

Logística portuaria del Atlántico: desarrollo comercial y estratégico para el departamento de Antioquia¹

Michel Daniela Ochoa Castro

Estudiante de Negocios Internacionales de la Institución Universitaria Esumer. Correo Electrónico: danimauro-2530@hotmail.com

Jeison Jair Ruiz Gallego

Estudiante de Negocios Internacionales de la Institución Universitaria Esumer. Correo Electrónico: je.ison10@hotmail.com

Jorge Andrés Acosta Strobel

Tecnólogo en Comercio Internacional, Profesional en Negocios Internacionales y Especialista en Legislación Aduanera de la Institución Universitaria Esumer. Magister en Gestión de Ciencia, Tecnología e Innovación de la Universidad de Antioquia, Estudiante de Especialización en Paz y Desarrollo Territorial en la Corporación Unificada Nacional (CUN). Docente Tiempo Completo de la Facultad de Estudios Internacionales de la Institución Universitaria Esumer. Correo electrónico: jorge.acosta@esumer.edu.co

Recibido: 30/11/2020 - **Aceptado:** 16/12/2020 – **Publicado:** 02/02/2021

RESUMEN

Esta investigación presenta un análisis sobre la importancia en el desarrollo de la infraestructura vial y portuaria que se lleva a cabo en el departamento de Antioquia en relación con el mejoramiento económico, logístico y social de dicha región; para lo cual se analizaron varios factores influyentes en los aspectos antes mencionados, tales como: el porcentaje de participación regional en las exportaciones colombianas, la reducción de tiempos logísticos, el aumento en la competitividad y mejoramiento en la calidad de vida de sus habitantes. Posteriormente, se realizó una revisión de literatura sobre la importancia de la actualización portuaria con vías conexas para la optimización de la eficiencia en procesos logísticos, lo cual llevo a la conclusión principal en la que se estableció que la región antioqueña a través del desarrollo de infraestructura tendrá una interconectividad con los principales centros de producción al interior del país. En este sentido, se recomienda no generar más atrasos frente al desarrollo de proyectos, puesto que las demoras impactan en el desarrollo del empleo y el mejoramiento de la calidad de vida.

Palabras clave: Sector Logístico; Puertos; Operaciones portuarias; Antioquia; Urabá; Estructura Empresarial.

¹ El presente documento de investigación se encuentra suscrito al Semillero de Innovación y Negocios Internacionales de la Institución Universitaria Esumer

ABSTRACT

This investigation presents an analysis about the importance in the development of road and port infrastructure that is carried out in Antioquia department in relation to the economic, logistical and social improvement of such region; for which several factors were analyzed in the aforementioned aspects, such as: the percentage of regional participation in Colombian exports, the reduction of logistics times, the increase of competitiveness and improvement in the quality of life of its inhabitants. Subsequently, a literature review was carried out on the importance of port upgrading with related routes for the optimization of efficiency in logistics processes, which led to the main conclusion in which it was established that the Antioquia region through the development of infrastructure It will have an interconnectivity with the main production centers in the interior of the country. In this regard, it is recommended not generate more arrears to project development, since delays impact on developing employment and improving quality of life.

Keywords: Logistics Sector; Ports; Harbor Operations; Antioquia; Uraba; Business Structure.

1. INTRODUCCIÓN

La competitividad de un producto comercializado en un mercado globalizado, radica en los niveles de especialización y eficiencia, así como en la disminución de tiempos de respuesta a los requerimientos de los clientes (Arango, González, & Vélez, 2019; Quintero-Beltrán & Osorio-Morales, 2018). De esta manera, la infraestructura juega un rol central en el desarrollo de los países tanto en el ámbito económico como social. La relación positiva entre infraestructura y crecimiento económico ha sido ampliamente analizada y difundida, donde se establece que dichos elementos contribuyen a una mejor calidad de vida (Cipoletta, Pérez & Sánchez, 2010).

Colombia es un país con una ubicación geográfica estratégica para las transacciones comerciales a nivel portuario, 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 a la de otros países que se proyectan como competidores en materias primas. Los costos logísticos sobre ventas son más del doble que en las economías desarrolladas y las empresas pequeñas tienen costos logísticos tres veces mayores que las empresas grandes lo cual genera desventajas grandes y la necesidad del aumento de infraestructura (Barbero, 2006).

En la actualidad la necesidad que tienen los sectores económicos que comercializan productos de diversificar su mercado tanto en el exterior como a nivel nacional, lleva a que sea de vital importancia priorizar el mejoramiento de la infraestructura vial y portuaria para poder lograr una reducción de tiempos y costos en los procesos logísticos internos.

En el caso de Colombia, se experimenta un crecimiento en las concesiones para el desarrollo vial de la mano de entidades como la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Fondo Nacional de Proyectos de Desarrollo (FONADE), la Corporación Financiera Internacional (CFI) del Banco Mundial y otros estructuradores de los proyectos específicos (Ortiz, 2014).

Esto con el fin de aumentar la competitividad frente a otros países de la región que han crecido sustancialmente debido a proyectos que se han ejecutado para incrementar su expansión comercial hacia otras partes del mundo.

Uno de los departamentos más influyentes en la economía de Colombia es Antioquia, quien aporta un equivalente al 27% del total exportado por el país, el cual es un porcentaje de significativo a comparación con muchas de las regiones de la nación. En este sentido, los principales destinos comerciales de dichas exportaciones son: Estados Unidos, China, Ecuador, Italia, Panamá, México y Chile (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2020).

Es por ello, que uno de los temas más relevantes para la competitividad es la apuesta en marcha para mejorar la logística en los principales centros de producción del país, específicamente el Plan Nacional de Desarrollo para Antioquia, el cual no solo busca mejorar la calidad de vida de sus habitantes por medio del desarrollo económico de la región, sino, aportar a la inclusión productiva por medio de la educación y la salud (Rojas-Arenas, Cardona-Quintero & Gallego-Alzate, 2017). Dentro de este plan se encuentran las concesiones portuarias de Puerto Antioquia y Puerto Pisisí ubicados en el golfo de Urabá y las vías de cuarta generación (Departamento Nacional de Planeación, 2019).

Aprovechando su ubicación estratégica y su evidente aceptación y factibilidad, la normativa del Plan de Desarrollo realizó un emplazamiento en concesiones portuarias, con accesos marítimos, terrestres y fluviales. De tal forma que pueda mejorar la capacidad para el tráfico portuario de estos y así convertirse en una de las principales terminales multipropósito del país con una movilización de una significativa de toneladas de mercancía al año (Ramírez, 2014).

Con base en esto, las nuevas terminales multipropósito estarán ubicadas en inmediaciones del municipio de Turbo (Antioquia), que contemplan un papel fundamental para dinamizar la economía regional y nacional, como eje multifuncional para un adecuado desempeño logístico internacional, debido a que su proyección de movilización de carga se estima que Puerto Bahía de Urabá, con 6,6 millones de toneladas, mientras que para el Puerto Pisisí es de 1,7 millones de toneladas; se debe establecer son circunvecinos la región de Antioquia, Eje Cafetero y Cundinamarca quienes aportan el 70% del PIB del país (Ministerio de Transportes, 2019a).

Por otra parte, la construcción de las Autopistas para la Prosperidad, el túnel del Toyo y el Puerto de Urabá, reafirman el potencial de centro logístico en esta subregión, tal como se ha manifestado desde el PLANEA (1999), el Plan Director de Ordenamiento Territorial de la Conexión Aburra. Estos, por mencionar algunos planes, demuestran cómo este municipio, busca aprovechar las nuevas oportunidades de conectividad que se plantean a través de los proyectos de zona portuaria en la región (Lopera, Correa & Gómez, 2019).

