

Acercamiento a Puerto Antioquia como eje de progreso en el comercio exterior colombiano¹

Approaching Puerto Antioquia as the axis of progress in Colombian foreign trade

Melissa Ballesteros Puerta
melissa.bp6@gmail.com
Viviana Guerra Moreno
viviana-guerra@hotmail.com

Negociadora Internacional de la Universidad EAFIT
Medellín- Colombia

Profesional en Comercio Exterior de la Universidad Católica de
Oriente
Rionegro- Colombia

¹ Este texto presenta los resultados de la investigación: Acercamiento a Puerto Antioquia como eje de progreso en el comercio exterior colombiano, realizada en el año 2014 por el Grupo de Investigación en Gerencia Logística Internacional de la Institución Universitaria ESUMER.

Resumen

El artículo desarrollado a continuación pretende acercar al lector a la realidad del desarrollo logístico en Colombia, mediante el estudio del contexto de la zona de Urabá y los proyectos que están siendo ejecutados como estrategia de dinamismo comercial para el país.

Se tomó con punto de referencia las características de operación actuales en el Puerto de Turbo y en contraste la operación del Puerto de Cartagena, actualmente el principal puerto de Colombia.

Los factores socioeconómicos, políticos y privados, son la base de ejecución efectiva para el proyecto de un mega- puerto en el Urabá antioqueño a ser llamado Puerto Antioquia.

Las variables de educación, desarrollo sostenible, empleo, procesos productivos, inversión, transporte, infraestructura vial, experiencias pasadas, entre otros, definen el marco de estudio de la investigación realizada a continuación. De este modo el lector podrá identificar el presente y futuro de una región, país y apuesta empresarial.

Palabras clave

Logística, mega- puerto, Puerto Antioquia, Urabá, Antioquia, Autopistas para la Prosperidad, competitividad, desarrollo, progreso, PIO S.A.S, infraestructura, transporte.

Abstract

The following article pretends to give the reader an approach to reality in terms of the development of logistic processes in Colombia through the study of Uraba's background and the projects currently being executed in the zone as a strategy based on commercial dynamism for the country.

As a point for comparison, the current operations in the Port of Turbo were contrasted with those of the Port of Cartagena, which as of today is Colombia's most important marine port.

Elements related to socioeconomics, private and public policies, amongst others, are the pillars of an effective execution for a big scale project to be called Puerto Antioquia in the Golf of Uraba.

Variables such as education, sustainable development, employment, productive processes, investment, transportation, road infrastructure, past experiences, amongst others, define the frame of study in this investigation. This way the reader will be able to identify the present and past facts of a region, the country and a business commitment to progress and new opportunities.

Keywords

Logistics, big scale port, Puerto Antioquia, Uraba, Antioquia, Roads for Prosperity, competitiveness, progress, development, PIO S.A.S, infrastructure, transportation.

Introducción

Colombia es un país que cuenta con nueve puertos ubicados en la Costa Caribe y en el Pacífico. Estos tienen un papel importante para el comercio exterior del país y para su desarrollo.

En un mundo globalizado donde los países buscan tener un alcance macro y dar a conocer sus productos y servicios, la apuesta está en buscar ser cada vez más competitivos.

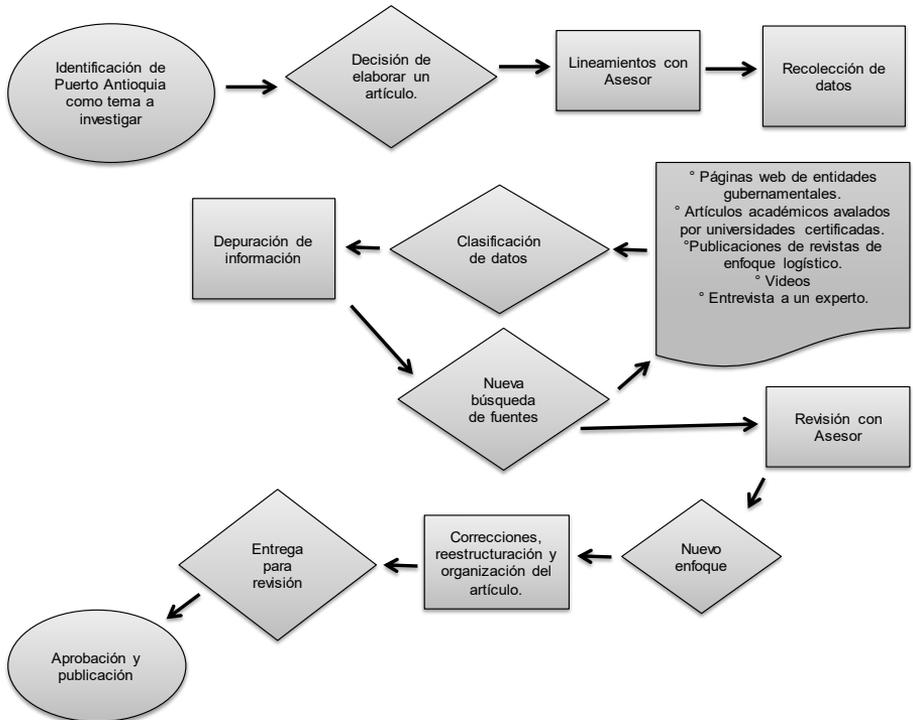
Con el fin de identificar y profundizar en los proyectos que se están planteando y ejecutando para aumentar la competitividad de Colombia, el siguiente artículo tiene como objetivo permitir un acercamiento al proyecto de Puerto Antioquia en Urabá como eje de progreso en el comercio exterior colombiano. De este modo se identificará lo que representa el proyecto en cuanto a oportunidades de negocio, impacto socioeconómico, inversiones y beneficios para el país con la operación de un mega- puerto ubicado en el Golfo de Urabá.

La importancia de esta investigación es que le permitirá al lector hacer una evaluación integral de las características primordiales de Urabá y Puerto Antioquia, podrá documentarse acerca del proyecto como una megatendencia logística, y también si es de su interés, encontrará beneficios que pueden ser de gran impacto para sus aspiraciones comerciales con el exterior, poniendo en consideración la integración de sus operaciones a través de este puerto.

Por medio de la investigación cualitativa y secundaria a partir de documentos oficiales de identidades público - privadas e investigación primaria a partir de entrevista a expertos, se presentará un análisis de Puerto Antioquia como eje principal de dinamismo en el comercio exterior.

• Metodología

Investigación cualitativa y secundaria a partir de documentos oficiales de identidades público - privadas e investigación primaria a partir de entrevista con un experto.



Fuente: Elaboración propia.

Contexto. Información investigada

La siguiente información es el resultado de la investigación realizada sirve para contextualizar la zona, el proyecto y el tema de estudio de manera integral.

Urabá- Contexto Geográfico

Urabá es la única región costera del departamento de Antioquia. Se encuentra ubicada en el noroccidente del departamento, limitando con el Mar Caribe, donde el Golfo de Urabá se encuentra con el Océano

Atlántico. También limitada al oriente con el departamento de Córdoba y al sur y al occidente con el Chocó.

Es una región conformada por 11 municipios, los cuales comparten características económicas de acuerdo a la zona en la que se encuentran ubicados. En la zona norte se encuentran Arboletes, Necoclí, San Juan de Urabá y San Pedro de Urabá. En la zona centro se encuentran Apartadó, Carepa, Chigorodó, Mutatá y Turbo. En el Atrato medio se encuentran Murindó y Vigía del Fuerte.

Urabá es reconocido por las siguientes características:

- ✓ Alto índice de biodiversidad.
- ✓ Abundante oferta hídrica respaldada por un índice de pluviosidad de 5000 a 7000mm.
- ✓ Diversidad cultural por el encuentro de las regiones Andina, Caribe y Pacífica.
- ✓ Crecimiento urbano acelerado.
- ✓ 498km de costa antioqueña.
- ✓ Ubicación estratégica donde existe un “cruce de las principales rutas marítimas y terrestres” (Gobernación de Antioquia, 2012b)

“Urabá es el lugar en la costa caribe más cercano a la concentración de 70% del PIB nacional.” (Gobernación de Antioquia, 2012b)

- ✓ Ecosistemas estratégicos: Golfo de Urabá, Litoral Caribe, las planicies aluviales de los ríos y sus sistemas humedales y acuíferos, la Serranía del Abibe y las Serranías de Baudó, Los Saltos y Darién.

Urabá Hoy

Población

“Urabá es la segunda subregión de Antioquia con mayor crecimiento poblacional desde 1985, con un cambio porcentual del 117%, que puede ser reflejo de las inmigraciones que recibe dado su potencial económico con la actividad bananera, ganadera y en alguna medida

por el desarrollo del sector agro-industrial.”(Gobernación de Antioquia, n.d.)

