabajar en el departamento de Antioquia es el acompañamiento institucional con que contamos en Puerto Antioquia de Urabá y que nos permite tener certeza que contaremos con las personas competentes y calificadas para la construcción y operación del puerto. Sin embargo es importante que se mejore la oferta laboral de profesionales de la región en las diferentes ramas: Ingenierías, Administración, Contabilidad, Comercio Exterior, Logística entre otros con énfasis muy importante en bilingüismo.

Desarrollo económico

Gran porcentaje del producto interno bruto - PIB - de Colombia está concentrado en Bogotá, Valle del Cauca y Antioquia, tal como se muestra en la tabla 3; gracias a la cercanía de estos centros económicos con la región de Urabá, las empresas

ubicadas en estas ciudades, utilizarían Puerto Antioquia como uno de sus aliados para realizar las exportaciones de sus principales productos e importar materias primas y producto terminado de diferentes orígenes, beneficiando al puerto y a la misma región por el flujo de capital que se genera como fuente de estas operaciones.

Tabla 3: Tasas de crecimiento y participación departamental en el PIB nacional 2014pr

DEPARTAMENTO	Participación	Tasas de crecimiento	DEPARTAMENTO	Participación	Tasas de crecimiento
Total Nacional	100	4,6	Nariño	1,5	4,2
Bogotá	24,9	4,4	Caldas	1,5	3,8
Antioquia	13,5	7,0	Risaralda	1,5	3,8
Valle	9,3	4,7	Magdalena	1,2	-0,7
Santander	7,8	7,9	La Guajira	1,0	2,5
Meta	5,1	-2,0	Sucre	0,8	4,4
Cundinamarca	4,9	3,6	Quindío	0,8	3,4
Atlántico	4,0	6,7	Arauca	0,7	-7,0
Bolívar	3,9	-0,7	Putumayo	0,6	5,1
Boyacá	2,8	4,8	Caquetá	0,5	6,3
Tolima	2,2	2,9	Chocó	0,4	-6,2
Casanare	2,1	7,4	San Andrés y prov.	0,1	3,5
Huila	1,9	3,5	Guaviare	0,1	3,5
Cesar	1,8	6,6	Amazonas	0,1	4,5
Córdoba	1,7	3,2	Vichada	0,1	-0,7
Cauca	1,6	4,3	Guainia	0,03	1,9
Norte Santander			Vaupés	0,03	4,3
	1,6	4,9			

Fuente: (DANE; 2015)

En entrevista con el Sr Andrés Felipe Bustos Isaza, Gerente del proyecto Puerto Antioquia, se refiere a las diferentes oportunidades que representa para el empresario Antioqueño el hecho de tener un puerto a 300 km de su centro de producción, donde indica que “será sin duda alguna el puerto más cercano en tiempo y distancia, con un factor adicional y es que quedará en la costa atlántica antioqueña. Esto representará ahorros representativos a la industria y al comercio exterior.”

Por otro lado, el proyecto generaría un impacto social y económico, especialmente en la vereda Nueva colonia donde se llevará a cabo su construcción; según el Sr. Andrés bustos, “se generarán aproximadamente 1.500 empleos directos con calidad laboral, es decir empleos directos con contratos a término indefinido y en su gran mayoría mano de obra calificada”. Sin embargo, También indica que “para la región podrá representar cerca de 20.000 empleos por cuenta del sistema logístico y portuario que se instalará en la región”.

Es importante resaltar que el desarrollo económico no se genera únicamente gracias a los beneficios que obtienen las empresas exportadoras con la construcción del puerto; como resultado del proyecto, surgen otras fuentes de desarrollo económico, indirectamente relacionadas con las actividades logísticas y de comercio exterior tales como: Turismo, debido a que se incrementa el interés de los Colombianos y Extranjeros en visitar esta región, la cual fue en algún momento una de las regiones más olvidadas del departamento de Antioquia, y a la vez con mayor riqueza natural; salud, educación, y en general, servicios complementarios a la logística.

