

EL IMPACTO DEL PUERTO DE URABÁ EN EL DESARROLLO DEL PAÍS

**FELIPE ECHEVERRI ARISTIZÁBAL
RICARDO ANDRÉS PATIÑO SERNA**

Trabajo de grado para optar al título de ingeniero administrador

**Bernardo Iván Aristizábal Correa – Especialista en
Economía Internacional**



**ESCUELA DE INGENIERÍA DE ANTIOQUIA
INGENIERÍA ADMINISTRATIVA
ENVIGADO
2012**

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	11
1. PRELIMINARES.....	13
1.1 Planteamiento del problema	13
1.1.1 Contexto y caracterización del problema	13
1.1.2 Formulación del problema	14
1.2 Objetivos del proyecto	15
1.2.1 Objetivo General.....	15
1.2.2 Objetivos Específicos	15
1.3 Marco de referencia.....	16
1.3.1 Marco Teórico	16
1.3.1.1 Desarrollo Portuario Colombiano a través de la historia.....	16
1.3.1.2 Las oportunidades del puerto de Urabá	18
1.3.1.3 Tarena, el lugar más adecuado para la construcción de un puerto de aguas profundas.....	20
1.3.2 Marco Contextual.....	21
2. METODOLOGÍA.....	24
3. EL PUERTO DE ÚRABA Y SU INCIDENCIA EN EL DESARROLLO DEL PAÍS	27
3.1 Analizar el comportamiento histórico de las variables que más inciden en el desarrollo del país.....	27
3.1.1 Esperanza de Vida al Nacer	31
3.1.2 La educación: un pilar fundamental para el desarrollo	43
3.1.3 El estándar de vida según el INB per cápita (USD PPA)	58

3.1.4	Análisis del IDH para Colombia	69
3.2	Determinar la PRODUCTIVIDAD del puerto basados en el volumen de carga en toneladas movilizadas	76
3.3	Proyectar sobre varios escenarios en el largo plazo, la incidencia del puerto sobre las principales variables del desarrollo del país.	90
3.3.1	El Puerto de Urabá y su inferencia en Riqueza, Salud y Educación.	103
4	DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	108
5	CONCLUSIONES Y CONSIDERACIONES FINALES	111
6.	BIBLIOGRAFÍA.....	113

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Distancia entre el puerto de Urabá y los principales centros de producción y consumo del país.....	19
Tabla 2 Recorrido histórico de las actividades, estudios y propuestas del puerto de Urabá	21
Tabla 3 Diferencias entre la clasificación según el INB per cápita y la clasificación según el índice de desarrollo humano.....	28
Tabla 4 Tasa de analfabetismo por grupos de edad y zona, años 1993 y 2001.....	49
Tabla 5 Matricula en primaria y secundaria, 1990-1997. Nacional y por departamentos..	49
Tabla 6 Indicadores de educación del IDH históricamente.....	54
Tabla 7 Diferencia entre los años esperados de instrucción y los años promedio de educación	55
Tabla 8 Comportamiento de la Inflación en Colombia.....	62
Tabla 9 Tasa de cambio frente al dólar americano	65
Tabla 10 INB per cápita (USD PPA)	66
Tabla 11 IDH para Colombia por Componente y General.	70
Tabla 12 Capacidad actual de los puertos marítimos colombianos.....	78
Tabla 13 Ahorro en distancia y en costo de movilización de la carga desde algunas ciudades del país.....	80
Tabla 14 Evolución puertos colombianos en TEUs	81
Tabla 15 Índice de desempeño logístico 2010	82
Tabla 16 Distribución de la mercancía exportada e importada según el océano	83
Tabla 17 Participación Antioquia y Bogotá en la balanza comercial en 2011	84
Tabla 18 Distribución según el océano de Antioquia y Bogotá.....	85
Tabla 19 Supuestos escenarios del puerto de Urabá.....	86

Tabla 20 Posibles escenarios para las exportaciones desde el puerto de Urabá	86
Tabla 21 Posibles escenarios para las importaciones desde el puerto de Urabá	86
Tabla 22 Porcentaje del total exportado según los escenarios propuestos	87
Tabla 23 Porcentaje del total importado según los escenarios propuestos	87
Tabla 24 TEUs totales y según el océano.....	87
Tabla 25 Posibles TEUs exportados según el escenario para el puerto de Urabá	88
Tabla 26 Posibles TEUs importados según el escenario para el puerto de Urabá	88
Tabla 27 Movimiento de carga por océano en el país.....	94
Tabla 28 Proyección PIB y Sector Externo de Colombia para el año 2016.....	96