Con base en lo anterior, el artículo estará dividido en tres epígrafes, la primera busca hacer una caracterización de la estructura portuaria y vial del departamento de Antioquia. La segunda, busca hacer un énfasis en la caracterización del desarrollo portuario y vial de cara al departamento de Antioquia, concentrándose en el sector industrial. Finalmente, como tercer

epígrafe, observan cuales han sido los efectos de los proyectos de infraestructura en el comercio internacional del departamento de Antioquia y cuáles será sus implicaciones a largo plazo.

2. MARCO TEÓRICO Y/O ANTECEDENTES

La globalización contribuye a determinar una compleja arquitectura organizacional que traspasa fronteras en un territorio, de tal manera que se pueda aprovechar una ubicación estratégica. Por ello, la infraestructura juega un rol fundamental en el desarrollo de los países tanto en el ámbito económico como el social. La relación positiva entre infraestructura y crecimiento económico ha sido ampliamente analizada y difundida, encontrándose que ante una cierta mejora en la provisión de infraestructura por lo cual se han brindado avances en el marco de la economía, fruto de los procesos de conectividad, la reducción de los costos de transporte y mejoras en la cadena logística en general (Cipoletta et al., 2010).

Así mismo, la infraestructura portuaria juega un papel fundamental en las cadenas de suministros internacionales e internas de cada país, debido a que se convierten en los principales puntos de conexión con el resto del mundo por vía marítima (Botero, 2009). El crecimiento de los volúmenes de tráfico internacional está provocando una fuerte presión en los términos portuarios puesto que se busca una velocidad de operación, tarifas competitivas y seguridad. Dichos elementos hacen indispensable una mayor inversión en infraestructura portuaria y conexión terrestre (Febré & Pérez, 2012; Acosta & Londoño, 2015).

De tal forma, la conexión portuaria se convierte en el eje central de la distribución comercial internacional, esta es caracterizada como un nodo intermodal que permite una interacción del transporte internacional con el transporte interno (Febré & Pérez, 2012). Es por ello, que los gobiernos consideran de máximo interés mejorar infraestructura de todos aquellos medios y herramientas que hacen parte de una cadena logística eficiente, que contribuyan al mejoramiento en la competitividad frente a otros países que son imperantes en la globalización de los mercados (Schwab, 2013; Varela, Martínez & Delgado, 2013).

Por lo anterior, mejorar los márgenes de competencia internacional, se encuentra estrechamente relacionado con la infraestructura vial o tramos internos de transporte, debido a que estos son generadores de sobrecostos logísticos y del transporte de mercancías. Al solucionarse este problema, se podrán obtener ahorros en el costo de transporte de los productos en el marco del comercio internacional, al mismo tiempo que se mejora la productividad interna de la economía, al bajar el costo final de los productos importados y al hacerse más competitivos los productos exportados (Gutiérrez, 2013). Por ende, es importante mencionar que los mercados internacionales por transformación y asimilación de elementos tales como el capital y mano obra, la preparación, disposición y especialización, al igual que la aplicación tecnológica que sea referente de los fenómenos macroeconómicos (Mayorga & Martínez, 2008).

Así mismo, Adam Smith y David Ricardo, enuncian que las naciones pueden sacar provecho en el comercio mercantil entre países, especializándose en la producción de todos los bienes en los cuales tuviese una ventaja absoluta (o que se produjera de modo más eficiente que los

demás países) e importar aquellos otros con los que se evidenciara una desventaja absoluta (o que produjera de modo menos eficiente) (González, 2011).

El Foro Económico Mundial (FEM, 2014) plantea que existen otros factores que diferencian una economía de otra basados en eficiencia e innovación; exigiendo una infraestructura acorde a estos pilares para que se convierta en un fundamento esencial de la competitividad (Castellano, Lombana & Ortiz, 2015, p. 98).

En concordancia con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), resalta que la competitividad de una empresa está asociada a la tesis de Michael Porter, según la cual, cuatro factores pueden hacer que sea exitosa. La interacción de éstos determina la posibilidad de aumentar el “sistema de valor” de sus productos; y uno de dichos factores hace referencia a las políticas de infraestructura física, de importación y de impulso a la exportación. “La competitividad de un producto comercializado en un mercado globalizado, radica en los niveles de especialización y eficiencia en cuanto a costos derivados del transporte, así como en la disminución de tiempos de respuesta a los requerimientos de los clientes” (Arango et al., 2019).

3. METODOLOGÍA O DESCRIPCIÓN DEL PROCESO

Esta investigación se realiza a través de una revisión bibliográfica, partiendo de lo general a lo específico, con el fin de determinar su objetivo principal el cual es analizar los beneficios resultantes de la logística portuaria del Atlántico como desarrollo comercial estratégico para el departamento de Antioquia.

Para el logro del objetivo general en primera instancia se realizó una contextualización de la infraestructura portuaria y vial de Antioquia, donde se analizaron los factores influyentes para el mejoramiento y creación de infraestructura en Antioquia, al igual que los proyectos actuales y futuros de la región. Posterior a esto se identificó el desarrollo portuario y el impacto en los sectores de la industria antioqueña a través del desarrollo de los puertos en el departamento donde se evidencian desplazamientos estratégicos de las empresas nacionales y extranjeras, la inversión extranjera en la región y datos referentes a la empleabilidad. Finalmente se describieron los efectos desarrollo de infraestructura para el comercio internacional antioqueño teniendo presente el desarrollo portuario.

El trabajo contemplo fuentes secundarias de información a través de la revisión documental, en esta se tuvieron en cuenta libros, revista científicas, normativa, páginas de entidades oficiales y otros documentos que tienen veracidad en su información de fuentes confiables. Adicionalmente, se generó un filtro de información teniendo en cuenta las fuentes de información, puesto que la temática actual en algunos contenidos cuenta con mucha ambigüedad la cual está reflejada en foros o blogs, sin sustentación científica adecuada. La información obtenida se correlación junto con los antecedentes acerca de la realidad de la logística portuaria que vive la región con el propósito de generar un análisis adecuado del objeto de estudio.

4. ANÁLISIS DE RESULTADOS O HALLAZGOS

4.1. CONTEXTUALIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y VIAL DE ANTIOQUIA

El crecimiento económico es uno de los objetivos más importantes de cada nación, en especial de Estados como Colombia que contemplan altas tasas de inequidad. En este sentido, la nación ha buscado combatir a través de diferentes normativas dicho problema, entre ellas se destaca el aumento de proyectos de infraestructura, los cuales requieren mucha mano de obra que ayudan a la empleabilidad. Lo anterior va asociado a normativas de la proyección de mercados internacionales, la cual busca expandir el desarrollo productivo de los bienes a través de diversificación, secundado por procesos que permitan un alto nivel de competitividad y productividad asociadas no solo en la transformación de productos, sino también a la cadena de suministros, que involucra una óptima infraestructura marítima y terrestre (Cámara Colombiana Infraestructura, 2012; Peláez & Acosta, 2021).

Teniendo en cuenta lo anterior, los aspectos en los que Colombia debe de trabajar para cumplir con su enfoque territorial se determinan a través del Plan Nacional de Desarrollo, donde reluce la obtención de una nueva infraestructura portuaria, aérea y terrestre para el Urabá antioqueño (Ministerio de Transporte, 2019a.). Esto de alguna manera busca la dinamización de inversión extranjera directa en el territorio, el aumento paulatino del comercio internacional y el desarrollo del turismo en la zona costera de Antioquia.