3.2 Urabá: referente con otros puertos Colombianos

La construcción de los puertos en Colombia, ha generado un crecimiento económico para el país especialmente en materia de comercio exterior. Como punto de referencia, se encuentra el puerto de Buenaventura, el cual posee una diversa y sólida estructura productiva que le permite tener actividad en todos los sectores, tanto industrial como agrícola y de servicios.

Sin embargo, como lo menciona Pérez V. (2007):

Buenaventura no sólo es uno de los puertos más importante de Colombia, sino que también hace parte del Valle del Cauca, uno de los departamentos más prósperos junto con Antioquia y Cundinamarca. Sin

embargo, y pese a estas características, es uno de los municipios más pobres del país.

También menciona que algunas de las particularidades que han incidido en la actual situación socio-económica de Buenaventura son: las características geográficas, el legado histórico y el puerto. Las dos primeras han sido determinantes negativos, retrasando el proceso de crecimiento y desarrollo de la ciudad, y la tercera ha influido en forma positiva. Vale la pena mencionar que una de las causas de la pobreza en la ciudad es el alto desempleo. Sin embargo, no es posible reducir este indicador únicamente a través de las actividades portuarias; existen otros importantes sectores productivos con gran potencial, tales como el forestal y el pesquero, los cuales podrían absorber gran parte del exceso de la mano de obra.

Por su parte, la región de Urabá se enfrenta a una situación similar a la de Buenaventura, y es precisamente lo que la empresa PIO S.A.S, en asociación con la Gobernación de Antioquia quiere trabajar, pues no se hace viable la construcción de un mega proyecto que incremente las operaciones de comercio exterior en una región del país, cuando su crecimiento social y desarrollo urbano no muestran ningún progreso.

Según el Especialista Senior de Transporte del Banco Mundial, José Barbero, en una de sus publicaciones sobre los puertos públicos colombianos ante los retos del TLC, menciona que “Colombia está muy bien posicionada geográficamente con respecto a las rutas navieras bioceánicas. Pero su topografía impone altos costos de operación; los mayores centros de producción y consumo están a una distancia de las costas tres veces mayor que la de los principales competidores” (Barbero, 2006)

Tales características impactan en forma significativa los costos logísticos sobre ventas, doblando los costos de las economías desarrolladas; para el caso de empresas pequeñas, los costos logísticos son tres veces mayores a los de las empresas grandes.

Gracias a estos estudios, los precursores de Puerto Antioquia, han visto en este proyecto la oportunidad para que los empresarios colombianos optimicen sus costos en las operaciones de comercio exterior, teniendo en cuenta que este puerto quedaría, en comparación con otros puertos, más cerca de los principales centros de producción del país tales como, Medellín, Bogotá, Manizales, Pereira, Armenia y Cali, para así disminuir en gran proporción los costos logísticos y de transporte.

Rúa Costa (2006) afirma que:

En los últimos años se han observado importantes cambios en cuanto a las necesidades de infraestructuras portuarias. La búsqueda de economías de escala ha incrementado notablemente el tamaño de los buques. En el caso de los portacontenedores hoy en día navegan buques de más de 7.000 TEU de capacidad, pero están en construcción buques de 9.000 TEU y en proyecto buques de 12.000 TEU. Este gigantismo en los buques requiere condiciones específicas en los puertos: mayores calados, alineaciones más largas, grúas especializadas, explanadas mayores para el depósito de los contenedores, mayor coordinación para la realización de las operaciones.

Para el caso de Puerto Antioquia, Andrés Bustos afirma que “este será un puerto multipropósito, que permitirá movilizar contenedores, gráneles, carga general y vehículos. Su costo calculado es de 400 millones de dólares y podrá almacenar hasta 120.000 toneladas en la fase 1 y 240.000 toneladas en la fase 2”. (Bustos Isaza, 2015)

Adicionalmente, este puerto, de 14 metros de profundidad y 1600 metros de muelle, contará con equipos como grúas pórtico, grúas RTG y tractomulas, que agilizarán la operación en puerto.