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Componentes del IDH	29
Ilustración 2 Composición del IDH	30
Ilustración 3 Mortalidad por grupos en Mujeres en Colombia.....	33
Ilustración 4 Mortalidad por grupos en Hombres en Colombia	34
Ilustración 5 Esperanza de vida al nacer (años)	40
Ilustración 6 Comparación países Suramericanos destacados con Estados Unidos en Salud 2011.	42
Ilustración 7 Evolución de los indicadores de educación en Colombia.....	54
Ilustración 8 Brecha entre los años esperados y los años promedio	55
Ilustración 9 Comparación países Suramericanos destacados con Estados Unidos, en educación 2011	57
Ilustración 10 INB per cápita (USD PPA).....	67
Ilustración 11 Comparación países Suramericanos destacados con Estados Unidos, en ingresos 2011	68
Ilustración 12 IDH para Colombia por Componente y General.....	70
Ilustración 13 IDH de los principales países de Suramérica y Estados Unidos.	73
Ilustración 14 Dimensiones y capacidad de un contenedor de 20 pies	77
Ilustración 15 Evolución de los barcos portacontenedores.....	77
Ilustración 16 Tratados comerciales vigentes, suscritos y en negociación de Colombia. .	95
Ilustración 17 Exportaciones como porcentaje del PIB a nivel mundial.	105

GLOSARIO

Balanza Comercial: Es una variable de medición utilizada para medir la diferencia entre las exportaciones y las importaciones realizadas por un país en un periodo de tiempo determinado. (BusinessCol.com, 2011)

Comercio Exterior: Es el intercambio de bienes y servicios que tiene lugar entre dos naciones o países cuando hay exportaciones e importaciones. (deGerencia.com, 2012)

Contenedor: Es un cajón metálico, de gran tamaño, con dimensiones normalizadas internacionalmente, que se utiliza para el transporte de mercancías. (WordReference.com, 2012)

Economía: Es una Ciencia Social encargada del estudio de la forma en la cual los individuos o sociedades satisfacen sus necesidades por medio del manejo de los recursos. (Biblioteca Luis Ángel Arango, 2012)

Exportaciones: Hacen referencia a cualquier bien o servicio producido en un país, y enviado a un país extranjero con fines comerciales. (EFXTO comunidad forex, 2012)

IDH: Índice de Desarrollo Humano

Importaciones: Hacen referencia a cualquier bien o servicio traído desde un país extranjero, a otro para fines comerciales. (EFXTO comunidad forex, 2012)

Puerto Marítimo: Es un conjunto compuesto por espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado al borde del mar, reúne las condiciones de organización para desarrollar actividades de tráfico portuario. (Universitat Politecnica de Catalunya, 2006)

País Desarrollado: Es un país donde la calidad de vida es alta y se ha alcanzado un IDH mayor a 0,8 (Google Sites, 2012)

País Emergente o en Vía de desarrollo: Es un país que esta en proceso de evolución, para pasar de ser un país subdesarrollado, a un país desarrollado. Se caracteriza por el desarrollo económico que están experimentando. (Invertir en Bolsa.info, 2007)

País Subdesarrollado: Se habla de país subdesarrollado cuando posee un atraso significativo tanto a nivel económico como social, se caracteriza por la extrema pobreza y la desigualdad. (Google Sites, 2012)

Productividad: Es la relación que existe entre la cantidad de bienes o servicios que se producen con una determinada cantidad de recursos utilizados. (Bussines Solutions Consulting Group, 2012)

TEUs: Tewnty-foot Equivalent Unit

RESUMEN

Colombia, perteneciente al grupo de países emergentes, está en un momento clave de su economía y por ello debe tomar las acciones y correctivos necesarios para potenciarse al máximo. Por tanto, debe reforzar uno de los puntos más importantes dentro de cualquier economía, la infraestructura envuelta en el comercio exterior. Es por esto que la construcción de un puerto en el Urabá antioqueño se ha convertido en una prioridad. Y ahora que es una realidad, es pertinente estudiar las implicaciones del proyecto a nivel macro, determinando cual será su impacto en el desarrollo de Colombia.

Para tal propósito, se consultaron diversas fuentes bibliográficas, destacando dentro de ellas la información aportada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Banco Mundial y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). De estas y otras fuentes, se extrajo importante información, tanto cualitativa como cuantitativa; esta última, fue tabulada y utilizada para realizar modelos, escenarios y proyecciones que permitieron dar solución al problema planteado, por medio de un profundo estudio y análisis.

Dentro de los resultados obtenidos, se deben destacar cuatro elementos:

1. Viabilidad del puerto: El proyecto es completamente viable y sería sustentable tan solo con el movimiento de carga de Antioquia y Bogotá.
2. Necesidad del puerto: Ante retos como la globalización y los TLC con Estados Unidos y la Unión Europea, surge la necesidad de ampliar la infraestructura portuaria del país, para desatascar y dar mayor campo de acción a los demás puertos internacionales de Colombia.
3. Reducción de costos: La ubicación del puerto con respecto a algunas de las principales ciudades del país, dará lugar a una reducción de costos logísticos y de transporte entre el 15%-40%.
4. Dinámica económica al sector externo: El puerto generará una dinámica económica cíclica, que dinamizará tanto la económica antioqueña, como la del país en general, gracias a los beneficios que traerá la potencialización del sector externo colombiano, y el incremento del PIB.