Urabá tiene una población de 580.000 personas. De acuerdo al Estudio Socioeconómico (Cámara de Comercio Urabá, 2013), se espera que para el 2020 esta subregión tenga una población de aproximadamente 748 habitantes, equivalente al 10% de la población antioqueña.

La siguiente tabla muestra la participación en crecimiento poblacional de los municipios que componen Urabá entre los años 2005 y 2012:

Municipio	2005	2010	2012	% Var 10-12	% part. 2012
Apartadó	131.405	153.319	162.914	6,3	26,7
Arboletes	30.738	35.212	37.124	5,4	6,1
Carepa	43.125	49.132	51.710	5,2	8,5
Chigorodó	58.911	67.103	70.648	5,3	11,6
Murindó	3.736	4.136	4.315	4,3	0,7
Mutatá	16.428	18.436	19.284	4,6	3,2
Necoclí	47.989	54.799	57.728	5,3	9,5
San Juan de Urabá	20.899	22.944	23.801	3,7	3,9
San Pedro de Urabá	28.772	30.029	30.536	1,7	5,0
Turbo	121.919	139.628	147.243	5,5	24,1
Vigía del Fuerte	5.487	5.530	5.543	0,2	0,9
Total Urabá	511.414	582.278	610.846	5,3	100,0

Fuente: DANE - Proyecciones población 2005 - 2020

Cabe resaltar que aquellos con mayor incremento en población son Apartadó, Chigorodó y Turbo, por lo contrario se encuentra Vigía del Fuerte, Mutatá y San Juan de Urabá como los menos poblados.

Calidad de Vida

“La condición de pobreza en la región es generalizada, de los once municipios que conforman la región, nueve presentan índices de pobreza y miseria entre el 90%- 100%, y los demás superior al 80%, esto se constituye en un escenario alarmante para el planteamiento de iniciativas de desarrollo regional y local” (Fenalco, 2011)

Las siguientes tablas presentan las condiciones de vivienda en la que viven los urabaenses:

ESTRATO	%	TIPO DE VIVIENDA	%	TIPO DE HOGAR	%
Bajo- bajo	71.4%	Casa	67.5%	Propio	62%
Bajo	22%	Rancho o vivienda de deshechos	25.8%	Arriendo ó subarriendo	20%
Medio- bajo	6.4%				
Medio	0.2%				

Fuente. Elaboración propia. Datos de (Fenalco, 2011)

Esta condición de pobreza, que puede ser respaldada por los datos presentados en las tablas, es un llamado de atención al Gobierno, quién ya está respondiendo con planes de educación y desarrollo a ser presentados más adelante en este artículo.

Situación Laboral

De acuerdo a un estudio realizado por la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Antioquia “.. además de los problemas más comunes de la región, como son las condiciones de pobreza de la población y las altas tasas de desempleo, el por qué el Urabá antioqueño presenta los índices de violencia más altos del departamento, originados en parte por los bajos salarios, los niveles de informalidad, la falta de oportunidades para la población con formación, las diferencias de género y el alto desempleo de los jóvenes.”(Mesa Callejas, López González, & Universidad de Antioquia, 2013)

SITUACIÓN LABORAL	%	# PERSONAS
Trabajando	71%	88075
Buscando trabajo	4%	5333
Estudiando	0.4%	463
Oficios del hogar	15%	18616
Rentista	0.3%	415
Jubilado/pensionado	2%	2147
Otra actividad	5%	5769
Incapacitado	3%	3760

Fuente. Elaboración propia. Datos de (Fenalco, 2011)

De la población que se encuentra trabajando, el 45% lo hacen en Agropecuaria, Silvicultura y pesca, el 19% en servicios sociales, comunales y personales, el 18.9% en comercio, hoteles y restaurantes, el 6.9% en construcción, el 5.5% en transporte, almacenamiento y comunicaciones, el 2.4% en industria, el 1% en establecimientos

financieros, inmuebles y otros, el 0.7% en electricidad, gas, agua y alcantarillado, y el 0.1% en minería.

Sector Empresarial

El sector privado y productivo de Urabá contribuye de manera activa al desarrollo de la región.

A diciembre de 2013, entre renovadas y matriculadas existen 7.273 empresas en Cámara de Comercio, ubicadas en los municipios de Dabeiba, Mutatá, Chigorodó, Carepa, Apartadó, Turbo, San Pedro de Urabá, San Juan de Urabá, Arboletes y el corregimiento de Belén de Bajirá.

Según el DANE, el 57.1% de los establecimientos económicos de Urabá se dedican al comercio, el 35.5% a los servicios y el 7.4% a la industria.

Actividades Económicas

Urabá tiene un gran potencial en el sector agrícola por actividades económicas de agricultura, pesca, ganadería, caza y silvicultura. Existen unas determinadas microrregiones donde predominan dichas actividades.

En el norte (Necolí, Arboletes y parte de la zona montañosa de Turbo y San Pedro de Urabá), predomina la ganadería extensiva, donde se cuenta con una extensión de tierra de 364.000 hectáreas.

El centro (parte de de Turbo, Apartadó, Carepa, Chigorodó y Mutatá), es el punto estratégico para el desarrollo agrícola, impulsado por las plantaciones de cacao, banano, palma, plátano para exportación, arroz mecanizado y ganadería. El terreno es extenso y puede usarse para cultivos anuales y arbustivos, al igual que para la ganadería.

La microrregión de montaña (Gran parte de la serranía de Abibe al norte y los municipios de Dabeiba, Murindó, Uramita, Vigía del Fuerte, así como, parte de los municipios de San Pedro, Turbo, Apartadó, Carepa, Chigorodó y Mutatá, al sur.), es la que mayor extensión de tierra tiene, 551.000 hectáreas, pero su potencial agrícola es menor por la calidad de los suelos y la topografía. (Machado C, n.d.)

Las limitaciones de la agricultura se dan por las condiciones climáticas y las deficiencias en obras de riego y drenaje. Adicionalmente, la infraestructura para la comercialización y la carencia de un puerto apto para la exportación encarecen los costos del manejo de los productos de la región.

Apuestas Productivas

Urabá apuesta por una producción diversa y sostenible del banano, plátano, cacao, palma, caucho, piña, acuicultura, piscicultura y la reforestación. Si bien estas actividades son fuertes en su potencial, vale la pena profundizar en aquellas que ya están establecidas en la región de manera organizada.

“La zona de Urabá reconocida nacional e internacionalesmente como una de las tierras más ricas y fructíferas para el banano, la piña y productos exóticos, es también un importante punto para el comercio exterior que ha logrado desarrollarse en los últimos 50 años.”(Urabá, 2014)

El banano, sembrado en 33.000 hectáreas en la zona de Urabá, es el producto más característico y el más conocido por su importancia en el desarrollo socioeconómico de la región. Su exportación ha presentado el siguiente comportamiento en los últimos años:

Exportaciones Colombianas de Banano- Urabá & Colombia (Volumen y valores en miles)

URABÁ

AÑO	Volúmen	Partic.	Valor	Partic.	Área	Partic.
2010	71948	75.05%	534662	74.92%	33500	72.83%
2011	70637	74.97%	548886	74.53%	34800	73.35%
2012	64421	74.97%	545224	74.53%	35102	73.35%
2013	68150	70.93%	589458	71.08%	35425	73.32%

COLOMBIA

AÑO	Volúmen	Valor	Área
2010	95865	713658	46000
2011	94224	736424	47443
2012	89800	759019	48302
2013	96077	829252	48325

Fuente. Elaboración propia. Datos de (Augura, 2014)

Se puede observar que el % de participación de la región en las exportaciones colombianas de banano ha permanecido por encima del 70%, lo restante es proveniente de Santa Marta, zona que también cuenta con una actividad económica bananera representativa.

El plátano es un producto que presenta una reducción en sus exportaciones desde la zona de Urabá, lo cual ha significado la pérdida de aproximadamente 6.000 empleos. Sin embargo, existen 50.000

hectáreas de siembra de las cuales 14.744 están destinadas para cosechas destinadas a la exportación y 4.800 predios productores.

El cacao es aún un producto marginal en la actividad productiva de la región y un cultivo de tardío rendimiento, actualmente se da en Apartado, siendo óptimo en Necoclí y Turbo. (Incoder, n.d.)

La piscicultura en el continente está sin explotar, con excepción de pequeños proyectos en Arboletes. La producción de pescado en la región debido a su potencial hídrico puede plantarse naturalmente. (Incoder, n.d.)

Se ha identificado que en el Golfo de Urabá se lleva a cabo la pesca artesanal y que la acuicultura se hace de forma marginal.

