



GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA
REPUBLICA DE COLOMBIA

FICHAS MACRO OFERTAS

Definición de criterios de actuación
estratégica para el desarrollo territorial de
Urabá

Noviembre 2012



Biodiversidad



Zona industrial portuaria



Turismo



Agroindustria



Educación



Desarrollo social



Infraestructura movilidad





GOBERNACION DE ANTIOQUIA
REPUBLICA DE COLOMBIA



El presente documento es propiedad intelectual de la Gobernación de Antioquia y de la Universidad EAFIT. Para todos los efectos legales, los insumos suministrados tanto por la Gobernación de Antioquia como aquellos suministrados por la Universidad EAFIT para la realización del proyecto, siguen siendo de propiedad intelectual de cada una de las partes, siendo su uso condicionado y restringido. En caso de referenciarse el presente informe de manera parcial o total, deberán incluirse los créditos de sus autores.

Gobernación de Antioquia
Sergio Fajardo Valderrama
Gobernador



Departamento Administrativo de Planeación
Gobernación de Antioquia
María Eugenia Ramos Villa
Directora
Juan Diego Lopera Pérez
Asesor

COMITÉ COORDINADOR de la Gobernación de Antioquia
Departamento Administrativo de Planeación
Dirección de Planeación Estratégica Integral
Esteban Álzate Jaramillo
Director

Secretaría de Infraestructura
Dirección de Planeación
Claudia Cristina Rave Herrera
Directora

Asesores Internos
Federico Restrepo Posada
Ana María Arango Arango
Equipo de Apoyo Asesores
Laura Gallego Moscoso

SUPERVISOR DEL PROYECTO
Esteban Álzate Jaramillo
Director
Dirección de Planeación Estratégica Integral

Equipo técnico de apoyo a la Supervisión
Dirección de Planeación Estratégica Integral
Gabriel Jaime Márquez García, Ingeniero Geólogo
Lina María Cadavid Escobar, Economista
Gustavo Adolfo Melguizo Diosa, Ingeniero Sanitario

Equipo de trabajo EAFIT

Juan Fernando Ruiz
Juan Carlos Duque
Jorge Giraldo
Alejandro Echeverri

Director del Proyecto
Coordinador Rise
Coordinador Humanidades
Coordinador Urbam



Equipo Ofertas

Jorge Ruiz
Mauricio Pineda
Catalina Hernández
Diana Morales
Natalia Ramírez
Vanessa Ramírez Calderón
Lina María Rojas

Consultor Senior
Consultor Senior
Consultora Asistente
Consultor Asistente
Consultora Junior
Consultora Junior
Consultor Asistente

Equipo Rise

Jorge Patiño
Alejandro Betancourt
Amanda Janeth López Londoño

Consultor Senior
Consultor Junior
Consultor Asistente

Equipo Humanidades

Santiago Leyva
Adolfo Eslava
Oswaldo Zapata
Andrés Tobón
Sara Vélez

Consultor Senior
Consultor Senior
Consultor Junior
Consultor Analista
Consultora Auxiliar

Equipo Urbam

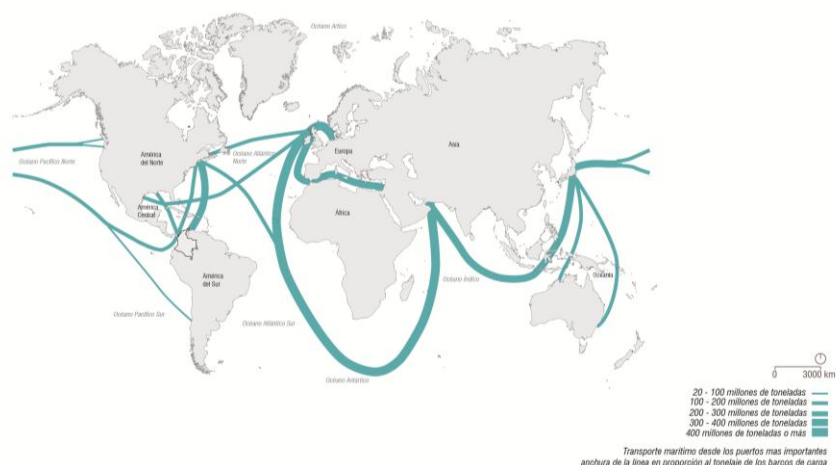
Francesco Orsini
Juan Pablo Ospina
Juan Sebastián Bustamante
Daniel Carvalho
Nora Cadavid
Angela Duque
Isabel Basombrío

Consultor Senior
Consultor Junior
Consultor Junior
Consultor Junior
Consultor Junior
Consultor Asistente
Consultor Asistente

La ubicación geográfica de la región de Urabá, a las puertas de dos océanos con posibilidades de interconexión y en el cruce de ejes viales longitudinales y transversales, le brinda condiciones de privilegio para la conectividad a escala nacional e internacional.