A través del plan de desarrollo, se plantean varios pasos a seguir; entre ellos se encuentra garantizar el mejoramiento y mantenimiento de la red vial de Murindó y Vigía del Fuerte, la construcción de la vía Pavarandó Y Murindó, Intervenciones en muelles fluviales en el Rio Atrato, la reestructuración y mejora del aeropuerto de Vigía del Fuerte, establecer la concesión de para la recuperación de la navegabilidad del Rio Magdalena y buscar pactos territoriales de desarrollo económico como el acuerdo estratégico del Plan Atrato – Gran Darién el cual tienen una misión social importante, la cual se da a través de la búsqueda de planes que busquen avanzar en la erradicación de la pobreza extrema. Desde el punto de vista logístico se observa que la infraestructura de transporte que logrará departamento, así como a varias regiones del país, conectando el Oriente de Medellín entre la doble calzada Marinilla – Santuario, que hace parte de la Autopista Medellín- Bogotá. De igual forma conectaran el Túnel de Oriente, la Traversal de las Américas, los sectores 1, 2 y 3 de la Ruta del Sol, el Túnel del Toyo y la Autopistas de la Prosperidad, está ultima comprende el mantenimiento, rehabilitación, construcción y ampliación de infraestructura terrestre (Gobernación del Chocó et al., 2012; Secretaria de Infraestructura de Antioquia, 2015; Agencia Nacional de Infraestructura, 2016).

Una de las construcciones con mayor conexión son las vías 4G que comprenden las siguientes vías: desde los municipios de Cañas Gordas hasta El Tigre en Chigorodó (alianza público-privada), la rehabilitación del tramo Dabeiba- Mutatá y Mutatá- El Tigre y el Tigre al municipio de Necoclí. Asimismo, se ha buscado continuar con las intervenciones en los puertos fluviales en los municipios de Turbo, Murindó, Vigía del Fuerte, Nechí, Puerto Berrio, el Bagre, Puerto Triunfo, entre otros (Autopistas Urabá, 2016).

Para dar claridad sobre la necesidad de estas plataformas portuarias y viales en el territorio antioqueño para contextualizar la de este departamento en cuanto a su capacidad o volumen en las exportaciones. A continuación, se relacionan los valores totales de las exportaciones de Antioquia durante los últimos años:



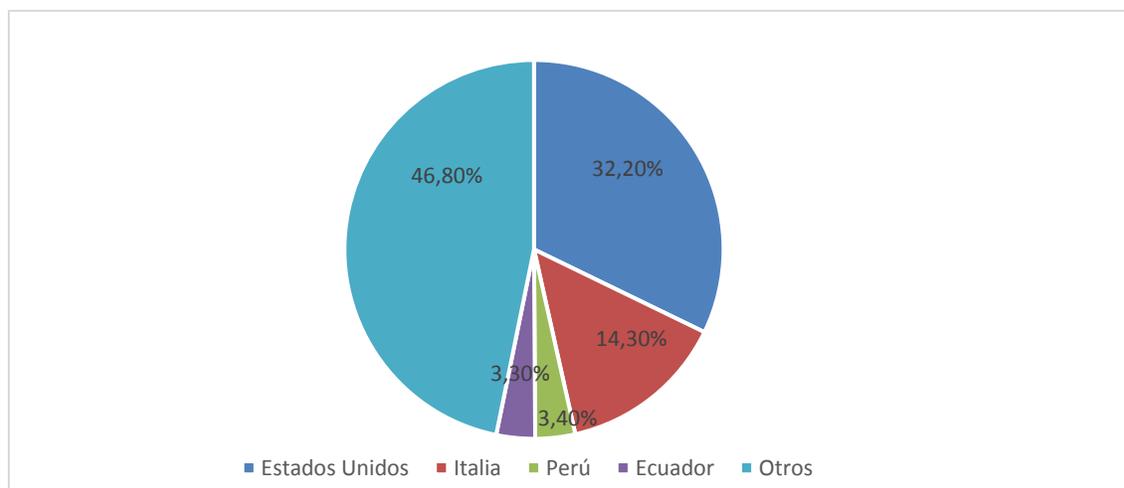
Gráfica 1. Exportaciones de Antioquia 2015-2019. Fuente: elaboración propia con base en Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia (2020).

Se puede evidenciar que Antioquia presenta un progresivo crecimiento en cuanto a sus exportaciones enmarcado en los últimos 5 años, esto se debe a que sus principales productos exportables han tenido una adopción de diferentes mercados internacionales. Aun así, se establece que durante el año 2019 el crecimiento de las exportaciones se debió principalmente al aumento de comercial de bienes minero-energéticos, así como productos agrícolas como el plátano, banano y otros frutos que provienen principalmente del Urabá y Oriente Antioqueño. De igual forma, se observa que las exportaciones manufactureras en han venido a la baja, esto evidencia la necesidad de exportar productos de mayor alto valor agregado, así como el aprovechamiento futuro de la infraestructura de Antioquia. El valor agregado sobre los bienes y la proyección portuaria será determinante para el crecimiento económico de la región. Así mismo, se establece que el 80% de las empresas exportadoras de Antioquia se ubican en Medellín y su área Metropolitana y en relación con el valor exportado, las empresas matriculadas en Medellín concentran 74.6% (Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, 2020).

El departamento de Antioquia ha sido uno de los más representativos del país en materia de contribución con las exportaciones nacionales. Por ejemplo, desde el 2014 hasta el 2016 se incrementó de manera gradual el nivel de exportaciones por cada año, luego se pudo evidenciar una caída en cuanto al porcentaje de contribución, pero esto se debe básicamente a que desde otros departamentos aumentó la exportación de hidrocarburos. Luego del 2018, se recupera nuevamente la tendencia hasta el punto que en va del año 2020; se observa que Antioquia como departamento ha tenido una participación de 16.51% por año, y aun así, el valor de sus exportaciones ha bajado debido a la afectación producida por la pandemia, sin embargo, la participación del departamento en porcentaje es alta, ya que los departamentos

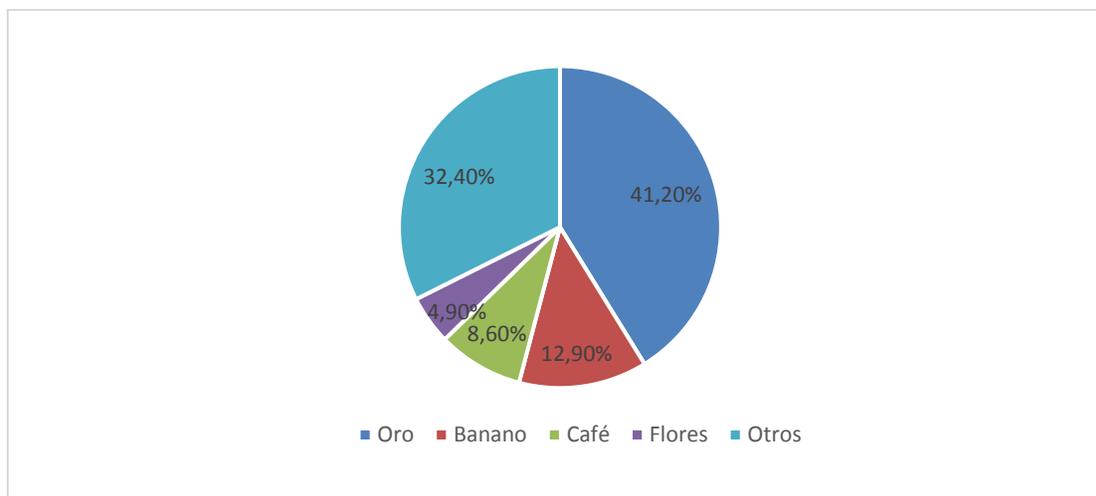
productores de hidrocarburos han disminuido ostensiblemente sus exportaciones (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2020).

Los productos exportados desde el departamento de Antioquia que en lo que va corrido del 2020, los más destacados son los siguientes: Oro con el 41,2 % del total de las exportaciones, seguido del banano con el 12,9%, café con el 8,6% y las flores representando un 4,9% del total, entre otros no tan representativos como automóviles de turismo y otros productos agrícolas como piña, higos y dátiles, los cuales representan porcentajes menores (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2020).



Gráfica 2. Principales países destino de las exportaciones antioqueñas entre enero y julio de 2020. Fuente: Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia (2020).