Finalmente, la reforestación de tipo comercial es una actividad viable dada las características que presentan los suelos de amortiguamiento.

Proyecto Regional Integral para el Desarrollo de Urabá

“La Gobernación de Antioquia, a través de su Plan de Desarrollo "Antioquia la Más Educada", se trazó como objetivo estratégico el diseño y ejecución del Proyecto Integral para el Desarrollo de Urabá, el cual parte del reconocimiento de potencialidades y capacidades de la región para generar desarrollo y de la necesidad de superar los obstáculos que han tenido marginada a su población de los beneficios del desarrollo e impedido la integración de esta región con el departamento, el país y el mundo.” (IDEA, 2014)

En Antioquia, la Gobernación ha logrado crear un fuerte impacto con su lema "Antioquia la más educada", lo cual le da una importancia predominante a la educación como base fundamental del desarrollo. Esto ha generado conciencia en los jóvenes antioqueños, quienes buscan ser los más competitivos a nivel intelectual.

Según Julián Arbeláez, representante para Antioquia de la Agencia de Cooperación e Inversión, “el gobierno departamental y nacional busca convertir a Urabá en el polo de desarrollo para la inversión extranjera, como también promover el desarrollo de la región de una forma diferente.” (Urabá, 2014)

De este modo, el proyecto plantea seis líneas de trabajo para el desarrollo: Urabá Educada, Sostenible, Socialmente Comprometida, Conectada, y Portuaria e Industrial.



Fuente. (Gobernación de Antioquia, 2012a)

La educación es un factor decisivo para el desarrollo de una región y un país, por esta razón es indispensable fomentar e impulsar la educación de la población urabaense.

La inversión en este tema ha sido de 42 mil millones de pesos por el gobierno departamental y garantiza el acceso de los jóvenes de Urabá a la educación superior en profesiones muy afines a lo que será el desarrollo de la zona.

A través de la regionalización de la Universidad de Antioquia, se han consolidado tres sedes de educación superior para impactar positivamente a Urabá. Estas están ubicadas en Turbo, educación en Ciencias del Mar, en Apartadó, educación en Ciencias Básicas, y en Tulenapa (Carepa), educación en Ciencias Agrícolas. Se han creado becas para facilitar el acceso de aspirantes a estos programas.

Adicionalmente, se cuenta con programas técnicos, tecnológicos y de interés ofrecidos por el SENA, el Politécnico Colombiano Jaime Isaza Cadavid y el Tecnológico de Antioquia. Los programas tienen un enfoque agroindustrial, entre ellos se ofrecieron en el 2013: Producción agropecuaria, Acuicultura, Alimentos, Oceanografía, Cultivo de caucho natural, Producción pecuaria, entre otros.

Por otro lado, la cultura y el deporte son parte de la educación. En este aspecto se han creado programas de desarrollo deportivo orientados hacia el alto rendimiento en las disciplinas de atletismo, boxeo, béisbol y fútbol, entre otros.

Como región multiétnica, la cultura es el elemento integrador que crea una identidad regional preservando la diversidad cultural. Para esto el Politécnico Jaime Isaza Cadavid ha creado programas de formación, promoción y especialización en Arte y Cultura.

En la línea de trabajo por una Urabá Sostenible, se tiene la biodiversidad como el mayor capital de la región. Para este enfoque, se plantea una estrategia que pretende alcanzar de forma integral los siguientes objetivos:

✓ **PRESERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD**

- Asegurar un sistema de áreas protegidas de los ecosistemas estratégicos, buscando enfrentar las principales amenazas ambientales y generar beneficios económicos con dicha preservación.
- Corredores biológicos

✓ **RECUPERACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD**

- Restauración ecológica de los ecosistemas degradados y reducción de los impactos ambientales derivados de los procesos productivos.

✓ **CONOCIMIENTO DE LA BIODIVERSIDAD**

- Centros de investigación para la construcción de conocimiento colectivo en la caracterización de los componentes de biodiversidad, las prácticas tradicionales y la valoración económica de los recursos biológicos y ambientales.

✓ **APROVECHAMIENTO SOSTENIBLE DE LA BIODIVERSIDAD**

- Proyectos productivos con los habitantes de la región a partir de la explotación no extractiva de recursos biológicos.
- Mecanismos de certificación de sostenibilidad.
- Promoción de actividades de Silvicultura con las comunidades nativas.

La Sostenibilidad también se trabaja desde el turismo, es por esto que ligado a la riqueza cultural y natural de la región se pretende ofrecer las siguientes actividades:

✓ **ECOTURISMO EN EL GOLFO DE URABÁ**

- Área de ecoturismo de playa y aventura de proyección internacional.

✓ NAVEGANDO EL ATRATO

- Descubrir y disfrutar las riquezas naturales y culturales únicas de la zona.

✓ SOL & PLAYA EN LA COSTA CARIBE ANTIOQUEÑA

- Variedad de paisajes naturales que harán de ésta una zona de ecoturismo de sol y playa de escala nacional.

“La infraestructura de movilidad y la capacidad integradora de los ríos permitirán conectar y articular a las comunidades entre sí y las actividades productivas con el mercado.” (Gobernación de Antioquia, 2012a)

Se busca alcanzar las siguientes condiciones de movilidad en, desde y hacia la región:

✓ CONEXIONES TERRESTRES DE CALIDAD

- Autopistas para la Prosperidad
- Transversal de las Américas
- Circuitos regionales
- Rehabilitación de la vía actual

✓ DESARROLLO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y FLUVIAL

- Consolidación de rutas marítimas (nacionales e internacionales)
- Conexión panamericana por medio de un ferry.
- Aprovechamiento el Atrato para el transporte fluvial.

✓ CONECTIVIDAD AÉREA A LA ALTURA DEL DESARROLLO DE LA REGIÓN

- Aeropuerto de Carepa (perspectiva internacional)
- Aeropuerto de pequeña escala en Capurganá
- Aeropuerto de carga en Necoclí

Para alcanzar una Urabá Industrial, Agroindustrial y Portuaria, la estrategia se basa en el aprovechamiento de la localización estratégica para las actividades portuarias e industriales a través de:

✓ NUEVOS DESARROLLOS INDUSTRIALES Y ZONAS FRANCAS

- Aprovechamiento de la localización costera y las ventajas competitivas de la región (servicios públicos e infraestructura para macrodemandas).

- ✓ SISTEMA PORTUARIO DE TALLA INTERNACIONAL

- Homologación de la operación portuaria bananera existente.
- Puerto granelero y Zona Franca en Apartadó.
- Zona industrial Portuaria al norte de Urabá.

- ✓ CONSOLIDACIÓN DE UN POLO URBANO REGIONAL

- Inducción del desarrollo urbano para la consolidación de un Polo Urbano Regional de tamaño intermedio.

En temas de Agroindustria, siendo este un motor de desarrollo, se busca:

- ✓ PRODUCCIÓN DIVERSA Y SOSTENIBLE

- Diversificación y tecnificación de cultivos para obtener productos de primera calidad.
- Protección de los recursos humanos y naturales.

- ✓ GESTIÓN SOSTENIBLE DEL AGUA

- Sistema de riego y cuidado de las fuentes hídricas.
- Suministro de agua potable para la población.

- ✓ CADENAS DE PRODUCCIÓN EFICIENTES Y CENTROS DE SERVICIO FORTALECIDOS

- Fortalecimiento de las cadenas productivas.
- Consolidación de centros de servicio para el maíz, sorgo, alimentos para animales y producción avícola, porcícola y piscícola.

Finalmente, como estrategia para el desarrollo social equitativo e incluyente, se trabajan los puntos de: superación de la pobreza, acciones integrales de corto plazo y alianzas público- privadas para el desarrollo.

En primer lugar, se plantea una inversión de más de 1 billón de pesos para un desarrollo social sustentable, vivienda digna y servicios públicos, desarrollo productivo, e infraestructura y energía.

Con las acciones integrales de corto plazo, se busca reducir la pobreza y dignificar la calidad de vida de los urabaenses.

Por último, con las alianzas público- privadas se articulan los objetivos del desarrollo de la región como logro en común.

En el marco legal, la estrategia pretende formalizar la propiedad de la tierra, ofrecer seguridad y justicia, y fortalecer los gobiernos locales. Esto con el fin de construir Estado para impulsar el desarrollo urabaense.

Cabe resaltar, que los factores detonantes de desarrollo en el corto plazo dentro de este plan de acción van ligados a la infraestructura para la movilidad, un sistema industrial y portuario, y finalmente un sistema de educación superior que articule todas las actividades de la región.