Fuente: Elaboración propia EAFIT

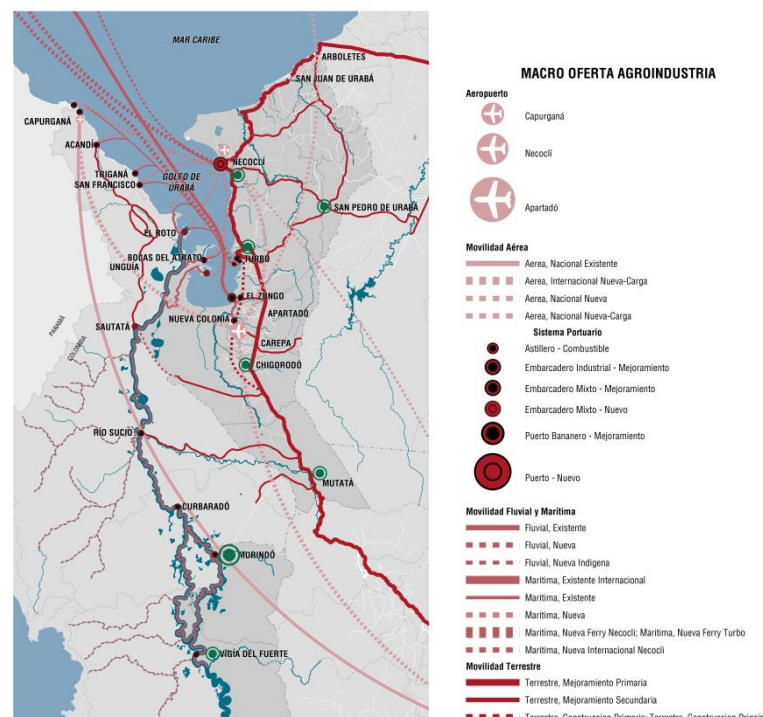


Fuente John Allen, Student Atlas of Anthropology, First Edition (p. 86) Princeton University

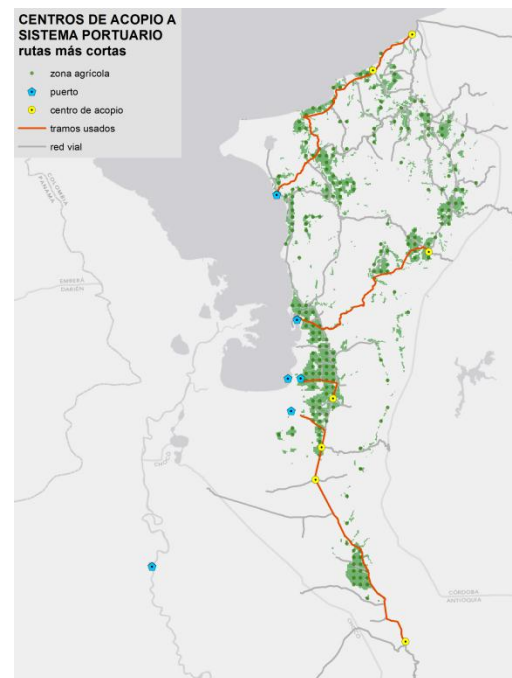
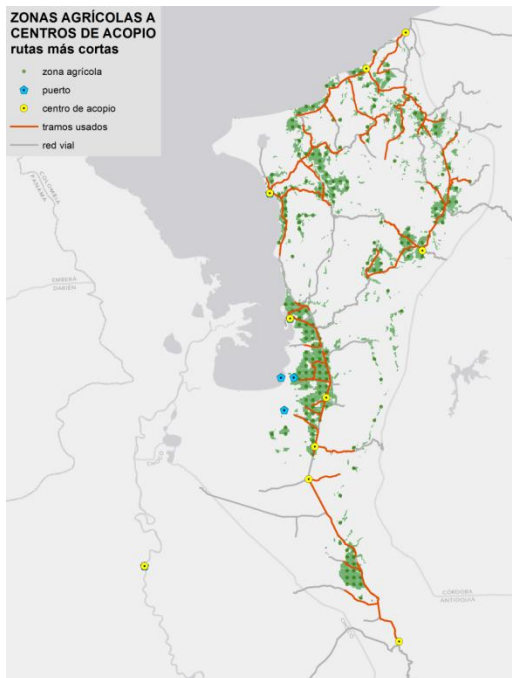
Actualmente, Urabá es una región desarticulada del desarrollo nacional y al margen de su principal sistema de flujos debido a la conexión limitada con los principales centros de producción y consumo. Esto, sitúa a la zona en condiciones de marginalidad y limita el aprovechamiento de su potencial en términos de cruce de caminos. La dinámica económica presente en la región ha instaurado un sistema de asentamientos en desequilibrio, pues tan sólo una zona de tres está asociada al corredor principal de actividad múltiple.

Un desarrollo como el que se propone para la región de Urabá requiere la dotación de infraestructura de gran capacidad en todos los campos. Se busca planificar y gestionar la infraestructura para la competitividad, relacionada con acueductos regionales, energía, conectividad, tecnologías de información y comunicación, vías, autopistas, puertos y aeropuertos, para atender las necesidades actuales y las nuevas demandas que se generarían a partir del desarrollo económico planteado.

Bajo este panorama y con el ánimo de aprovechar al máximo el potencial productivo y la capacidad integradora de los ríos y vías que cruzan la región, se sugiere articular las actividades industriales, agroindustriales, educativas y de turismo a partir de la infraestructura de movilidad.