3.3 Retos del Puerto de Urabá

Uno de los mayores retos del puerto de Urabá es lograr ser lo suficientemente competitivo con los principales puertos de Colombia: Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. Para enfrentar este reto, es necesario que Urabá siga invirtiendo en infraestructura portuaria y vial, Zonas Francas, depósitos habilitados, bodegas y crear alianzas con empresas de transporte nacional, las cuales en la actualidad, no tienen un portafolio de servicios amplio creado para el servicio a Urabá.

Finalmente, como lo menciona (Gallo Londoño ,2015), “Uno de los principales retos de la región es darle confianza al empresario Colombiano con el fin de brindar mayor credibilidad en el proyecto Puerto Antioquia”. Con este fin, una de las estrategias de Magnum Logistics, operador logístico para el cual se desempeña el Sr. Julián Gallo como Ejecutivo de Servicio al Cliente, es: ofrecer menores costos en el transporte internacional a través de las líneas navieras Isabella Shipping, Seaboard y Hamburg Sud; eliminar trámites documentales, donde Magnum se encarga de todo el proceso a través de C.I. Unibán; y ofrecer un tiempo de tránsito más corto por la cercanía que tiene Urabá con los diferentes puertos de Centro América.

4. Conclusiones

La región de Urabá se debe preparar para recibir la industria y los servicios logísticos que se implementarán con la construcción del puerto. En este sentido, es necesario ampliar las coberturas educativas y preparar culturalmente a los ciudadanos para que sean partidarios de las grandes inversiones que se realizarán en la región.

Por varios años se han presentado diferentes proyectos para el desarrollo del puerto de Urabá, sin lograr culminar con éxito ninguno de ellos. Algunos de los factores por los que hoy se

pone finalmente en marcha este proyecto son: La modernización de los sistemas de transporte internacional de productos perecederos, es decir, la evolución del transporte de fruta en contenedores, que anteriormente se movilizaban bajo bodega en buques refrigerados. Y en segundo lugar, la ejecución de las obras viales y de infraestructura como lo son las Autopistas de la Prosperidad que permite conectar Urabá con el interior del país, situación que hace unos años carecía de confiabilidad para los empresarios por la falta de seguridad en las carreteras.

En la actualidad, Colombia aún presenta escenarios de narcotráfico, desigualdad, violencia, entre otros factores negativos, que se convierten en una problemática para el país entero, y los puertos marítimos (Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura) quienes no han sido ajenos a estos escenarios, a pesar de la inversión, desarrollo y modernización que entidades públicas y privadas han generado a estas terminales portuarias. Puerto Antioquia de Urabá no es ajena a esta problemática, pero no quiere decir que no se pueda desarrollar la inversión; habrá que tomar las medidas adecuadas, de la mano de la institucionalidad y un trabajo social profundo, para prevenir que estos factores afecten el desarrollo de estas inversiones.

5. Bibliografía

Alvaro Pachón y Asociados. (1995). Estudio de Factibilidad del puerto de Urabá y la Zona industrial conexas. Hidroestudios S.A.

Barbero, J. (Noviembre de 2006). Los puertos públicos colombianos ante los retos del TLC. Recuperado de:
<http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n24/n24a15>

Bustos Isaza, A. F. (07 de Junio de 2015). Puerto de Urabá inicia obra en marzo de 2016. (G. Ospina Zapata, Entrevistador). Recuperado de:

<http://www.elcolombiano.com/puerto-de-uraba-inicia-obra-en-marzo-de-2016-BG2091377>

Bustos Isaza, A. (7 de Diciembre de 2015). Entrevista: Puerto Antioquia, retos y oportunidades de desarrollo para el País. (S. Moreno Arango, Entrevistador)

Cámara de Comercio de Urabá. (2013). Informe Socioeconómico - Urabá. Obtenido de ccuraba.org.co: http://www.ccuraba.org.co/files/f_prensa/01_boletines//informe_socioeconomico_2013.pdf

Caracol Radio. (11 de junio de 2015). Andi pide levantar restricciones a 25 subpartidas en el puerto de Urabá. Obtenido de Caracol Radio: <http://www.caracol.com.co/noticias/regionales/andi-pide-levantar-restricciones-a-25-subpartidas-en-el-puerto-de-uraba/20150611/nota/2801763.aspx>

Duque, G. (2014). "Puerto Antioquia y la conexión con Colombia"– La conexión con el pacífico. Revista Zona Logística Edición Especial (29), 24-27.