Turbo- Operación portuaria actual

La importancia del municipio de Turbo por su ubicación estratégica y por ser dueño del Golfo de Urabá en su mayor extensión, hace que este sea un punto clave para la competitividad comercial del país. Es el único puerto con el que cuenta el departamento de Antioquia.

“Turbo es un puerto internacional sin muelle, que surte de banano a todos los países del mundo, es un puerto fluvial de la cuenca del río Atrato que se comunica con Quibdó y puertos intermedios, es un puerto de cabotaje que sostiene un comercio regular con Cartagena, las costas del Urabá chocoano y Colombo-Panamá.” (Alcaldía de Turbo, 2012)

La infraestructura actual está destinada a atender las necesidades de las empresas bananeras, y cuenta instalaciones ubicadas en Nueva Colonia y Zungo. Sin embargo, no sólo las empresas bananeras hacen uso de estas instalaciones, también existe un flujo representativo de otro tipo de mercancías.

“Por el embarcadero de Urabá no solo sale banano sino flores y otros productos. Además por allí entran papel, algodón, maquinaria, vehículos, carne, resinas y fertilizantes para ciertos cultivos.” (Telemedellín, 2011)

Las instalaciones en Nueva Colonia están a 3km de las desembocadura del Río León, el cual tiene un ancho de 100m y una

profundidad promedio de 3m. El canal de acceso tiene aproximadamente 50m de ancho y 3m de profundidad. Ambos requieren dragados de forma periódica.

Las instalaciones en Zungo están a 10km de la boca del Río León, 7.4km sobre el cauce y 2.6km del canal que comunica al río con las instalaciones del puerto.

La operación portuaria se apoya con la utilización de barcazas con capacidades de 360 Ton que pueden transportar hasta 12 contenedores, y barcazas de 160 Ton que pueden transportar 4 contenedores. Estas viajan hasta los buques fondeados en el Golfo de Urabá.

Se cuenta con una variedad de equipos de cargue, desde puentes-grúas con capacidad de 30 Ton, hasta sistemas de riel sinfín utilizados para mover carga palletizada.

“Algunos estudios preliminares presentados para el Terminal de Urabá, auguran que el Sistema Portuario es necesario, viable y posible.” (Taborda Rodríguez, n.d.)

Se esperaría que una vez se realicen las inversiones necesarias, se generen entre 2.5 y 3 millones de toneladas adicionales de carga al año destinadas a la exportación. Donde el café y otros productos colombianos empezarían a salir del país desde Urabá hacia los diferentes mercados internacionales.

“Lo que existe hoy en Urabá es un embarcadero construido por los empresarios del banano para exportar.” (Telemedellín, 2011)

Las inversiones no sólo son necesarias para el desarrollo de un mega puerto, también son necesarias para la construcción de una vía de acceso adecuada a Urabá.

“Sin vía de acceso en condiciones competitivas, no se puede pensar en un nuevo puerto.”(Taborda Rodríguez, n.d.)

Adicionalmente, aunque el puerto ha sido fuente de proceso, también ha generado ilegalidad a lo largo de la historia, representado en

narcotráfico y tráfico de personas. Esta es la doble cara que el puerto representa y una de las dificultades a combatir en el desarrollo de un megaproyecto portuario.

Puerto Antioquia

“La Ubicación de un puerto de gran envergadura en Urabá es beneficiosa para Medellín y Antioquia, porque facilitará el acceso de esta región a mercados globales, al impulsar la producción industrial y comercial del país. Además, el terminal marítimo se convertirá en la zona de mayor progreso económico y social del departamento, a través de su cercanía con el canal de Panamá y el fácil acceso a los Mercados de EEUU y Sudamérica.” (Legiscomex.com, 2013)

Con la construcción del Puerto de Antioquia, el departamento se beneficiará enormemente, ya que este abre las puertas a mercados internacionales en materia de comercialización de todo tipo de productos originarios no solo de la región sino del país. Esto promueve a nivel nacional el emprendimiento para la creación de nuevas empresas, productoras y generadoras con una visión global de sus mercados objetivo.

Puerto Antioquia será construido en el Golfo de Urabá, específicamente en la Bahía Colombia.

“Puertos, Inversiones y Obras S.A.S. ha acordado desarrollar la Conseción Portuaria Bahía Colombia de Urabá, que será conocida como Puerto Antioquia” (PIO S.A.S.)

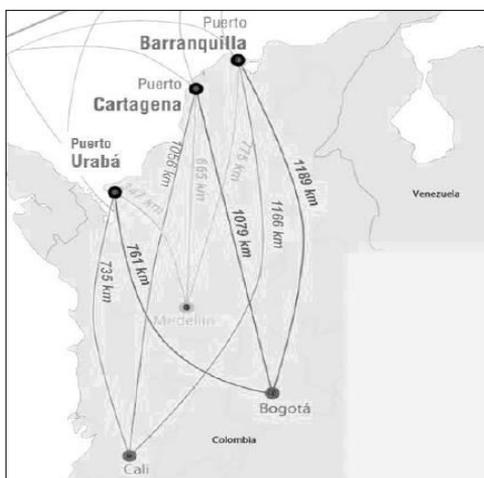
“Se espera que el Puerto pueda atraer 4.7 millones de toneladas, especialmente en gráneles sólidos y carga suelta, las cuales serían el 56% y el 25% respectivamente del mercado potencial del puerto.”(Puerto Bahía Colombia de Urabá & Henríquez Gallo, n.d.)

Considerando que Antioquia es el departamento que más importa graneles, seguido por Cundinamarca, el Valle del Cauca, Atlántico, Santander y Bolívar, se esperaría que este proceso se facilite y se vuelva más dinámico con la construcción de un nuevo puerto de mayor capacidad.

“En total se importan 9,51 millones de toneladas de gráneles en todo el país, de los cuales, el 25% corresponde al Departamento de Antioquia, el mercado natural de Urabá, con 2,38 millones de toneladas importadas de gráneles.”(Puerto Bahia Colombia de Urabá & Henríquez Gallo, n.d.)

En el comercio exterior existe un factor crítico que determina la competitividad internacional de un país: los costos logísticos, el cual afecta de manera negativa los costos de producción y de operación de las empresas cuando se tienen altos costos de transporte terrestre. Sin embargo, Puerto Antioquia cuenta con una ubicación estratégica que le permite una mayor competitividad en comparación con otros puertos colombianos, principalmente en relación con el puerto ubicado en Cartagena.

Puerto Antioquia será “El puerto sobre el Atlántico mas cerca de los principales centros de producción y consumo del país.” (PIO S.A.S.)



Fuente. (Puerto Bahia Colombia de Urabá & Henríquez Gallo, n.d.)

La imagen muestra un comparativo de las distancias entre Cali y Bogotá, como centros de producción colombiana, y los principales puertos de Colombia. Haciendo claridad del beneficio en términos de distancia que representa un puerto en Urabá.

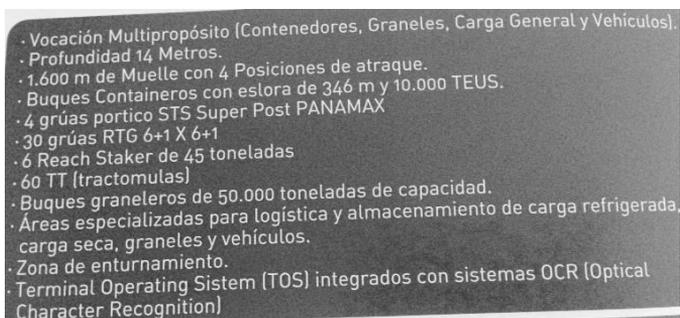
En cuanto a los demás puertos de producción se tiene una diferencia en distancia que entra a jugar un papel de competitividad ligado a los tiempos de respuesta a clientes extranjeros y al tiempo de tránsito para importaciones en Colombia.

Centro de Producción	Distancias en km		Diferencia km (%)
	Cartagena	Turbo	
BOGOTÁ	1.101	739	362 (33%)
MEDELLÍN	1012	340	303 (47%)
MANIZALES	910	534	303 (36%)
PEREIRA	858	555	303 (35%)
ARMENIA	837	607	303 (33%)
CALI	643	779	233 (23%)

Fuente. Elaboración propia. Datos de (Puerto Bahía Colombia de Urabá & Henríquez Gallo, n.d.)

Cabe resaltar que el sector privado le apuesta al desarrollo de este puerto. Como ejemplo, en Industrias Haceb “... el jefe de abastecimiento de la organización, David Giraldo, resaltó fortalezas como la descongestión del puerto, la buena oferta vehicular, la fluidez de la operación, bajos costos del handling, reducción de tiempos en el tránsito terrestre, al igual que la reducción en los fletes carreteros.”(Zona Logística, 2014)

Por otro lado, “El director de Operaciones y Logística del Grupo Familia, Diego Luis Saldarriaga, hizo a su vez una presentación en la que indicó que el grupo empresarial lleva más de una década teniendo operaciones en Urabá, y destacó las características competitivas de la zona, aunque advirtió que no dejan de lado otros lugares que pueden resultar interesantes, como Tuluá.”(Zona Logística, 2014)



Fuente. (PIO S.A.S.)