Plan de infraestructura de movilidad regional. Fuente: Elaboración propia EAFIT

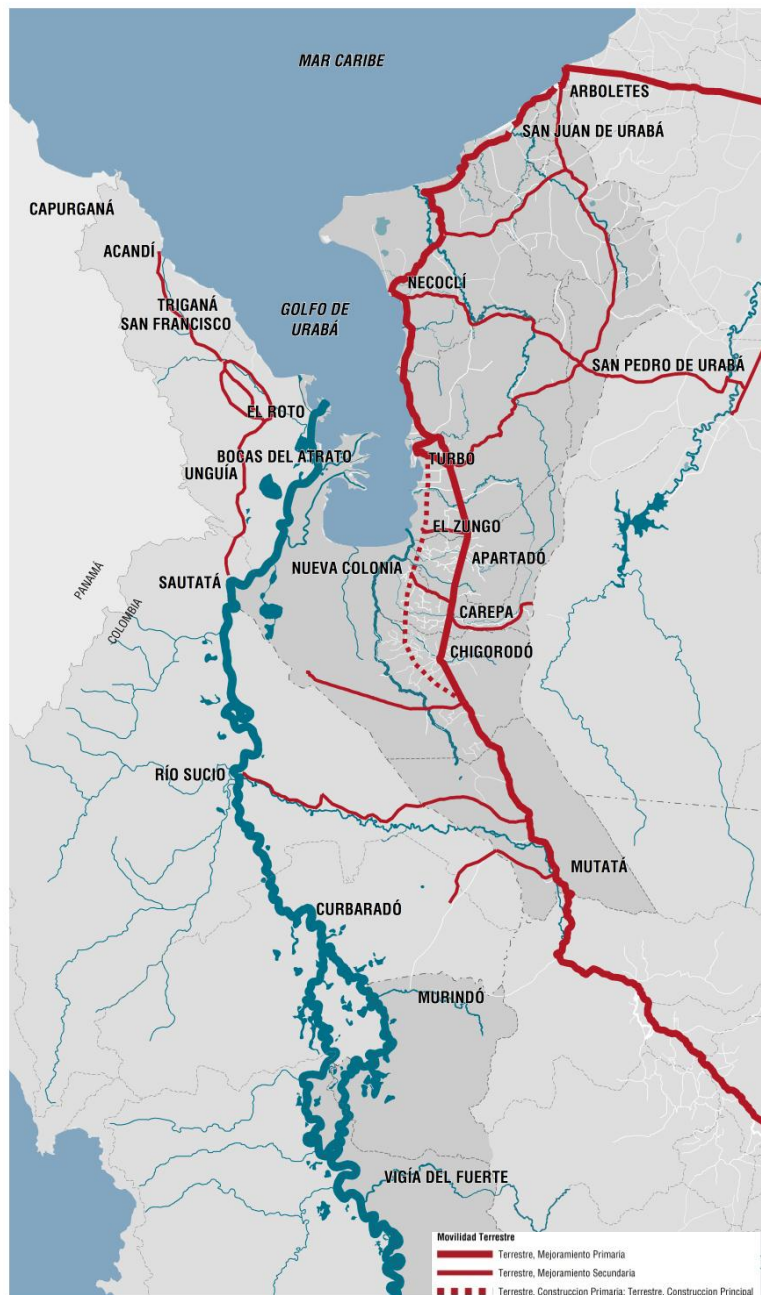


Resultado modelo Rise Movilidad.
Fuente: Elaboración propia EAFIT

Con el fin de realizar un análisis completo de la movilidad en la región, se identificó en el mapa las rutas mas cercanas de las zonas agrícolas a los centros de acopio y de los centros de acopio al sistema portuario.

Se puede observar que los tramos resaltados definen las rutas mas cortas en longitud y tiempo y las rutas mas usadas para realizar el transporte de los productos de las zonas agrícolas a los centros y de acopio y de los centros de acopio a las zona industrial y portuaria.

INFRAESTRUCTURA TERRESTRE	Mejoramiento de la conexión terrestre a través de las vías nacionales ● Transversal de las Américas, ● Autopistas de la Prosperidad, ● Vía Medellín-Quibdó Mejoramiento de la conexión terrestre a través de las vías departamentales: ● Circuito vial arboletes-San Pedro-Necoclí, ● Circuito vial Turbo-San Pedro-Necoclí, Vías terciarias,, ● Conexión vial 1.(Mutatá-Riosucio) 2.(San Pedro-Valencia-Tierralta) ● Variante industrial Turbo-Nueva Colonia-Zungo-Chigorodó, ● Conexión terrestre existente entre los municipios localizados sobre el Darién ● Mejoramiento de vías terciarias en la zona norte y en la expansión agraria ● Mejorar la cobertura y calidad del servicio de transporte público : buses, taxis, sistema integrado de transporte
INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA Y FLUVIAL	● Ferry Panamericano Mejoramiento de la conexión fluvial: ● Aprovechamiento y adecuación de la ruta fluvial (río Atrato, río León) ● Mejoramiento muelles fluviales (Riosucio, Murindó) Mejoramiento de la conexión marítima ● Creación y consolidación de rutas marítimas (entre costa oriental-occidental)
INFRAESTRUCTURA AÉREA	Mejoramiento de la conexión aérea: ● Consolidación del aeropuerto de Carepa como aeropuerto internacional, ● Construcción de un aeropuerto de carga en el área de influencia de la Zona Industrial Portuaria ● Fortalecer aeropuerto Capurganá (vuelos comericales Carepa-Capurganá y más rutas aéreas a capitales)
REGIÓN LEGAL	● Mejoramiento de la cobertura de saneamiento (EPM). ● Mejoramiento de la cobertura de acueducto (EPM). ● Mejoramiento de la cobertura de educación básica y para el trabajo. ● Profundización de las estrategias para solucionar la pobreza extrema. ● Mejoramiento de las condiciones de vivienda.
PLANIFICACIÓN Y ORDENAMIENTO	● Plan director de los corredores viales asociados a las Autopistas de la Prosperidad y transversal de las Américas