Gallo Londoño, J. (1 de Diciembre de 2015). Entrevista: Puerto Antioquia, retos y oportunidades de desarrollo para el País. (C. Gutiérrez Echeverry, Entrevistador)

Gaviria, L. (2009). Urabá y la carretera al mar. Medellín: Tipografía Industrial 1930.

Gobernación de Antioquia. (2015). *Proyecto integral para el desarrollo de Urabá – Un mar de oportunidades* [Gráfico]. Visita empresarial Julio 7 de 2015. Misión llevada a cabo en Apartadó, Colombia.

Gobernación de Antioquia. (14 de agosto de 2014). Puerto Antioquia es una realidad. Obtenido de Gobernación de Antioquia:

<http://antioquia.gov.co/index.php/prensa/historico/22169-puerto-antioquia-es-una-realidad>

Gómez Zuluaga, D. (1977). Urabá: Presente y Futuro. Medellín: Camara de Comercio de Medellín.

Legiscomex. (14 de agosto de 2013). Distribución Física Internacional/Puerto de Urabá. Obtenido de Legiscomex.com: <http://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/distribuci%C3%B3n%20f%C3%ADsica%20internacional-puerto%20de%20urab%C3%A1.pdf>

Londoño, G. (23 de noviembre de 2015). NEO = Nuevas Oportunidades de Empleo. (S. Moreno Arango, Entrevistador)

Macías Arango, R. (12 de Octubre de 2015). Entrevista: Puerto Antioquia, Retos y Oportunidades de desarrollo para el País. (S. Moreno Arango, Entrevistador)

Marggraff, J. (1968). PROYECTO DE PUERTO EN URABÁ. Medellín: Departamento Administrativo de Planeación.

Pérez V., G. J. (Abril de 2007). Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura. Recuperado el 30 de Junio de 2015, de Banco de la República: <http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-91.pdf>

Pio S.A.S. (2015). *Proyecto Portuario – Multipropósito*. [Gráfico]. Visita empresarial Julio 7 de 2015. Misión llevada a cabo en Apartadó, Colombia.

Rúa Costa, C. (enero de 2006). Los puertos en el transporte marítimo. Recuperado el 01 de Julio de 2015, de universidad Politécnica de Catalunya: <https://upcommons.upc.edu/eprints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf>

Ruiz, N., Márquez, G., Torres, C., & Suaza, S. (s.f.). El Urabá Antioqueño: Un Mar de Oportunidades y Potencialidades. Recuperado el 21 de Septiembre de 2015, de antioquia.gov.co: http://antioquia.gov.co/antioquia-v1/organismos/planeacion/descargas/perfiles/Perfil_Subregional_Uraba.pdf

Secretaria de Educación y Cultura. (21 de Noviembre de 2011). Universidades con sede en Urabá. Obtenido de turboeducado.edu.co: <https://sites.google.com/a/turboeducado.edu.co/directorio/universidades-uraba>

Taborda Rodriguez, B. (sf). El puerto de Urabá como polo de desarrollo para Antioquia. (Tesis de posgrado). Negocios internacionales, Universidad Pontifica Bolivariana, Medellín. Obtenido de Grupo epm: http://www.grupo-epm.com/Portals/1/biblioteca_epm_virtual/tesis/el_puerto_de_uraba_como_polo_de_desarrollo_de_antioquia.pdf

Elaborado para revisión por: SARADY MORENO ARANGO
CAROLINA GUTIERREZ ECHEVERRY