Un puerto multipropósito marca la diferencia para una región señalada como netamente bananera, es por eso que “La Agencia

Nacional de Infraestructura (ANI), señaló que el Puerto de Urabá ha sido manejado hasta ahora por las compañías bananeras. Desde el 2009, el Gobierno Nacional incluyó éste proyecto dentro del Plan Nacional de Desarrollo, en el cual se comprometió a crear una conexión vial de altas especificaciones entre Medellín y esta región. Igualmente, se propuso buscar una mayor participación de más industrias privadas diferentes a las bananeras, interesadas en exportar e importar a menores costos.”(Legiscomex.com, 2013)

Autopistas para La Prosperidad

En búsqueda de ser un país competitivo y avanzado en materia de infraestructura, Colombia avanza en su estrategia que consiste en construir carreteras que permitan conectar al país con puertos y aeropuertos de alta capacidad.

Los mayores interesados son los usuarios aduaneros, tanto antioqueños como del resto de las regiones, quienes apuestan por un sistema logístico integral de talla mundial.

Este ambicioso proyecto es indispensable para el funcionamiento óptimo de Puerto Antioquia. Los principales beneficios son:

- ✓ Mayor competitividad para Antioquia y demás zonas productivas del país.
- ✓ Articulación con la Transversal de las Américas, los circuitos viales regionales.
- ✓ Rehabilitación de la vía actual.
- ✓ Abrebocas para una nueva logística.
- ✓ Referente de desarrollo a nivel internacional.
- ✓ Un ahorro de 60% de Medellín a Urabá (de 10 horas a 4 horas)
- ✓ Generación de empleo en el noroeste del país en su etapa de construcción (2015- 2020)

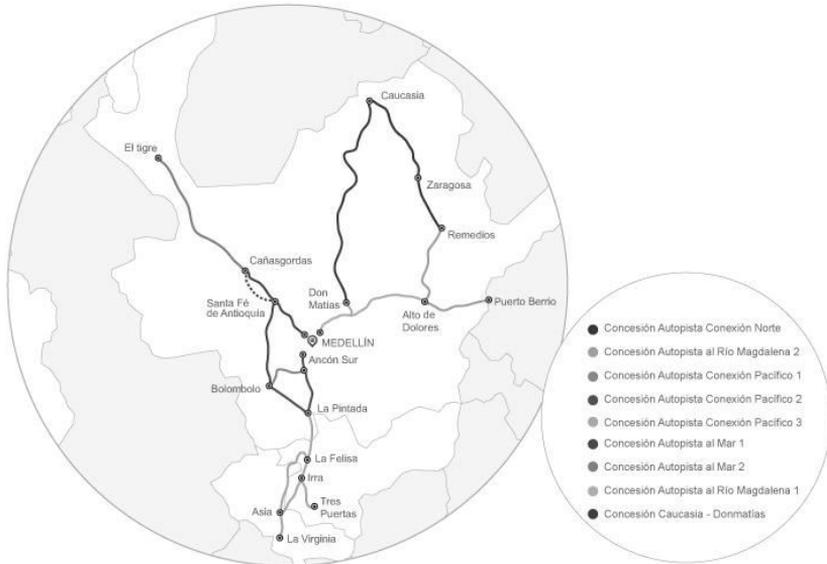
“Antioquia será una Nueva Antioquia, con la más moderna y competitiva infraestructura. El proyecto de Autopistas para la Prosperidad es completamente nuevo, es una realidad y se volvió viable cuando este Gobierno dijo: ¡Hagamos las cosas bien!”(Ministerio de Transporte, 2013)

Características del proyecto

“Los 44 billones de pesos que el Gobierno planea invertir en dobles calzadas se convertirán en el motor que dinamizará los negocios y el empleo.”(Portafolio, 2013)

El proyecto estará conformado por vías en doble calzada, con servicios de ambulancia, policía, teléfonos, grúas, señalización con estándares internacionales, seguridad, andenes y aceras amplios.

Su planteamiento está contemplado por el Conpes 3770 Sep 16/13 y contempla la construcción de 9 concesiones equivalentes a \$14 billones de inversión.



Fuente. (Andrade Moreno, 2013)

- **Resultados y/o hallazgos**

Se realizaron 2 entrevistas a expertos colombianos en el tema de logística integral y comercio exterior: Julián David González (JDG- AVON), Analista de importaciones de AVON Colombia S.A.S., y Juan David Mejía (JDM- ESTRA), Analista de Comercio Exterior de Industrias ESTRA S.A. Sus observaciones fueron las siguientes:

Entrevista a los expertos

1. ¿Cómo ha sido la experiencia logística para su empresa en Turbo?

JDM- ESTRA: “Muy enriquecedora, se arrancó hace 5 años, siempre se tenía cierto temor en la parte de seguridad, pero fue un temor que con una visita y con el inicio de las operaciones fue desapareciendo, ya que es muy confiable la operación. Entonces ha sido una experiencia muy enriquecedora donde somos ejemplo de la operación de impo como de exportación y se puede recomendar a ojo cerrado, porque todos esos mitos que se tenían de la zona no son válidos y hemos visto que no hemos tenido inconveniente con nada.”(Ballesteros & Mejía, 2015)

JDG- AVON: “Actualmente, estamos realizando estudios de viabilidad para iniciar operaciones por Urabá, sin embargo tenemos planeado iniciar una prueba piloto en aproximadamente 2 meses.

Inicialmente queremos manejar por esta vía las importaciones provenientes de México de materias primas y componentes para la producción de cosméticos, si la oferta de transporte mejora se puede incluir Estados Unidos.”(González & Guerra, 2015)

2. ¿Qué factores determinantes hacen que la empresa prefiera Turbo sobre Cartagena u otros puertos colombianos?

JDM- ESTRA: “Dentro de los factores hay varios, el principal es el tiempo, vemos que una mula con materia prima de 34 ton desde Turbo hasta Medellín se demora 8 horas, con la vía la actual, mientras que una tracto mula desde Cartagena hasta Medellín tiene un tiempo de

tránsito de 12 a 16 horas y adicional a eso los costos de Cartagena hacia Medellín son más altos de los que se tienen desde Turbo.

Por otro lado, si nos ponemos a compara los gastos portuarios, el ahorro por Turbo es de aproximadamente un 50%”(Ballesteros & Mejía, 2015)

JDG- AVON: “Principalmente nuestro interés es el de reducir costos y tiempos de tránsito y operación. Nuestra empresa trabaja bajo un objetivo claro de tener un tiempo de respuesta óptimo y consideramos que Urabá es una buena alternativa para acortar los lead times dentro de nuestra cadena de abastecimiento.”(González & Guerra, 2015)

3. ¿Cuáles considera usted son los puntos críticos a mejorar en materia de infraestructura y/o operación?

JDM- ESTRA: “Una de las debilidades que tiene en este momento Turbo, es que solamente tiene unos destinos definidos con sus propios barcos. Afortunadamente para nosotros desde Houston hacia Turbo lo utilizamos con la porción de materia prima, pero para exportación solo contamos con un destino que es Costa Rica, que es al país a donde llegan los barcos inicialmente.

Si ellos tuvieras más buques y más rutas, pues abastecería a otro mercado como el que utilizamos por Cartagena que es el de Panamá, México y las costas del Caribe como son República Dominicana y Jamaica.

Conociendo la operación no tiene pero a nivel logístico, como debilidad es que no tiene más rutas”(Ballesteros & Mejía, 2015)

JDG- AVON: “Dos factores a mejorar son la poca oferta de navieras. Actualmente, sólo opera una naviera por Urabá, Isabella Shipping, lo cual limita las negociaciones de fletes y la capacidad dedistribución de prioridades y volúmenes de carga”. (González & Guerra, 2015)

4. ¿Qué tan viable y cercano ve usted el proyecto de Puerto Antioquia?

JDM- ESTRA: “Es un proyecto importante, ya va muy avanzado, hemos participado en muchas charlas por ser usuarios de Urabá, donde nos han mostrado el proyecto, los avances, la infraestructura que se está adelantando a través de Autopistas de la Prosperidad en la zona para precisamente darle una mayor viabilidad al proyecto a nivel de transporte terrestre. Arranca en julio ya la construcción. Son 60 hectáreas en el Río Leon, donde quedará ubicado el puerto.