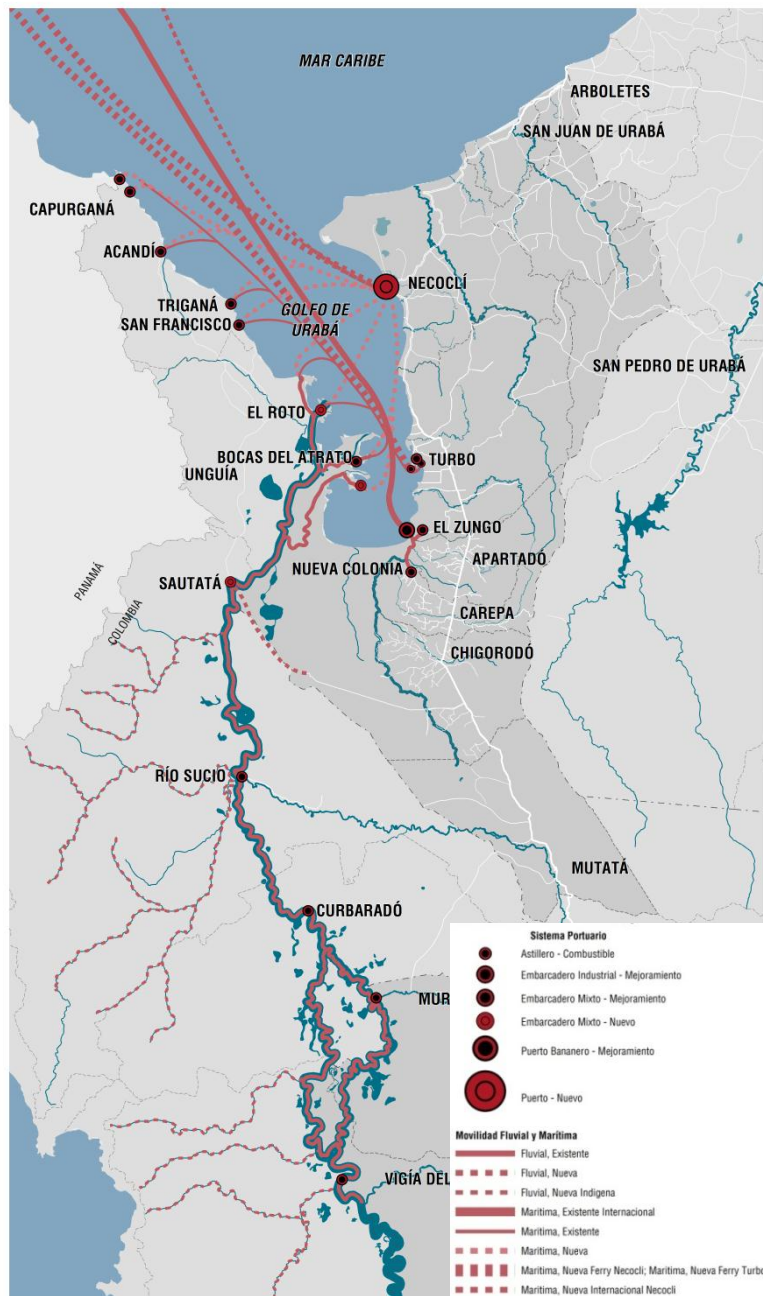
Fuente: Elaboración propia EAFIT

Las intervenciones de escala internacional y nacional programadas para la región, permitirán mejorar la articulación y la integración de Urabá con el centro de Antioquia, Colombia, y Las Américas pero sobre todo, permitirán asociar las diversas actividades productivas que se sugieren en la región, desde le punto de vista del desarrollo portuario, industrial, agroindustrial, educativo, y turístico.