Los principales destinos de las exportaciones antioqueñas durante el año 2020 han sido principalmente Estados Unidos, país al cual se envía casi un tercio de las mercancías, seguido de la Unión Europea; donde se destaca la participación de Italia con 14,30% del total exportado, así como Emiratos Árabes y algunos países cercanos como Ecuador, Perú y México. Es importante aclarar que, respecto de años anteriores, una de las más importantes novedades en cuanto al destino de las exportaciones es China, toda vez que, dada la situación inherente a la pandemia, se tuvo una importante disminución en las transacciones comerciales con dicho país.



Gráfica 3. Principales productos exportados desde Antioquia entre enero y julio de 2020. Fuente: Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia (2020).

Estados Unidos continúa siendo el principal destino de las exportaciones antioqueñas, seguido con una gran diferencia por Italia, Perú y Ecuador respectivamente. Los principales productos exportados son oro, banano y el café. Cabe aclarar que el 80,3% del total de las exportaciones antioqueñas provienen del Valle de Aburrá, seguido del 18,1% que corresponde al Oriente Antioqueño (Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, 2019). En este sentido, es preciso tener en cuenta que el transporte de estas exportaciones, eventualmente mejoraría a través del funcionamiento de los proyectos de infraestructura vial y portuaria que actualmente se construyen en el departamento.

Con base en lo anterior, se evidencia que varios factores son los que han incentivado el desarrollo y materialización de los proyectos portuarios y viales en la región de Urabá, entre ellos uno de los más importante es el punto geoestratégico que ubica para el comercio internacional. Es de allí, que planes territoriales como el que existe con el Darién representan un diferenciador que podría generar grandes dinámicas para económicas. En este sentido el desarrollo portuario propende por la modernización de las actividades económicas de la región dando cabida a nuevos expertos en el territorio antioqueño que a su vez se ven conectados de manera vial por centro de poder en Colombia, como lo es el caso de Medellín y Bogotá (Mesa, González, & Praj, 2017). Un elemento importante de integración tecnológica vial se está generando de cara a la construcción vial del Urabá, y estas son las concesiones 4G que permiten un adelantamiento en infraestructura a diferencia de otras zonas del país, esto conlleva a que la región antioqueña pueda obtener a través de inversión extranjera directa la oportunidad de crecer y vincular la creación de nuevas organizaciones.

Es preciso mencionar que, al desarrollarse una zona portuaria de tal magnitud, se potenciará la materialización de un sin número de proyectos productivos en la región de Urabá, aprovechando las facilidades en materia logística que eventualmente incentivarán las exportaciones de los productos, así como la obtención de materias primas a menores costos. Conforme a esto, varias organizaciones asociadas con la logística, la industria de alimentos y el comercio en general, son las más interesadas por el desarrollo de las instalaciones que

les permitan una mayor capacidad en términos de competitividad y productividad fomentando así el desarrollo económico de la región.

Según el DANE (2020), Colombia durante el año 2019, registró un total de exportaciones por valor de US \$ 39.501,7 millones FOB. Bajo las estimaciones realizadas por Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, el 19,9% de las exportaciones tuvieron origen en la región antioqueña, lo cual es un porcentaje significativo de las exportaciones totales de Colombia. Con base en esto, no es raro pensar que el desarrollo portuario en el Urabá; Además de dar una salida comercial más por el océano atlántico podría simbolizar el aumento productivo y el aumento de operación los puertos de Urabá y las vías que los interconectan con el área metropolitana de Medellín y el Oriente Antioqueño, representando esto facilidad logística y eficiencia para llevar a cabo las exportaciones del departamento.

4.2. IDENTIFICACIÓN DEL DESARROLLO PORTUARIO Y SU INCIDENCIA EN LA INDUSTRIA ANTIOQUEÑA

Urabá que se encuentra ubicada al noroccidente del departamento de Antioquia, está tiene bajo su jurisdicción los municipios de Dabeiba, Mutatá, Chigorodó, Carepa, Apartado, Turbo, San Pedro de Urabá, Necoclí, San Juan de Urabá y Arboletes; estas zonas son reconocidas en la subregión por su participación en la agricultura especialmente por las exportaciones de banano, está en la actualidad se considera como un polo de desarrollo entendiendo que el desarrollo logístico busca generar prosperidad en términos sociales y económicos (Banco de Desarrollo de América Latina, 2018).

Derivado de la dinamización económica y la centralización industrial que se está presentando en la subregión, se evidencia un crecimiento del 5,4% entre matrículas y renovaciones comerciales de las empresas en comparación con el año 2015, registrando 9.230 para el año 2016, entre estas renovaciones se hallan las grandes, medianas y pequeñas empresas, las cuales registran una participación del 95,2% la microempresa, seguido por pequeñas empresas con un 3,4, el restante lo suman entre medianas y grandes empresas (Cámara de Comercio de Urabá, 2017). La economía para el año 2018 registró un desempeño importante con respecto al año 2017, en cuanto a creación y renovación de empresas pasando de 10.697 a 11.132 empresas registradas entre las que se encuentran las microempresas 96%, pequeñas 3,21%, medianas 0,70%, finalmente las grandes empresas con un 0,13% (Cámara de Comercio de Urabá, 2020).

Con el fin de que estas cifras aumenten respecto al crecimiento empresarial, las inversiones por parte de entidades nacionales para la subregión no dan espera, esto ha llevado incluso a que se generen alianzas entre la Gobernación de Antioquia y la Agencia de Cooperación e Inversiones de Medellín (ACI). Estas entidades en el marco del plan de desarrollo para Antioquia, establecen un conjunto de acciones estratégicas para la cooperación técnica y financiera, la atracción de inversión extranjera directa y promoción del departamento desde lo temático y comunicacional (Agencia de Cooperación e Inversión de Medellín, 2020).

La industrialización en estos departamentos ha permitido atraer las proyecciones de grandes inversionistas carácter público, privado o incluso mixto tanto a nivel nacional como internacionales. Entre uno de los inversores se destaca la participación de China con 418

millones para la financiación de proyectos que fue emitido por el Banco de Desarrollo de China, para mejoramiento de las condiciones logísticas de infraestructura del país, lo cual impacta directamente la estructura vial de la zona de Urabá. Uno de los proyectos es la rehabilitación de las vías Cañas Gordas y el corregimiento de El Tigre. Al igual que el proyecto Sol de Oriente, presentado como la nueva ciudad portuaria, esta inversión se realiza con la intención de convertir al Urabá como un centro de distribución internacional interconectado con el gigante asiático (Arcila, 2019).

En el marco de la construcción de autopistas al Mar 1, se cuenta la participación de varios inversionistas como lo son la empresa de inversiones estadounidense Blackrock considerada como la más grande en gestión de activos, BID Y BID Invest CAF, Banco Interamericano de Desarrollo que cuenta con una alianza estratégica para la integración y desarrollo de América Latina y el Caribe, el Banco de Desarrollo de Alemania (KfW), Sumitomo Mitsui Banking Corporation (Banco japonés) y Societe Generale la cual es una de las principales empresas europeas de servicios financieros (Agencia Nacional de Infraestructura, 2019).

En los intereses de inversores extranjeros se encuentra la financiación de la rehabilitación y construcción que se lleva a cabo tanto en las vías y túnel paralelo de occidente, y de otros 46 puentes que comprenden a 12 municipios de la región. El Área metropolitana de Medellín y el Eje Cafetero, tienen socios que lideran este proyecto como lo son la empresa austriaca Strabag (Strabag AG Suiza, Strabag SAS y Strabag AG Austria), ICO (Instituto de crédito española) y la empresa española SACYR, dedicada a la construcción y gestión de infraestructura (Ministerio de Transporte, 2019b).

Asimismo, el desarrollo de la economía contribuye el fomento y la creación de empleos lo cual apoya a la zona de Urabá que ha tenido durante los últimos años tasas altas de desempleo a comparación con lo que se ha establecido a nivel nacional. Según el Observatorio del Mercado del Trabajo de Antioquia, la región en el año 2013 ostentaba un porcentaje del 33,73% de desempleo. Sin embargo, para el año 2016 se registró un descenso del 6,1%, por lo cual la zona logró quedar con 27,63% de desempleo (Cámara de Comercio de Urabá, 2017).