Le va a dar mucha dinámica al comercio internacional de la zona de Antioquia y de otras partes del país.

Queda en una zona donde tiene vías, lo que es las Autopistas de la Prosperidad, entonces va a ser muy fácil llegar.

La estructura del puerto como tal en el proyecto, es un puerto de última generación. Va a ser construido por una firma que construyó puertos en Costa Rica y que tiene mucha experiencia en el manejo portuario.

Va a quitar cargas a Cartagena por costos y tiempos.

Aunque Uniban tiene su propia infraestructura, va a ser un puerto que va a recibir otro tipo de cargas y va a permitir darle más capacidad de la que tiene en este momento, que es de 4 millones de toneladas por año.

Además, es la única operación en el mundo que figura en aguas abiertas, donde un buque está en el Golfo de Urabá y hace operación de cargue y descargue en el agua, donde no hay ningún tipo de muelle.

Finalmente, va a permitir la entrada de más líneas navieras y esto va a ofrecer más destinos de exportación y va a permitir que la carga de Antioquia y otras regiones del país salga por ese puerto con menores tiempos de tránsito a destinos del Caribe, Centro América y Norte América.”(Ballesteros & Mejía, 2015)

JDG- AVON: “Considero que el proyecto es 100% viable, siempre y cuando se defina e implemente la infraestructura planeada. Una vez se presenten avances en el proyecto, será más fácil tener esa mayor oferta de navieras y capacidades requeridas.”(González & Guerra, 2015)

5. ¿Qué impacto socioeconómico considera que puede tener Puerto Antioquia para la región y el país?

JDM- ESTRA: “Un desarrollo grandísimo para la región, puesto que no solamente va a funcionar el puerto. Van a haber empresas que se van a ubicar en la región, eso va a generar empleo y las universidades van a tomar mucho poder en áreas que tienen que ver con la parte de aguas, ríos e ingenierías.

Va a traer un dinamismo y va a generar un crecimiento en la zona importante.”(Ballesteros & Mejía, 2015)

JDG- AVON: “Un impacto positivo en pro de un desarrollo logístico jalonado por un puerto económico. La competitividad de la región aumentará y con ella la calidad de vida de la región. Se abriría la posibilidad de emprender a nivel internacional para más empresas.”(González & Guerra, 2015)

6. ¿Qué invitación le hace usted a los colombianos respecto al comercio exterior del país por Urabá?

JDM- ESTRA: “A todas las personas que manejen logística, conozcan la zona, enamórense del proceso, porque es un proceso logístico muy confiable, económico y seguro.

Es una zona que a futuro puede ser uno de los puertos más importantes del país.”(Ballesteros & Mejía, 2015)

JDG- AVON: “Que vayan y conozcan el puerto actual y el proyecto en ejecución. Hay que apostarle a este tipo de mejoramiento.”(González & Guerra, 2015)

Estas entrevistas contrastan dos perspectivas, el punto de vista de una empresa que lleva varios años operando por Urabá, y otro punto

de vista de una empresa que apenas va a incursionar una nueva oportunidad logística. Ambas, son importantes puntos de referencia para otras empresas colombianas que quieran mejorar sus operaciones de comercio exterior. La experiencia de los usuarios actuales de Urabá facilita este acercamiento y permite que el proyecto de Puerto Antioquia en ejecución tome los puntos a mejorar para rediseñar y modernizar la operación actual generando un impacto positivo.

Los hallazgos de la investigación realizada, son muestra de que existen grandes expectativas en una región del país que puede ser catalogada como escasa en educación y calidad de vida, pero que tiene todo el potencial para ser una región de progreso y ejemplo para los colombianos y otros países en desarrollo.

Es importante reconocer que se está construyendo bienestar para las comunidades de la zona con la ejecución del Proyecto Integral para el desarrollo de Urabá sobre el cual se profundizó en esta investigación.

Puerto Antioquia es un mega proyecto cuyo éxito no depende netamente de la inversión y tecnología aplicada en la modernización del puerto, el mismo va ligado a una cadena de actores, entre ellos los habitantes de la zona, empresarios colombianos, el gobierno, inversionistas extranjeros, contratistas y un sin número de personas que aportan con su trabajo hacia un mismo objetivo: una zona con operaciones logísticas de talla internacional donde los habitantes de la zona y las empresas colombianas se sienten seguras y a gusto de ser usuarios del puerto.

“En el 2020 Urabá será región con desarrollo humano integral. Territorio de importancia estratégica mundial, verdadero centro de logística, servicios y comercio nacional e internacional que aprovechará al máximo su moderno sistema portuario.

Sus tres zonas estarán altamente integradas: entre sí, con Antioquia, Colombia y el mundo, mediante transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo.

Sus habitantes y el sistema productivo territorial, impactados favorablemente por el proyecto Pescadero Ituango.

Población educada, justa, pacífica y en armonía con la naturaleza. Orgullosa –además– de su riqueza étnica y pluricultural.”(Comisión Tripartita, 2011)

Son muchas las apuestas y expectativas que se tienen con las operaciones portuarias en Urabá, pero la historia indica que el sector privado es quien más ha jugado sus cartas para tenerla funcionando. Los bananeros han sido quienes construyeron los canales donde opera hoy el puerto de Turbo, han adecuado las instalaciones de almacenamiento y control de las autoridades, han invertido en barcasas y maquinaria requerida para la operación, y han asumido el dragado de los canales utilizados para el movimiento de carga hacia el Golfo.

Colombia tiene mucho por mejorar en materia de infraestructura y competitividad. Destacando causas como la inseguridad, carreteras no aptas para una capacidad requerida en el flujo de tracto mulas, narcotráfico, costos del combustible, corrupción, procesos aduaneros lentos, retrasos, tiempos de tránsito desfavorables, y entre otros, por los cuales se ha dificultado el proceso de apertura al mundo y como consecuencia no se ha tenido un nivel de operación óptima en procesos de comercio exterior.

De acuerdo a las mediciones internacionales de competitividad, existen tres indicadores importantes que clasifican el dinamismo de un país: el FEM (Foro Económico Mundial), IMD (Índice de competitividad del Institute for Management Development) y el Índice de Facilidad para Hacer Negocios del Banco Mundial (DB).

“Según los últimos datos, Colombia ocupa en el FEM (2007) la posición 69 entre 131 países; en el IMD (2008), la posición 41 entre 55 países; y en el DB (2007), la posición 66 entre 178 países.”(Departamento Nacional de Planeación, 2008)

Sin embargo, las diferentes entidades no gubernamentales y gubernamentales han unido sus esfuerzos en cambiar esta realidad y

abrir nuevas posibilidades para el país y su interacción con los mercados internacionales, buscando progreso, competitividad y cambios positivos.

“Colombia trabaja conjuntamente con la OMC (Organización Mundial del Comercio) y la OMA (Organización Mundial de Aduanas) en las iniciativas de facilitación del comercio, que cumplen con el objetivo de dinamizar el flujo de mercancías y mejorar la competitividad del sector de comercio.”(PROEXPORT COLOMBIA, 2014)

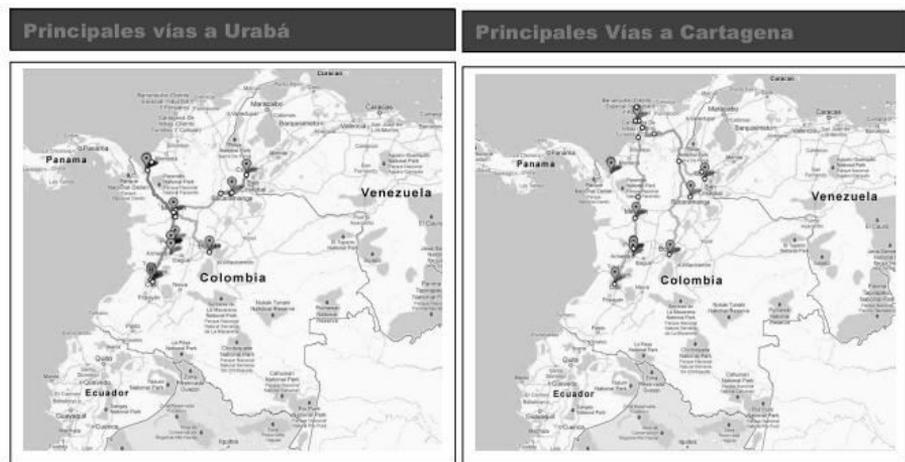
Haciendo un comparativo se identifican las principales diferencias determinantes, diferentes al tránsito terrestre interno, entre las operaciones por Cartagena y Turbo. Estas diferencias cambiarán con la ejecución del proyecto de Puerto Antioquia, pero actualmente se tienen las siguientes características:

ZONA PORTUARIA	NAVIERAS	CONSOLIDADORES	RUTAS	PUERTOS DE DESTINO	PARTICIPACIÓN DE LAS RUTAS
CARTAGENA	26	8	1652	472	44%
TURBO	2	0	6	5	0.16%

Fuente. Elaboración propia. Datos de: (PROEXPORT COLOMBIA, 2014)

Una de las fortalezas para la construcción de Puerto Antioquia, es su favorable ubicación para acortar las distancias entre el puerto y las principales ciudades, lo que reducirá los costos de los procesos de exportación e importación.