Las **Autopistas de la Prosperidad** en su tramo 1 con una longitud de 211 kms entre Medellín y El Tigre (Chigorodó), mejorará la conexión entre Urabá y el centro del país favoreciendo el intercambio de pasajeros y productos. Igualmente, esta vía dará lugar a nuevas dinámicas a lo largo de sus zonas de influencia, permitiendo incluso, la diversificación de vocaciones La **Transversal de Las Américas**, con la mayoría de tramos de vía ubicados en el costado occidental de Colombia (en las regiones de los departamentos de Córdoba, Antioquia y Choco), permitirán conectar a la región de Urabá con la Troncal de Occidente y algunos corredores centrales en los departamentos de Bolívar, mejorando la integración de las poblaciones de estas regiones. El Sector 1, ya inició con la intervención del primer tramo de rehabilitación a nivel de afirmado, entre Lomas Aisladas (Turbo) – El Tigre (Chigorodó). Un segundo tramo se trabajará a partir de El Tigre hasta Turbo, luego hasta Necolcí y Arboletes. El tramo Lomas aisladas (Turbo)-El Tigre hace parte igualmente del proyecto de la Vía Panamericana, que sobre el costado colombiano llega hasta Lomas Aisladas. Esta **vía Panamericana**, aún sin conectar Colombia y Panamá, debido a la dificultad para atravesar la Serranía del Darién, se sugiere ser continuada a través del **Ferry Panamericano**, permitiendo la continuidad de la vía panamericana a través de la conexión Urabá - Colón (Panamá). De esta manera, en el sector de El Tigre confluyen los proyectos de Autopistas de la Prosperidad, Transversal de las Américas y Carretera Panamericana.

Dichos proyectos de carácter nacional e internacional, supondrán el tratamiento o mejoramiento de algunas vías locales de la región, y en particular aquellas asociadas a las zonas de producción agrícola, industrial, y las vías asociadas al desarrollo portuario. En este sentido, la consolidación de los **circuitos viales subregionales norte**, la construcción de la **variante industrial Turbo-Nueva Colonia-Zungo-Chigorodó** permitirían completar una oferta vial que garantice la accesibilidad al sistema portuario a partir de las industrias y de las zonas productivas. La vocación turística del costado occidental del golfo suponen, así mismo, la consolidación de la **conexión terrestre existente entre los municipios localizados sobre el Darién** (Acandí, Uguía, Sautatá).

Finalmente, si bien la vía Medellín – Quibdó está por fuera de la region de Urabá, ésta también adquiere una importancia mayor en esta dinámica de desarrollo sostenible, por lo que deberá articularse con la navegación a través el río Atrato, permitiendo cerrar el circuito Urabá-Quibdó-Medellín. Es fundamental atender la importancia del río Atrato como vía principal de acceso y ruta comercial local de las comunidades asentadas a lo largo del mismo y en sus áreas de influencia.



Fuente: Elaboración propia EAFIT

La región de Urabá goza de condiciones excepcionales para la conexión marítima y fluvial, gracias al golfo de Urabá y la presencia de ríos que por su caudal y condiciones permiten su navegabilidad. Condiciones que aún no han sido aprovechadas como factor clave del desarrollo de Urabá y de Antioquia.

Accesibilidad fluvial

La cuenca del Atrato cubre un área aproximada de 47.500 kms², comprendiendo los departamentos del Cauca, Valle, Chocó y Antioquia. Sus comunicaciones se hacen a través de la red fluvial, con gran riqueza minera, reservas forestales, gran cantidad de ríos y quebradas.

El corredor fluvial del Atrato se califica como una región aislada y con pocas oportunidades de “desarrollo” tanto para sus poblaciones afrodecendientes asentadas a lo largo del río, como para las comunidades indígenas localizadas en las cabeceras de los afluentes de río, debido a la limitada infraestructura de comunicación y de servicios.

Sin embargo, la gran riqueza natural y cultural de la zona, sugiere el desarrollo de una vocación etno y eco turística del costado occidental hacia la serranía del Darién, con el Parque Nacional de los Katíos, las ciénagas y los bosques a lo largo del río, por lo que el río Atrato y sus área de influencia, supone la **consolidación y creación de las rutas fluviales y la contrucción y mejoramiento de los muelles fluviales** en Vigía del fuerte y Riosucio, para garantizar la conectividad y accesibilidad y así favorecer la integración de las comunidades y el desarrollo de actividades relacionadas con el comercio, el etnoturismo y ecoturismo.

Río Atrato



Fuente: Elaboración propia EAFIT

Accesibilidad Marítima

El enorme recurso que representa el mar, tanto por los recursos hidrobiológicos que ofrece, como por su posición estratégica frente a los sistemas portuarios de Colombia, América Latina y la Cuenca del Caribe, no ha sido utilizado para el desarrollo económico de la región dado que solo se considera como vía de comunicación para el comercio exterior, es decir, como soporte logístico para el desarrollo de la industria del interior del país.

El proyecto económico dominante del país y de Antioquia en particular, le ha dado la espalda a los océanos. Colombia Visión 2019 plantea que “el país deberá potenciar la función de enlace a través del mar entre los países de la Cuenca del Caribe y el Pacífico, y Suramérica y el mundo”, y que para el desarrollo de este propósito será esencial “promocionar la cultura marítima desde las instituciones educativas y generar conocimientos científicos y tecnológicos sobre los espacios oceánicos, las zonas costeras e insulares”.