Teniendo en cuenta lo anterior, la construcción y mejoramiento a nivel portuario ha contribuido notoriamente al incremento de empleos en la región. Partiendo desde Puerto Antioquia el cual ha generado 1.500 empleos durante etapa de construcción y se espera que se generen 900 empleos directos una vez inicien las operaciones. De igual forma, el Puerto Pisisí ha empleado a 1.200 personas en su etapa de construcción y se espera que este genere alrededor de 950 empleos directos en la etapa de operación. Por supuesto, el Puerto internacional el Darién, ha generado más de 850 empleos directos, al que se suman 4.000 empleos durante su etapa de construcción. Cada uno de estos empleos beneficiará a la zona del Urabá antioqueño (Aristizabal, 2018; Mercado, 2020).

La infraestructura vial y fluvial aportan al incremento de oportunidades de empleabilidad, reportando en las concesiones Mar 1 y 2 un aproximado de 6.353 empleos en obras y mantenimiento, entre otras obras conexas como Devimed quien aporta 216 empleos y Magdalena 2, con 769 empleos (Ministerio de Transporte, 2019c). Como parte de estos agentes viales, se puede encontrar el corredor de Santa Fe de Antioquia – Cañasgordas, entre

los que se encuentran túnel Toyo y vías de acceso como parte de Autopistas a la montaña, que cuentan con una estimación de 18.660 nuevos puestos de trabajo (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2015; Fenalco Antioquia, 2020).

Basado en lo anterior, se puede establecer que uno de los principales efectos de la construcción del Puerto de Urabá y sus vías conexas, indudablemente es la generación de empleos directos e indirectos. Por una parte, se puede observar que este proceso incentiva la mano de obra local, utilizada para la construcción de las mega obras y concesiones. De igual forma, posterior a la adaptación de infraestructura se evidencia que los empleos serán proveídos en gran medida por el funcionamiento de las zonas portuarias y empresas análogas, así como a organizaciones dedicadas a la comercialización producción de bienes y servicios. No sobra recordar que además de la generación de empleos formales producto del desarrollo en infraestructura, también se estimulará el crecimiento en actividades como la ganadería, la piscicultura, la agricultura y el turismo; lo cual que también contribuirá con la ocupación de la mano de obra de la región, y aportará en la dinamización de la economía, bajando los índices de desempleo que constantemente son una preocupación para la región.

Según la Cámara de Comercio de Urabá, el registro de nuevas empresas de todas las categorías; grandes, medianas y pequeñas en el Urabá Antioqueño se ha venido incrementando de manera progresiva en los últimos años, esto coincide con los avances de infraestructura que ha sufrido la región, en especial por los proyectos portuarios que generan impacto económico a largo plazo. Por otra parte, es importante establecer que los puertos de Urabá y parte de sus vías conexas están siendo construidos con capitales extranjeros significativos, siendo estos provenientes de entidades financieras internacionales como el BID y el CAF. Además, de intereses estatales como lo ha promulgado China a través de Banco de Desarrollo Chino, así como también lo ha realizado Alemania a través de la canalización de fondos a partir del Banco de Desarrollo de Alemania (KfW), entre otros.

4.3. ANÁLISIS DE LOS EFECTOS DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y VIAL EN EL COMERCIO INTERNACIONAL ANTIOQUEÑO

La dinamización de infraestructura en la región del Urabá antioqueño se lleva a cabo mediante el Plan de Desarrollo para Antioquia 2030, este busca posicionar a la región como un departamento clave para el intercambio de bienes y servicios a nivel nacional e internacional, como eje principal para promover y atraer la inversión extranjera para el sector turístico y logístico, asociado al dinamismo del Valle de Aburrá a partir del mejoramiento y construcción de vías y túneles que permitan una óptima conexión con Medellín y zonas aledañas. De igual forma, el plan busca la navegación fluvial a través del Río Magdalena, generando así espacios para el desarrollo de puertos multipropósito. Todos los factores mencionados son un elemento clave para fomentar la inversión, la educación y el empleo que permita el fortalecimiento y credibilidad de la nación y el departamento por medio de la eficiencia y seguridad de los procesos logísticos (Secretaría de Infraestructura de Antioquia, 2012; Mesa & Moreno, 2015).

La infraestructura vial y portuaria juega un papel importante para el cumplimiento de los objetivos propuestos en el plan de desarrollo de la región. Para ello se requiere de ciertas

capacidades derivadas de una adecuada infraestructura y proyectos productivos, los cuales se implementarán en los diferentes puertos de Urabá como los relacionados en la Tabla 1.

Tabla 1. Capacidad y características de los puertos Pisisí, Darién y Antioquia

Nombre del puerto	Ubicación	Capacidad Proyección/Año	Principales Características
Puerto Antioquia	Suroriente del Golfo de Urabá	Buques mercantes (6.6 toneladas) 7'000.000 toneladas, 600.000 Teus/año	Puente, viaducto de tres carriles de 4,8 kilómetros de longitud que finaliza en el muelle de 570 metros de largo x 100 metros de ancho.
Puerto Pisisí	Suroccidente del casco urbano del municipio de Turbo	Buques Post New Panamax de 56m, capacidad 14 mil contenedores 1'600.000 toneladas 450.00 Teus/año	Canal navegable de 5.700 metros de largo x 100 metros de ancho, profundidad de 16 metros y dársenas de giro.
Puerto Internacional Darién	Necoclí	Buques post Panamax, calado entre 12 y 14 m, 9'000.000 toneladas 400.000 Teus/año.	Muelle de 300 metros de longitud, calado de 15,5 metros para atender los diferentes tipos de cargas.

Fuente: elaboración propia con base en Guerrero y Vásquez (2020).

Cabe resaltar que una vez estén en operación los tres puertos de Urabá, la diferencia que contemplaría estos a diferencia de los puertos actuales habilitados internacionalmente en Colombia son la capacidad logística con la que contará cada una de las zonas portuarias multipropósito de esta región por supuesto la mayor cercanía de los antioqueños, en especial de los residentes y empresarios del Medellín y el área metropolitana. Por otra parte, el puerto estará habilitados para el tránsito de buques Panamax, que en algunos puertos internacionales habilitados en Colombia no puede ingresar debido a su gran envergadura (Guerrero & Vásquez, 2020).

Respecto al potencial de la región de Urabá, y el desarrollo en su infraestructura, se identificaron varios factores asociados que incentivan aún más su desarrollo, entre los cuales se destacan las conexiones terrestres (Autopistas para la Prosperidad, Transversal de Las Américas, circuitos regionales y la vía actual); tres rutas de navegación marítima y fluvial (rutas marítimas locales e internacionales, conexión panamericana por medio de Ferry y el Río Atrato como eje de movilidad); y tres formas de conectividad aérea (Aeropuerto de Carepa, Aeropuerto de pequeña escala en Capurganá y el Aeropuerto de carga en Necoclí) (Arias, 2017).

Para la región de Urabá resulta indispensable la construcción de los puertos Pisisí, Darién y Puerto Antioquia, no solo para mejorar las condiciones comerciales, sino porque su construcción introducirá en el corto plazo una demanda significativa por mano de obra, que puede ser aprovechada como una fase de aprendizaje práctico en materia logística y de infraestructura, y en el largo plazo, la demanda proyectada y los servicios asociados al

funcionamiento de los puertos se constituirán también en una fuente de empleo muy importante para el crecimiento de la región (Banco de Desarrollo de América Latina, 2018).

Otro aspecto fundamental de la región hace referencia al rápido crecimiento de la población en los municipios del Eje Bananero, que en la actualidad cuenta con aproximadamente 300 mil habitantes, tal crecimiento en el número de habitantes permite pronosticar un continuo crecimiento en el sector de la construcción, generando esto entre otras cosas, una importante fuente de empleo (Arias, 2017; Buitrago, 2017; Ospina, 2019).