La conectividad vial por otro lado, juega un rol muy importante. Dado que del flujo seguro y ágil por las carreteras del país, depende el tiempo de respuesta y el alcanzar costos óptimos de transporte terrestre. Las vías actuales y las Autopistas de la Prosperidad, son entonces fundamentales en este proceso de crecimiento logístico.



Fuente. (Araújo Ibarra, 2014)

Estas diferencias se convierten en beneficios para los empresarios antioqueños, ya que internacionalmente el costo de mover una tonelada por Kilometro es de 1 centavo de dólar, mientras que en Colombia es de 6 centavos de dólar (únicamente el transporte terrestre). Al disminuir las distancias, el costo total para exportar o importar un producto resultaría menor.

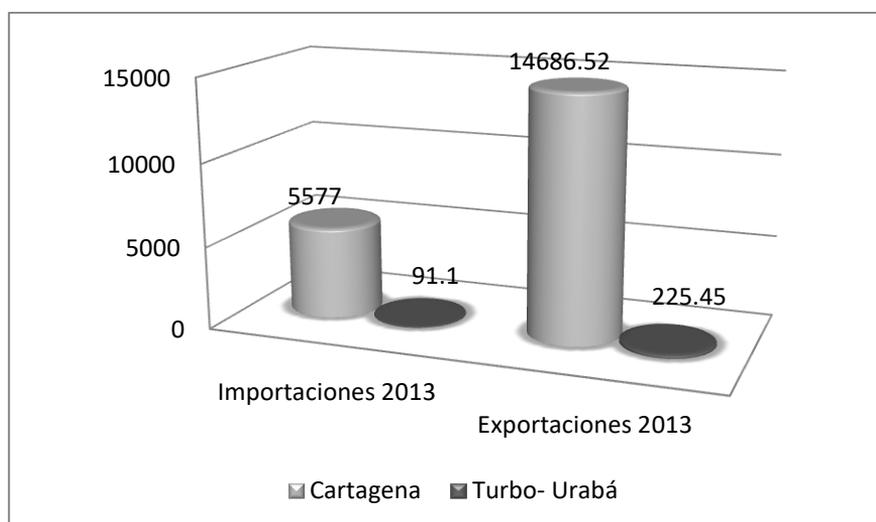
Adicionalmente, Puerto Antioquia será un eje de competitividad y no solo disminuirá el tiempo de tránsito entre la ciudad de Medellín y Urabá, sino que también beneficiará a las demás ciudades principales donde se encuentran ubicadas empresas con alcance internacional, tal como lo son Bogotá, Armenia, Pereira, Manizales, Cúcuta y Bucaramanga. Según Sergio Fajardo “Esas ciudades son las que generan el 70 por ciento del PIB del país”(Gualdrón, 2014)

Según la Zona Franca de Urabá, el puerto ofrece facilidades portuarias para el ingreso y salida de materias primas y productos terminados. Al Golfo de Urabá llegan 520 buques al año que cargan 70 Millones de Cajas de banano y plátano.

El sistema portuario mueve 2 millones de toneladas al año y tiene una capacidad instalada que le permite elevar su volumen a 5 millones de Ton/año.

Con la apertura de Puerto Antioquia, Urabá se convertirían en la mejor esquina de Sudamérica con más de 290 Km de Costa y en el punto de contacto entre Norte y Centroamérica, lo que permitirá una disminución directamente en los costos por toneladas.

Las importaciones y la exportaciones para Turbo en el 2013, aunque que ocupan el último lugar, esto significa que tiene gran acogida y potencial para futuras con la construcción del Mega-proyecto de Puerto Antioquia, se tiene estimado que con esta construcción la capacidad de carga general se incremente en 2 Millones de toneladas al año.



Fuente. Elaboración propia. Datos de: (Legiscomex, n.d.)

Otro factor determinante es el del costo de los fletes terrestres en el país. La diferencia en costos, es ciertamente significativa para el comparativo entre Medellín y Turbo, la discrepancia en costo por Tonelada equivale al 32% para el transporte entre Medellín y Cartagena, y entre Cartagena y Medellín equivale al 22%, lo que hace gratificante el ahorro en costos de transporte para una Empresa Antioqueña.

Costo por TON por KM:

RUTA	COSTO	COSTO Medellín- Turbo	DIFERENCIA	%
Medellín- C/gena	\$65,249	\$44,590	\$20,659	-32%
C/gena- Medellín	\$91,806	\$71,594	\$20,212	-22%

Fuente. Elaboración propia. Datos de: (Zuluaga Vélez & Calle Mejía, 2008)

“Una vía sin puerto no es posible, un puerto y unas vías sin un sistema donde la gente viva dignamente, que tenga una buena oferta de educación, que se pueda preparar a lo que va a demandar toda esa nueva concepción del desarrollo hacia futuro, tampoco será posible”(EL TIEMPO, 2014)

“Cuando terminemos el puerto, ese puerto lo vamos a operar con más o menos 1.500 personas, como vuelvo y lo repito, para dignificar el trabajo portuario a contrato término indefinido.” (Canal CNC Medellín, 2014)

Finalmente, se puede identificar el por qué del Proyecto Regional Integral para el Desarrollo de Urabá, como herramienta decisora para el progreso del Urabá antioqueño y el índice de desempeño logístico de Colombia.

La ejecución de Puerto Antioquia genera empleo en su etapa de construcción, impulsa la educación para tener personal capacitado en comercio exterior, administración, piscicultura, agricultura y demás ramas que aumenten la competitividad de la zona, así mismo, estructurará las actividades económicas productivas para que se vean beneficiadas por la operación logística, generará empleo una vez se trasladen empresas de las ciudades industriales a Urabá y se tenga la operación del mega puerto trabajando a su máxima capacidad, aumentará el turismo a la zona, promoviendo destinos desconocidos por los colombianos y extranjeros, mejorará la calidad de vida de los habitantes y se desarrollará la zona por las mejoras en infraestructura, llevará a que los otros puertos mejoren sus operaciones a beneficio del país, entre muchos más beneficios como resultado de un sueño en pro del bienestar general.

Conclusiones

- ✓ Urabá hoy presenta condiciones de una calidad de vida deficiente en comparación con otras regiones que tienen operaciones portuarias. Sin embargo, ya está en ejecución el Proyecto Regional Integral para el Desarrollo de Urabá, el cual generará grandes cambios positivos para la región, haciéndola mucho más atractiva para inversionistas nacionales y extranjeros, empresarios y para los colombianos en general.
- ✓ El Puerto de Turbo a pesar de no tener una operación óptima establecida, es apetecido por empresas que le apuestan a su importancia dentro del comercio exterior colombiano. Con su evolución y modernización como mega puerto, Puerto Antioquia, aumentará su competitividad a un punto donde se disputará con puertos de alta gama como el de Cartagena, ofreciendo más rutas con la llegada de un mayor número de navieras, menores costos logísticos, disponibilidad de almacenamiento para todo tipo de cargas, aumento en el volumen de importaciones y exportaciones, operaciones aduaneras de respuesta rápida y una mayor cercanía a las ciudades industriales.
- ✓ La participación del gobierno con la ejecución de las Autopistas para la Prosperidad es indispensable. Dado que sin una conectividad vial adecuada, la operación portuaria en Urabá no sirve de nada. Son dos proyectos que van de la mano y se complementan de manera integral.
- ✓ El Proyecto Regional Integral para el Desarrollo de Urabá integra todos los esfuerzos para el progreso de la región y el país. Tomando como pilares fundamentales la educación, empleo, cultura, biodiversidad, infraestructura, agroindustria turismo y puerto.
- ✓ Las empresas colombianas se acercan con cautela a Urabá buscando una nueva alternativa que les permita expandir su mercado de manera eficiente y económica. La tendencia es que el número de usuarios de Puerto Antioquia crezca a tal punto que Cartagena pierda un % significativo de su operación portuaria a Urabá.
- ✓ Puerto Antioquia en referencia con Cartagena, acortará distancias, disminuirá costos, facilitará nuevas negociaciones comerciales internacionales y presentará su mayor ventaja competitiva en el factor del tiempo.