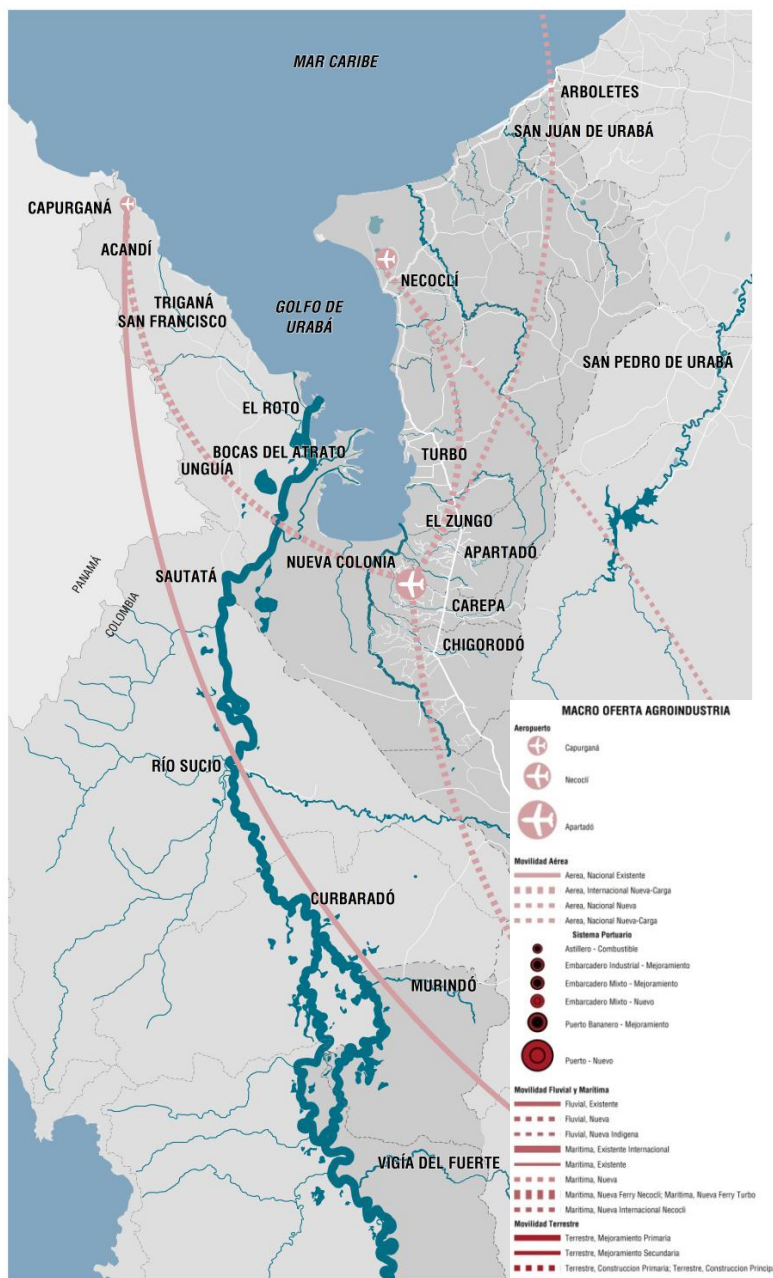
El desarrollo del sistema portuario, industrial y agrícola pensado a nivel de desarrollo local e internacional, supone el aprovechamiento de la infraestructura existente y la construcción de otra. En este sentido, los muelles y embarcaderos actuales y futuros deberán estar integrados a las rutas terrestres como marítimas, desde el punto de vista comercialización de productos, y también para el transporte de pasajeros.

De igual manera, para garantizar una mejor accesibilidad y una mejor conectividad para la población residente y turista que se desplace entre las dos costas (oriental y occidental) del golfo, las rutas fluviales deberán ser complementadas a través de la consolidación de rutas marítimas en ambas costas, así como con la definición de un sistema de muelles para la región en Turbo, Carepa, Necoclí.