Para la agroindustria, se espera que el desarrollo portuario y vial, incentive el crecimiento en la producción del banano y el plátano, cultivos que representan el 60 por ciento del área sembrada de la región, además de otros frutos como el mango y el aguacate, entre otros productos propios de su actividad agrícola. En general, Urubá aporta a la economía de Antioquia un 6.96 % por ciento actualmente, y se prevé que este porcentaje se incremente una vez se materialicen todos los proyectos de infraestructura que se encuentran en obra (Echeverri & Orsini, 2010; Asohofrucol, 2018).

Por otra parte, la piscicultura, pese a estar poco desarrollada, tiene un importante potencial en Urubá, por tratarse de la subregión con mayor número de hectáreas aptas para el cultivo de tilapia y cachama, las cuales oscilan entre 107.422 y 225.909 hectáreas respectivamente. Los municipios del Urubá antioqueño que registran áreas en condiciones aptas para el cultivo de la tilapia son Turbo, Mutatá, Necoclí, Chigorodó, San Pedro de Urubá, Arboletes y Apartadó. Además, la cercanía a los puertos facilitaría el acceso a insumos, infraestructura, y bajos costos de transporte para su exportación ((Banco de Desarrollo de América Latina, 2018).

Con base en lo anterior, es importante resaltar que la vía Mar 1 contribuirá al desarrollo de la región mediante el aumento de la competitividad de Antioquia, a través de la mayor conectividad con los principales puertos en la Costa Atlántica y el Golfo de Urubá. Esta autopista se conectará con otras autopistas 4G en el norte y oeste del país. En este sentido la operación permitirá la promoción del comercio de productos agrícolas en la región. De igual forma, se prevé la creación de más de 2.200 empleos (directos e indirectos). Este proyecto cuenta con la financiación de CAF con COP 133.620 millones, que suman a una bolsa de USD 1,5 mil millones correspondientes al tramo en pesos de la financiación, en la que también contribuyen otras entidades (Banco de Desarrollo de América Latina, 2020). Cabe aclarar que este proyecto será conexo con otras vías de cuarta generación, en especial con la Autopista Mar 2 en Cañasgordas; al norte con los proyectos Conexión Pacífico 1 y Pacífico 2 en Bolombolo al oeste (Banco de Desarrollo de América Latina, 2019).

En este orden de ideas, la consolidación de esta red vial ofrecerá una nueva alternativa que mejoraría drásticamente el desplazamiento de los principales centros productores del país al mar Caribe y puertos de Urubá, principalmente para la ciudad de Medellín. Teniendo en cuenta el tiempo de desplazamiento actual desde Medellín a Necoclí de 8 horas de viaje continuas; con los proyectos Mar 1 y Mar 2, este recorrido disminuirá a 4 horas el cual equivale casi a un 50% en reducciones de tiempos (Agencia Nacional de Infraestructura, 2019).

Al mismo tiempo que la concesión en conjunto de Pacífico^{1,2,3}, que conecta los centros de insumos del norte del país en Magdalena, Atlántico, Bolívar, Córdoba y Sucre. Así como a Antioquia con la Zona Cafetera, Valle del Cauca y el Pacífico, se espera obtener una reducción del recorrido del 25%, el cual contara con un túnel y 33 puentes los cuales contarán con la operación y mantenimiento de 95 km, así como también el mantenimiento de 42km de vías existentes (Concesión la Pintada, 2015). De igual manera, estas permitirán, conectar con el eje cafetero al mismo tiempo reducir los tiempos de recorrido entre Manizales y Medellín de 4 horas a tan solo 2 horas y media; así como desde el municipio de la Virginia, en Risaralda hacia Medellín, pasará de 5 horas y media a 2 horas y 40 minutos, en promedio, sin dejar atrás la reducción que se espera desde Medellín a Buenaventura que pasar de 15 horas recorrido de un camión de carga, se reduciría a 10 horas de trayecto (Ministerio de Transporte, 2019c).

Derivado del progreso que se registra en esta zona, se han incentivado nuevos proyectos, generándose estrategias respecto al Plan de Ordenamiento Territorial Agropecuario (POTA) cuya finalidad es mejorar y potenciar la productividad y competitividad del sector agropecuario, aprovechando la productividad del suelo rural con 12 productos agrícolas, donde se excluye el banano, estos e hace con el propósito de potenciar otros procesos de la agricultura dentro de la región de Urabá que contempla un productos como el cacao, coco, limón, maíz, la palma de aceite, mango, maracuyá, piña, plátano hartón, naranja valencia, ñame y yuca (Fenalco Antioquia, 2020). Otra obra representativa para la aceleración e integración del país con Centro América, es la puesta en operación del ferry de pasajeros y carga entre un puerto en el Océano Atlántico de Panamá y el Golfo de Urabá (Taborda-Rodríguez, s.f.).

Lo anterior, no solo se tienen proyección para la región urabeña, sino, también para la ciudad de Medellín como lo estipula el Plan de Desarrollo de Antioquia que espera reconstruir su vía férrea, la cual contará con tres tramos el primero es La Pintada – Caldas, el segundo tramo conectará Caldas con Barbosa, y finalmente el tramo Barbosa – Puerto Berrio (Ferrocarriil de Antioquia, 2019). Para el Oriente antioqueño, se encuentra en pre-pliegos para la licitación el tren elevado de Rionegro que contará con una capacidad de 33.000 pasajeros, este busca recorrer 16,7 kilómetros entre la autopista Medellín- Bogotá hasta el aeropuerto José María Córdoba (Portafolio, 2019).

Los procesos de producción de la industria antioqueña, se han visto trucados a lo largo del tiempo por falta de infraestructura, esto encarece los productos y no beneficia a nadie dentro del proceso logístico de la organización afectando principalmente al consumidor final, lo cual a su vez incide en la competitividad del departamento. A través de los proyectos de infraestructura se evidencia una mejora considerable la cual se pretende expandir en los años venideros con el propósito que la región de Urabá impacte en toda la región antioqueña volviéndola más competitiva de cara al Océano Atlántico, al fomentar la inversión extranjera la región busca la facilitación de conectividad con el país y el comercio internacional con otros Estados a nivel internacional, aportando así a la industrialización y una mejor calidad de vida en la generación de empleos formales, así como la erradicación de la pobreza extrema en la zona.

5. CONCLUSIONES

Se evidencia las necesidades del departamento de Antioquia por obtener una infraestructura de carácter vial y marítima con él, esto con el fin de ser una región en el marco de la internacionalización territorial, que fomente además de la actualización arquitectónica, los procesos productivos y de inversión extranjera directa para sobresalir. En este sentido, la infraestructura modal e intermodal es determinante en el desarrollo económico de las naciones y regiones industriales, así mismo este tipo de infraestructura buscan promover mecanismo de comercio más abiertos en el marco de la globalización. Sin una malla vial y zonas portuarias adecuadas es casi imposible que Colombia logre ser competitivo en un mercado internacional, ya que sus centros de producción se encuentran el interior del país, como es el caso de Antioquia quien busca mejorar sus procesos logísticos.

Sus estrategias planteadas el plan de desarrollo para Antioquia, parten desde este territorio y se integran con cadenas productivas globales en busca de mayores niveles de competitividad. Esto se reflejan en las autopistas de la prosperidad y puertos multimodales que se están construyendo y mejorando en el departamento para impulsar su economía. Entre los factores que permitirán mejorar la competitividad de la región se encuentra estos nodos multimodales que se conectarán con los principales centros de producción de dicha región de manera más rápida y ágil, reduciendo los tiempos de recorrido que se espera tenga influencia en los costos en fletes desde la ciudad de Medellín y municipios aledaños hasta los puertos y viceversa.