Bibliografía

- Alcaldía de Turbo. (2012). ALCALDÍA DE TURBO- ANTIOQUIA. RETOMANDO EL CAMINO DEL PROGRESO, 1–7. Retrieved from http://turbo-antioquia.gov.co/informacion_general.shtml
- Andrade Moreno, L. F. (2013). *AUTOPISTAS PARA LA PROSPERIDAD*. Retrieved from <http://www.ani.gov.co/article/autopistas-para-la-prosperidad-modernidad-empleo-y-desarrollo-para-colombia-8291>
- Araújo Ibarra. (2014). *PUERTO BAHIA COLOMBIA DE URABÁ*. Retrieved from http://www.asocreto.org.co/boletin/infraestructura4_2014/Puerto-Uraba.pdf
- Augura. (2014). *COYUNTURA BANANERA COLOMBIANA 2013*. Retrieved from [http://moodle-agricultura.ifxnetworks.com:8080/jspui/bitstream/123456789/4831/1/COYUNTURA BANANERA COLOMBIANA2013.pdf](http://moodle-agricultura.ifxnetworks.com:8080/jspui/bitstream/123456789/4831/1/COYUNTURA_BANANERA_COLOMBIANA2013.pdf)
- Ballesteros, M., & Mejía, J. D. (2015). ENTREVISTA- EXPERIENCIA DE INDUSTRIAS ESTRA S.A. EN SUS OPERACIONES LOGÍSTICAS POR EL PUERTO DE TURBO.
- Cámara de Comercio Urabá. (2013). *INFORME SOCIOECONÓMICO*. Retrieved from http://www.ccuraba.org.co/files/f_prensa/01_boletines//informe_socioeconomico_2013.pdf
- Canal CNC Medellín. (2014) VIDEO: PUERTO ANTIOQUIA" DINAMIZARÁ LA ECONOMÍA DE TURBO, URABÁ, ANTIOQUIA Y COLOMBIA. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=kECyAbCeZH0>
- Comisión Tripartita. (2011). PLAN ESTRATÉGICO DE URABÁ-DARIÉN 2011 – 2020. Retrieved from <file:///C:/Users/Melissa/Downloads/CartillaPlanEstrategicodeUrabadarien.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. DOCUMENTO CONPES 3527- POLÍTICA NACIONAL DE COMPETITIVIDAD Y

- PRODUCTIVIDAD (2008). Retrieved from <http://wsp.presidencia.gov.co/sncei/politica/Documents/Conpes-3527-23jun2008.pdf>
- EL TIEMPO. (2014). EL URABÁ ANTIOQUEÑO TENDRÁ SU PROPIO PUERTO EN TRES AÑOS, 2–5. Retrieved from <http://www.eltiempo.com/colombia/medellin/uraba-antioqueno-tendra-su-puerto/14393655>
- Fenalco. (2011). BOLETÍN REGIONAL URABÁ, 2. Retrieved from http://www.fenalcoantioquia.com/res/itemsTexto/recursos/boletin-regional_uraba_no2.pdf
- Gobernación de Antioquia. (n.d.). EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS SUBREGIONES DE ANTIOQUIA. Retrieved from <http://www.dssa.gov.co/minisitio-dssa/index.php/diagnostico-de-la-situacion-salud/evolucion-demografica?showall=1&limitstart=>
- Gobernación de Antioquia. (2012a). LÍNEA ESTRATÉGICA- PROYECTO INTEGRAL REGIONAL PARA EL DESARROLLO DE URABÁ . - URABÁ : UN MAR DE OPORTUNIDADES, 1–19. Retrieved from http://www.antioquia.gov.co/Plan_de_desarrollo_2012_2015/PDD_FINAL/PDD_FINAL/10_Linea_6.pdf
- Gobernación de Antioquia. (2012b). URABÁ ANTIOQUIA CARIBE UN MAR DE OPORTUNIDADES- ESTRATEGIA REGIONAL INTEGRAL. Retrieved from <http://es.slideshare.net/GobAnt/urab-antioquia-caribe-visin-estrategica-2012>
- González, J. D., & Guerra, V. (2015). ENTREVISTA- JULIAN DAVID GONZÁLEZ- ANALISTA DE IMPORTACIONES AVON COLOMBIA.
- Gualdrón, Y. (2014). EN BARCOS CARGARÁN LA ESPERANZA DEL URABÁ ANTIOQUEÑO, 1–6. Retrieved from <http://www.eltiempo.com/colombia/medellin/puerto-de-uraba/14840275>

IDEA. (2014). PROYECTO INTEGRAL PARA EL DESARROLLO DE URABÁ. Retrieved from <http://www.idea.gov.co/es-co/idea/programas/Paginas/proyectoIntegralUraba.aspx>

Incoder. (n.d.). PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REGIÓN DE URABÁ. Retrieved from http://www.incoder.gov.co/documentos/Estrategia de Desarrollo Rural/Pertiles Territoriales/ADR_URABA/Documentos de apoyo/DNPAttrato y Uraba/3c23PlanUraba4.pdf

Legiscomex. (n.d.). PUERTOS DE COLOMBIA. Retrieved from <http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/P/principales-puertos-de-america/principales-puertos-de-america.asp?paingreso=col&DivMenuAnterior=Menu5&DivSubMenuAnterior=Menu5&DivMenu=Menu4&DivSubMenu=Menu4>

Legiscomex.com. (2013). ¿AUMENTARÁ LA COMPETITIVIDAD DE MEDELLÍN CON LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE URABÁ? *LEGISCOMEX*, 1–9. Retrieved from <http://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos PDF/distribuci%C3%B3n f%C3%ADsica internacional-puerto de urab%C3%A11.pdf>

Machado C, A. (n.d.). 55. LA AGRICULTURA DEL LITORAL PACÍFICO. *COLOMBIA PACÍFICO, II*, 2–5. Retrieved from <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/cpacifi2/55.htm>

Mesa Callejas, R. J., López González, M., & Universidad de Antioquia. (2013). SUPERAR LA INFORMALIDAD LABORAL EN URABÁ, UNA APUESTA POR EL DESARROLLO. Retrieved from <http://www.udea.edu.co/portal/page/portal/bibliotecaAlmaMater/secciones/region/2013/E7DD75ABE054DD9FE04018C83D1F5855>

Ministerio de Transporte. (2013). AUTOPISTAS PARA LA PROSPERIDAD: MODERNIDAD, EMPLEO Y DESARROLLO PARA COLOMBIA, 1–2. Retrieved from https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/autopistas_para_la_prosperidad:_modernidad_empleo_y_desarrollo_para_colombia_public

- Portafolio. (2013). PLAN VIAL 4G, UNA AUTOPISTA DE OPORTUNIDADES. *Portafolio.co*, 3–5. Retrieved from <http://www.portafolio.co/economia/plan-vial-4g>
- PROEXPORT COLOMBIA. (2014). PRESENTACIÓN LOGÍSTICA DE COLOMBIA, INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE DE CARGA 2014. Retrieved from <http://colombiatrader.com.co/sites/default/files/Perfil Colombia para portal Colombiatrader.pdf>
- Puerto Bahía Colombia de Urabá, & Henríquez Gallo, G. (n.d.). PUERTO URABÁ- POTENCIAL DE DEMANDA, 7956. Retrieved from <http://www.puertobahiacolombiadeuraba.com/potencial.html>
- Taborda Rodríguez, B. (n.d.). *EL PUERTO DE URABÁ COMO POLO DE DESARROLLO PARA ANTIOQUIA*. Retrieved from http://www.grupo-epm.com/Portals/1/biblioteca_epm_virtual/tesis/el_puerto_de_uraba_como_polo_de_desarrollo_de_antioquia.pdf
- Urabá, L. (2014). LA NUEVA URABÁ, CRECIMIENTO EMPRESARIAL Y LOGÍSTICO, 1–3.
- Zona Logística. (2014). URABÁ EN BOCA DE LOS EMPRESARIOS. *ZONA LOGISTICA*, 1–3. Retrieved from <http://www.zonalogistica.com/index.php/en/noticias/item/1883-urab%C3%A1-en-boca-de-los-empresarios>
- Zuluaga Vélez, A. G., & Calle Mejía, S. (2008). CÁLCULO DE LOS FLETES TERRESTRES, TIEMPOS DE TRÁNSITO Y NIVEL DE SEGURIDAD PARA LAS EMPRESAS DEL VALLE DE ABURRÁ Y ORIENTE CERCANO CANALIZANDO SU COMERCIO EXTERIOR POR EL PUERTO DE URABÁ, EN EL AÑO 2006. Retrieved from https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/525/AndresGustavo_ZuluagaVelez_2008.pdf;jsessionid=00E7D1C5DA5F395747974C8788339E99?sequence=1