Fuente: Elaboración propia EAFIT

Embarcadero de Turbo. El Waffe



Fuente: Elaboración propia EAFIT

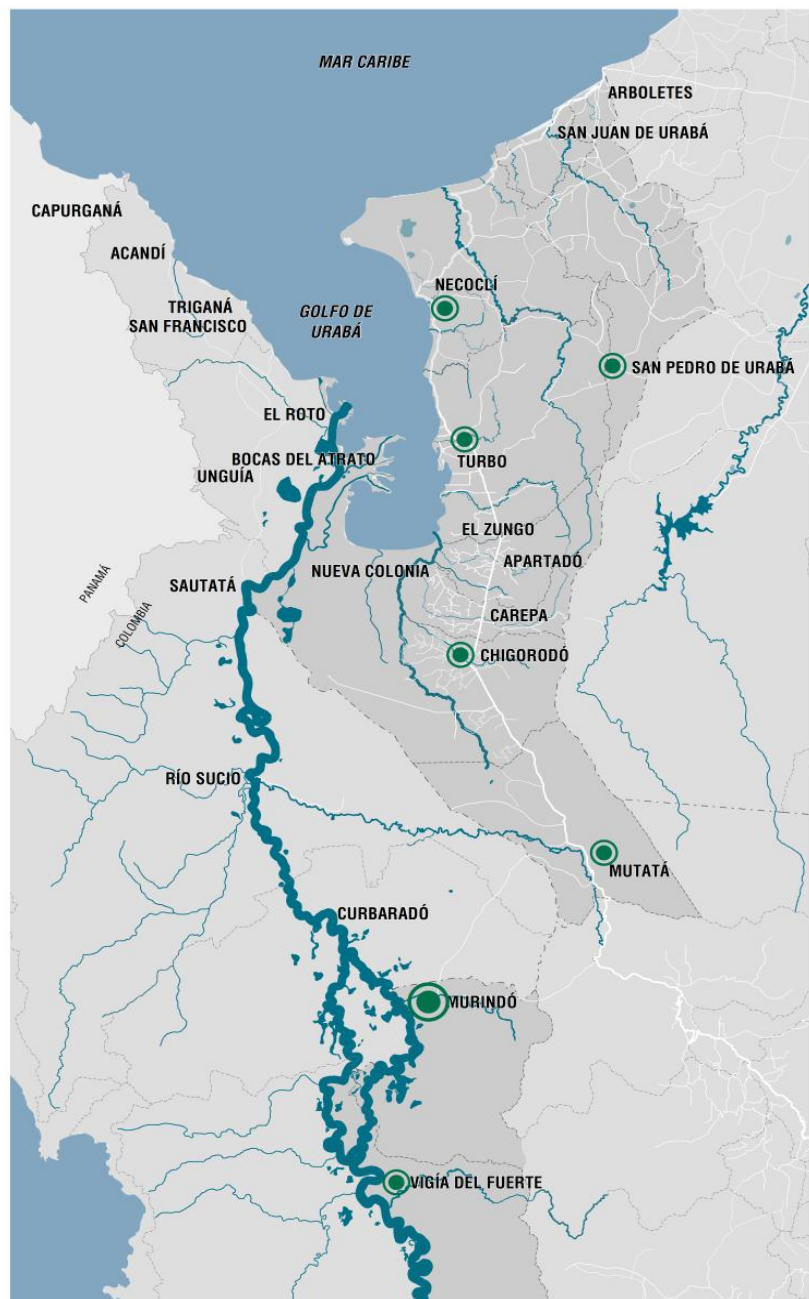
El servicio aéreo ha sido condición necesaria para el desarrollo de la región de Urabá dadas las precarias condiciones de las carreteras que vinculan la región con el país y los graves problemas de orden público. La región ha contado con un sistema de aeropuertos que ha cubierto la casi totalidad de su territorio; infraestructura que aunque precaria, se constituye en factor de desarrollo y en una oportunidad más para la diversificación de la base productiva. Actualmente, la región cuenta con dos aeropuertos: Carepa y Turbo y con cuatro pistas: Arboletes, Necoclí, Vigía del Fuerte y Murindó. Sin embargo es el aeropuerto Antonio Roldán Betancourt de Carepa, concesionado por AIRPLAN, el que movió 200.000 pasajeros en 2011 a través de la operación de las aerolíneas ADA, EASY FLY, LAN y SATENA, con cerca de 11 vuelos diarios.

El desarrollo de Urabá, supondrá no sólo la consolidación de dicho aeropuerto con perspectiva local, sino que deberá pensarse bajo una perspectiva internacional para le transporte de pasajeros. Por otro lado, para el transporte de carga deberá incorporarse un nuevo aeropuerto que se encuentre localizado en la zona de influencia de la futura zona industrial y portuaria.

La demanda turística que se presenta y que podrá presentarse en un futuro, harían pensar igualmente en la consolidación de un aeropuerto de pequeña escala en Capurganá, quedando de esta manera complementada la oferta de accesibilidad y conectividad multimodal.