Otro de los factores más relevantes se encuentra la atracción de la inversión extranjera al departamento, ya que se evidencia un creciente interés por otros países en aportar en la mejora de la infraestructura colombiana, donde se destaca empresas chinas, españolas y austriacas. Sin embargo, no todos beneficios son netamente comerciales, también se evidencia el progreso en la calidad de vida de sus habitantes, mediante la generación de empleos. Asimismo, las iniciativas para incentivar el fortalecimiento y creación de empresas por medio de alianzas de entidades públicas como lo son gobernación de Antioquia y la Agencia de Cooperación e Inversiones de Medellín con el fin de atraer más inversiones extranjeras para la zona, aportar a la industrialización y progreso en la región.

6. REFERENCIAS

Acosta, J. A., & Londoño, G. (2015). El control de la ilegalidad en la cadena logística. *Mercatec*, 50-52. Recuperado de https://www.researchgate.net/profile/Jorge_Acosta_Strobel/publication/304990315_El_control_de_la_ilegalidad_en_la_cadena_logistica/links/577e4abe08aeae3b2833708.pdf

Agencia de Cooperación e Inversión de Medellín. (2020). La gobernación de Antioquia y la ACI Medellín firman Alianza para el Desarrollo de la Agenda Internacional del Departamento. Recuperado de <https://www.acimedellin.org/gobernacion-de-antioquia-y-la-aci-firman-alianza-para-el-desarrollo-de-la-agenda-internacional-del-departamento/>

Agencia Nacional de Infraestructura. (2016). Entró en completa operación la doble calzada Santuario- Marinilla en Antioquia. Recuperado de <https://www.ani.gov.co/entro-en-completa-operacion-la-doble-calzada-santuario-marinilla-en-antioquia>

Agencia Nacional de Infraestructura. (2019). Gobierno firma contrato de concesión de Puerto Antioquia, y anuncia cierre financiero del proyecto Mar 1. Recuperado de <https://www.ani.gov.co/gobierno-firma-contrato-de-concesion-de-puerto-antioquia-y-anuncia-cierre-financiero-del-proyecto>

Arango, C., González, J., & Vélez, L. (2019). Efectos del mercado globalizado y nuevos proyectos logísticos para la región de Urabá, Colombia. *Revista Prisma Tecnológico*, 10(1), 3-10. Recuperado de <https://revistas.utp.ac.pa/index.php/prisma/article/view/2162/3108>

Arcila, A. (10 de Diciembre de 2019). Los chino pisan duro en Antioquia. Recuperado de <https://www.las2orillas.co/los-chinos-pisan-duro-en-antioquia/>

Arias, W. (2017). Urabá: un mar de oportunidades. Recuperado de <https://www.eafit.edu.co/investigacion/revistacientifica/edicion-162/Paginas/uraba-un-mar-de-oportunidades.aspx>

Aristizabal, Y. (2018 de Octubre de 2018). Pisisí, el puerto que promete transformar el Urabá. Recuperado de <https://semanarural.com/web/articulo/pisisi-el-puerto-que-promete-transformar-el-uraba/655>

Asohofrucol. (2018). Balance del sector horticultura en 2017. Recuperado de http://www.asohofrucol.com.co/imagenes/BALANCE_SECTOR_HORTIFRUTICOLA_DICIEMBRE_2017.pdf

Autopistas Urabá. (2016). Autopistas Urabá S.A.S. Recuperado de <https://autopistasuraba.com/>

Banco de Desarrollo de América Latina. (2018). Una apuesta por la competitividad de Urabá: Construcción territorial, inclusión productiva y bienestar social. Recuperado de <http://www.icpcolombia.org/dev/wp-content/uploads/2018/02/18.07.23-CARTILLA-URABA-DIGITAL-VF.pdf>

Banco de Desarrollo de América Latina. (2019). CAF cofinanciará más de 176 km del programa 4G de Colombia. Recuperado de <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2019/03/caf-cofinanciara-mas-de-176-km-del-programa-4g/>

Banco de Desarrollo de América Latina. (2020). Proyectos en Colombia, Perú y Uruguay financiados por CAF y CAF-AM reciben el IJGlobal Awards 2019. Recuperado de <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2020/07/proyectos-en-colombia-peru-y-uruguay-financiados-por-caf-y-caf-am-reciben-el-ijglobal-awards-2019/?parent=2191>

Barbero, J. (2006). Los puertos públicos colombianos ante los retos del TLC. *Revista de ingeniería, Universidad de los Andes*, (24), 101-103. Recuperado de <https://ojsrevistaing.uniandes.edu.co/ojs/index.php/revista/article/view/334/431>

Botero, C. (2009). Los efectos dinámicos del puerto de Urabá. *Revista Politécnica*, 5(8), 9-25 . Recuperado de <https://revistas.elpoli.edu.co/index.php/pol/article/view/120>

Buitrago, A. (2017). La población de Urabá crecerá entre 30% y 40% para 2030. Recuperado de <https://www.elmundo.com/noticia/La-poblacion-de-Uraba-crecera-entre-30y-40para-2030/354518>

Cámara Colombiana de Infraestructura. (2012). Evaluación de las concesiones sobre la infraestructura portuaria pública en Colombia. Recuperado de https://www.infraestructura.org.co/bibliotecas/DAE/concesiones_portuarias.pdf

Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia. (2019). Competitividad Exportadora de la Industria Antioqueña. Una aproximación a la caracterización de las empresas informales en Medellín. *Revista Antioqueña de Economía y Desarrollo*, (22), 1-62. Recuperado de <https://www.camaramedellin.com.co/Portals/0/Documentos/2020/Revista%20RAED%2022.pdf>

Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia. (2020). Economía de Antioquia en 2019 y Perspectivas 2020. Recuperado de <https://www.camaramedellin.com.co/Portals/0/Documentos/2020/ANIF%20FEBRERO%202020%202.pdf>

Cámara de Comercio de Urabá. (2017). Informe socioeconómico 2016. Recuperado de <http://ccuraba.org.co/site/wp-content/uploads/2017/02/INFORME-SOCIOECONOMICO-2016.pdf>

Cámara de Comercio de Urabá. (2020). Informe de labores 2019. Recuperado de <https://ccuraba.org.co/site/wp-content/uploads/2020/01/INFORME-DE-LABORES.pdf>

Castellanos, A., Lombana, J., & Ortiz, M. (2015). Infraestructura Logística y Estrategias de Marketing para la Competitividad Portuaria. *Revista de Economía & Administración*, 12(2), 95-112. Recuperado de <https://revistas.uao.edu.co/ojs/index.php/REYA/article/view/101>

Cipoletta, G., Pérez, G., & Sánchez, R. (2010). *Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales*. Santiago de Chile: CEPAL.

Concesión la Pintada. (2015). El proyecto conexión pacífico 2 inicia obra en la vía la pintada-primavera. Recuperado de <http://www.concesionlapintada.com/2015/11/09/el-proyecto-conexion-pacifico-2-inicia-obra-en-la-via-la-pintada-primavera/>

Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2015). Importancia estratégica del proyecto corredor Santa Fe de Antioquia-Cañasgordas: túnel del Toyo y vías de acceso (autopistas de la prosperidad). Recuperado de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3836.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (2019). Plan Nacional de Desarrollo Prevee Inversiones para Antioquia por cerca de \$94,3 billones. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/Paginas/Plan-Nacional-de-Desarrollo-preve-inversiones-para-Antioquia-por-cerca-de-94-3-billones.aspx>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE. (2020). Boletín Técnico de Exportaciones (EXPO) diciembre 2019. Recuperado de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/exportaciones/bol_exp_dic19.pdf

Echeverri, A., & Orsini, F. (2010). Informalidad y Urbanismo Social en Medellín. *Sostenible*, 11-24. Recuperado de https://www.eafit.edu.co/centros/urbam/articulos-publicaciones/Documents/111103_RS3_AEcheverri_%20P%2011-24.pdf

Febré, G., & Pérez, G. (2012). Sistemas inteligentes de transporte en la logística portuaria latinoamericana. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/36122-sistemas-inteligentes-transporte-la-logistica-portuaria-latinoamericana>