Aeropuerto Antonio Roldán Betancur, Carepa



Fuente: Elaboración propia EAFIT

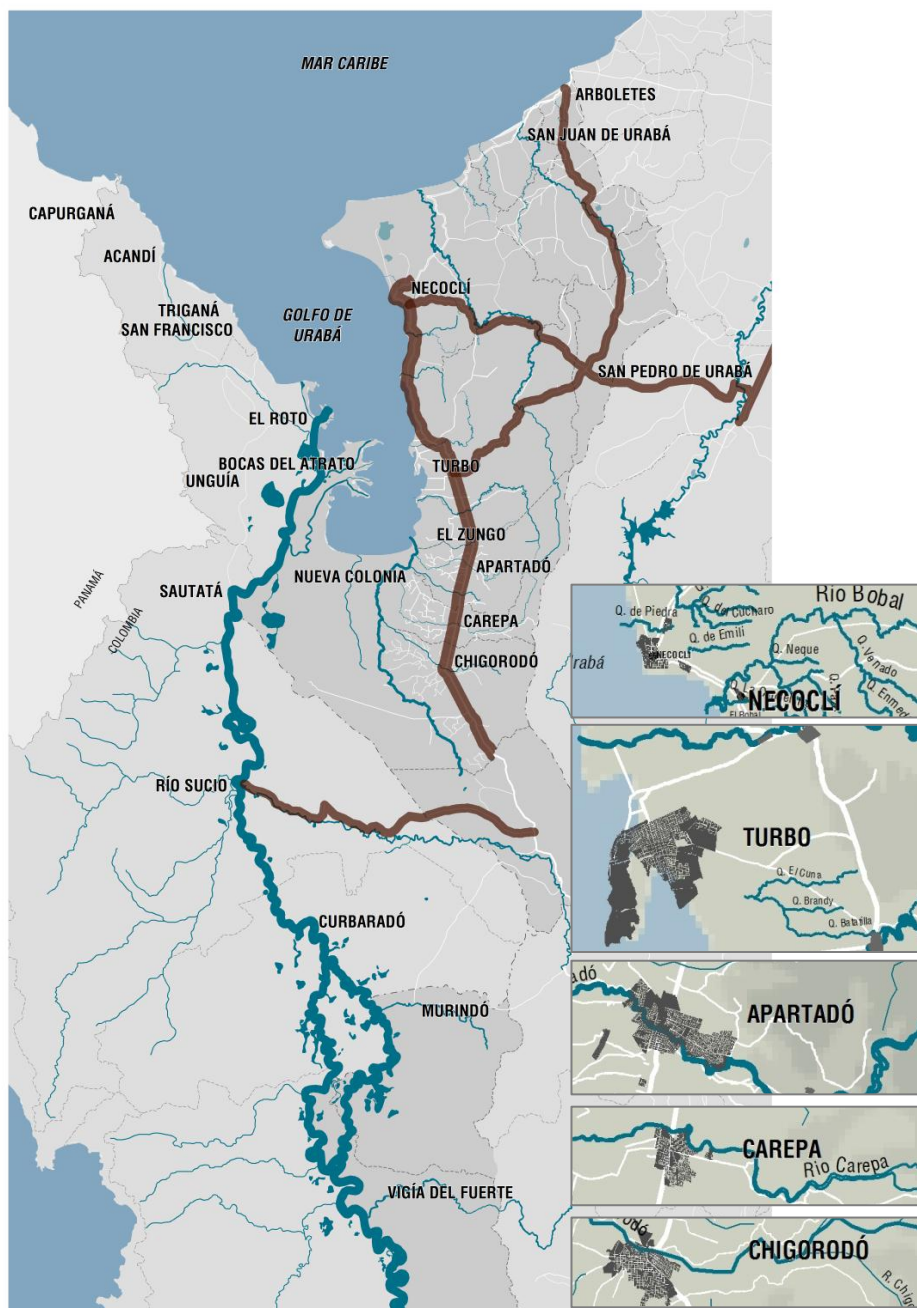
La cobertura básica de los servicios públicos que provee el Estado, es fundamental a la hora de proyectar una mejora en el sistema de movilidad de la región. En el Urabá antioqueño encontramos un gran déficit en dichas coberturas, razón por la cual le corresponde al Estado intervenir, a través de la coordinación intergubernamental, con la nación, puesto que la única forma de expandir la cobertura en servicios está atada a los dineros del SGP que llegan a los municipios.

Teniendo en cuenta que una gran oportunidad se encuentra en la entrada de EPM a estos municipios y que la dinámica de mercado de algunos de ellos es bastante reducida, la salida entonces se encuentra en la creación de un fondo o fideicomiso al que puedan llegar estos dineros, sin pasar por las manos de los municipios. Es necesario entonces mejorar las condiciones de vivienda, la cobertura en saneamiento y acueducto, y hacer una profundización de las estrategias para solucionar la pobreza extrema, si se está pensando en mejorar el sistema de movilidad para la región del Urabá antioqueño.

Ahora bien, el pensar en esta propuesta general de vinculación de ofertas de la macro oferta de Desarrollo Social, retomadas desde Región Legal, obedece a una necesidad manifiesta de vincular, abiertamente, dinámicas de construcción de infraestructura vial, con otras de infraestructura en servicios. De acuerdo a este modelo, diríamos entonces que la participación de estas ofertas en la movilidad, están dadas en clave de acompañamiento al desarrollo.

Asimismo, no debe olvidarse la necesidad de pensar la macro oferta de movilidad desde la óptica del modelo de gestión propuesto en Región Legal.

Si bien la movilidad no esta dada solo en la construcción de infraestructura y desarrollo de grandes proyectos, no por ello debe obviarse que el modelo de gestión propuesto no está pensado como impulso momentáneo para el desarrollo de Urabá, sino más bien como un sistema amplio de acompañamiento y construcción de Estado.



Fuente: Elaboración propia EAFIT

La conurbación de la zona central constituida por las cabeceras de cuatro de los municipios del eje bananero reúne en su territorio una diversidad de riquezas y oportunidades, que respeta y consolida la especialización funcional de sus centros.

Esta situación de conurbación de los centros urbanos y concentración de facilidades y servicios, beneficiosa para el centro, ha conducido a la concentración de capacidad funcional y dinámicas de desarrollo regional en el centro, propiciando a su vez la marginalidad de las otras zonas de Urabá y profundizando la dependencia del desarrollo regional, de la economía bananera.

De igual manera, esta dinámica de ocupación del eje bananero, también ha sido consecuencia del desarrollo de la infraestructura vial correspondiente a la conexión Medellín-Urabá, que a pesar del deterioro de algunos tramos, consolida y concentra la ocupación a lo largo de su eje.

A partir de esta complejidad de los procesos de ocupación del territorio, se plantea la necesidad de generar procesos de ordenamiento sostenible supra municipal que se adelanten a los impactos generados por las grandes infraestructuras que en el futuro se instalarán en la región, a saber:

- Corredor a lo largo de la de la Transversal de Las Américas (comunicación Panamá-Colombia-Venezuela). El Tigre-Turbo-Necoclí-San Juan-Arboletes.
- Corredor del eje urbano Turbo-Apartadó-Carepa-Chigorodó, a lo largo de las Autopistas de la Prosperidad