Fenalco Antioquia. (2020). Impacto del Túnel del Toyo de Urabá. Recuperado de <https://fenalcoantioquia.com/blog/impacto-del-tunel-del-toyo-de-uraba/>

Ferrocarril de Antioquia. (2019). Gobernación de Antioquia y Municipio de Medellín incluyeron en sus Planes de Desarrollo el proyecto Tren Del Rio. Recuperado de <https://www.ferrocarrilantioquia.com/articulo/gobernacion-de-antioquia-y-municipio-de-medellin-incluyeron-en-sus-planes-de-desarrollo-el-proyecto-tren-del-rio/467>

Gobernación del Chocó, Gobernación de Antioquia, Libertad y Orden, Gobernación de Córdoba, & Departamento Nacional de Planeación. (2012). Acuerdo Estratégico para el Desarrollo del Territorio de El Atrato Gran Darién. Recuperado de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Contratos%20Plan/Acuerdo%20Estrategico%20Atrato%20Gran%20Darien.pdf>

González, R. (2011). Diferentes Teorías del Comercio Internacional. *Revista de Economía*, 1(858), 103-117. Recuperado de <http://www.revistasice.com/index.php/ICE/article/view/1393>

Guerrero, M., & Vásquez, Y. (2020). Características De La Logística E Infraestructura De Puerto Antioquia En Las Exportaciones Antioqueñas. *Revista En-contexto*, 8(13). Recuperado de <https://ojs.tdea.edu.co/index.php/encontexto/article/view/717>

Gutiérrez, J. (2013). Generación efectiva de carga para el sector transportador terrestre carretero en Colombia. *Civilizar*, 4(7), 51-65. <https://doi.org/10.22518/2462909X.245>

Lopera, J., Correa, D., & Gómez, W. (2019). Estructura productiva e Internacionalización con identificación de actores estratégicos y expresiones territoriales. Documentos de trabajo INER. Recuperado de <https://revistas.udea.edu.co/index.php/iner/article/view/340744>

Mayorga, J., & Martínez, C. (2008). Paul Krugman y el Nuevo Comercio Internacional. *Criterio Libre*, (8), 73-86. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4547087>

Mercado, A. (24 de Octubre de 2020). Puertos de Urabá, parados por lío con Unidad de Restitución de tierras. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/puerto-pisipi-en-uraba-esta-parado-por-lío-con-unidad-de-restitucion-de-tierras-545109>

Mesa, J. C., & Moreno, G. (2015). Retos políticos para el desarrollo territorial del Valle de Aburrá. *Escenarios: empresa y territorio*, 4(4), 98-128. Recuperado de <http://esumer.edu.co/revistas/index.php/escenarios/article/view/78>

Mesa, J., González, C., & Praj, D. (2017). Geopolitical importance of the Darien Gap in the colombian post-conflict context. *Revista Escenarios*, 6(7), 97-119. Recuperado de <http://repositorio.esumer.edu.co/handle/esumer/348>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2020). Informe de Exportaciones julio de 2020. Recuperado de <https://www.mincit.gov.co/getattachment/estudios-economicos/estadisticas-e-informes/informes-de-exportacion/2020/julio/oe-mab-informe-de-exportaciones-a-julio-de-2020.pdf.aspx>

Ministerio de Transporte. (2019a). Puerto Antioquia y Puerto Pisisi, dos proyectos contemplados en el Plan Nacional de Desarrollo para el Urabá Antioqueño. Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7471/puerto-antioquia-y-puerto-pisipi-dos-proyectos-contemplados-en-el-plan-nacional-de-desarrollo-para-el-uraba-antioqueno/>

Ministerio de Transporte. (2019b). Autopista al mar 1 en Antioquia es reconocida con dos premios otorgados por la revista internacional Latinfinance. Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7800/la-autopista-al-mar-1-en-antioquia-es-reconocida-con-dos-premios-otorgados-por-la-revista-internacional-latinfinance/>

Ministerio de Transporte. (2019c). Pacífico 1, 2 y 3, las autopistas que emergen en las montañas del suroeste antioqueño y el Eje Cafetero. Antioquia, Medellín. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7237/pacifico-1-2-y-3-las-autopistas-que-emergen-en-las-montanas-del-suroeste-antioqueno-y-el-eje-cafetero/>

Ortiz, M. (2014). *Evaluación del impacto económico de la cuarta generación (4G) de concesiones viales en la valorización del suelo en zona rural en Colombia*. (Trabajo de grado, Universidad de los Andes). Recuperado de <https://lab.uniandes.edu.co/wp-content/uploads/Evaluaci%C3%B3n-de-impacto-econ%C3%B3mico-de-la-cuarta-generaci%C3%B3n-4G-de-concesiones-viales-en-la-valorizaci%C3%B3n-del-suelo-en-zona-rural-en-Colombia.pdf>

Ospina, M. (2019). Urabá, una economía del banano y el turismo. Recuperado de <https://www.elmundo.com/noticia/Urabauna-economia-del-banano-y-el-turismo/377578>

Peláez, D., & Acosta, J. (2021). La importancia de la implementación de Warehouse Management System para los Centros de Distribución. *Revista CIES*, 12(1). In press.

Portafolio. (2019). Las megasobras del futuro que prepara Antioquia. Recuperado de <https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/las-megaobras-del-futuro-que-prepara-antioquia-535141>

Quintero-Beltrán, L. C., & Osorio-Morales, L. M. (2018). Balanced Scorecard como herramienta para empresas en estado de crisis. *Revista CEA*, 4(8), 75-94. <https://doi.org/10.22430/24223182.1049>

Ramírez, E. (2014). *Informe Socioeconómico 2014*. Recuperado de <https://ccuraba.org.co/prensa/boletines-y-publicaciones/informe-socioeconomico-la-region-uraba-2014/>

Rojas-Arenas, I. D., Cardona-Quintero, J. A., & Gallego-Alzate, J. B. (2017). Estrategias de desarrollo económico local para el municipio de Girardota. *Revista CEA*, 3(6), 29-45. <https://doi.org/10.22430/24223182.770>

Schwab, K. (2013). The global competitiveness report 2013-2014. Recuperado de http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf

Secretaria de Infraestructura de Antioquia. (2012). Plan escenarios 2030 de la infraestructura para el transporte y la movilidad en Antioquia oportunidades, restricciones y necesidades para potenciar la conectividad multimodal y regional. Recuperado de http://secretariainfraestructura.antioquia.gov.co/descargas/PlanesRedInfraestructuraTransporteAntioquia/Escenarios2030%201.PlanInfraestructuraTransporteAntioquia/1.%20Informes_Plan_Movilidad_Infraestructura_Antioquia/2.%20Escenarios_y_alternativas_red_vial_Informe.pdf

Secretaria de Infraestructura de Antioquia. (2015). Plan Escenarios 2030 de Infraestructura para el Transporte y movilidad de Antioquia oportunidades, restricciones y necesidades para potenciar la conectividad multimodal y regional. Recuperado de http://secretariainfraestructura.antioquia.gov.co/descargas/PlanesRedInfraestructuraTransporteAntioquia/Escenarios2030%201.PlanInfraestructuraTransporteAntioquia/1.%20Informes_Plan_Movilidad_Infraestructura_Antioquia/2.%20Escenarios_y_alternativas_red_vial_Informe.pdf

Taborda, B. (s.f.). El Puerto de Urabá como polo de desarrollo para Antioquia. Recuperado de https://www.grupo-epm.com/site/Portals/1/biblioteca_epm_virtual/tesis/el_puerto_de_uraba_como_polo_de_desarrollo_de_antioquia.pdf

Varela, E., Martínez, A., & Delgado, W. (2013). Gobernanza y redes de políticas en el distrito portuario, industrial, y biodiverso de Buenaventura, Colombia. *Estudios Políticos*, (43), 205-227. Recuperado de <https://revistas.udea.edu.co/index.php/estudiospoliticos/article/view/18217>