Palabras clave: Países emergentes, comercio exterior, Puerto de Urabá, desarrollo.

ABSTRACT

Colombia, belongs to the emerging countries group, is a key moment in its economy and should take the necessary corrective actions to maximize itself. Therefore, the country should strengthen one of the most important points in any economy, the infrastructure involved in external trade. That's why the construction of a port in Urabá has become a priority. Now that's a reality, it's pertinent to study the implications of the project at a macro level, determining what will be its impact on Colombia development.

For this purpose, various literature sources were consulted, highlighting the information provided by the Inter-American Development Bank (IDB), Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, the Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), the World Bank and the United Nations Development Programme (UNDP). From these and other sources, was extracted important information, both qualitative and quantitative, the last one, was tabulated and used to make models, scenarios and projections, which allowed solving the problem raised by a deep study and analysis.

Among the results, four elements must be highlighted:

1. Port viability: The project is fully viable and would be sustainable only with the movement of cargo from Antioquia and Bogotá.
2. Necessity of a new port: Given the incoming challenges such as globalization and the Free Trade Agreement with the United States and the European Union, the need to expand the country's port infrastructure, to unblock and give greater scope to other international ports of Colombia has become imperative.
3. Cost Reduction: The location of the port respect to some of the major cities will result in a reduction of logistics and transport costs between 15% - 40%.
4. External sector economic dynamics: The port will generate a cyclical economic dynamics, which will promote the economy of Antioquia and the country in general, thanks to the benefits that will bring Colombian potentiation from the external sector and GDP growth.

Keywords: Emerging countries, external trade, puerto de Urabá, development

INTRODUCCIÓN

El país se encuentra en un momento clave e histórico, está tal vez en su mayor brillantez en muchos aspectos y ha tomado un impulso “inesperado” gracias al potencial que nunca antes había sido aprovechado; goza de mayor respeto y reconocimiento, estabilidad económica y política, la violencia ya no es su “sobrenombre” ante el mundo y la economía no para de crecer. Así mismo, pertenece al selecto grupo de países emergentes de la economía mundial conocidos como los CIVETS (Colombia, Indonesia, Vietnam, Egipto, Turquía y Sudáfrica), los cuales se están perfilando como los países de mayor dinamismo, con potencial de crecimiento y apertura económica.

Con este proyecto, se busca estudiar el impacto en el desarrollo del país que generaría la construcción del puerto de Urabá. Esta iniciativa data de 1926, cuando por primera vez surgió la idea de construir dicho puerto; la idea fue retomada en múltiples ocasiones (esta información hace parte del marco teórico, donde se da introducción histórica al tema, y se contextualiza el proyecto desde lo general hasta lo más específico), hasta que en 2011, se hizo realidad la puesta en marcha del proyecto con la constitución de la Sociedad Promotora del Desarrollo Portuario de Urabá, con una inversión de \$3.300 millones de pesos, para: planificación, estudios, diseños y concesión de la obra.

Para tal fin, el proyecto fue dividido en 3 secciones:

1. Analizar el comportamiento histórico de las variables que más inciden en el desarrollo del país.

Lo que se busca en primera instancia es establecer la forma más idónea para medir el desarrollo humano a nivel mundial, para posteriormente, estudiar el comportamiento histórico de dichas variables a nivel nacional, para ver como han evolucionado o involucionado y las razones más relevantes de ello.

2. Determinar la productividad del puerto basados en el volumen de carga en toneladas movilizadas.

En segunda instancia, se busca establecer la potencial productividad del puerto, basado en el estándar internacional marítimo TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit), unidad por excelencia utilizada para medir el volumen de carga marítimo. Para esta parte, se busca no solo estudiar la viabilidad del puerto basados en su potencial nivel de tránsito de contenedores, sino

también destacar las bondades del proyecto en cuanto a logística de transporte, reducción costos, infraestructura portuaria, calado natural de la bahía, entre otras.

3. Proyectar sobre varios escenarios en el largo plazo, la incidencia del puerto sobre las principales variables del desarrollo del país

Por último, se busca establecer la incidencia que tendría el puerto sobre las principales variables de desarrollo. Esto pretende ser logrado proyectando varios escenarios en los cuales el puerto tenga diferente desempeño, para poder interrelacionar las variables y establecer la forma en la cual cada una de ellas tendría algún beneficio gracias a las bondades que trae consigo el proyecto y al dinamismo que le daría este al sector externo del país.

Para lograr tales fines, se cuenta con una metodología de trabajo que establece: la forma como se abordará cada tema, las fuentes bibliográficas a utilizar para hallar la información cualitativa, las fuentes de información cuantitativa más importantes para recopilar la información necesaria para desarrollar los modelos de los objetivos dos y tres, la forma de organizar la información cuantitativa para el análisis posterior y la forma como cada objetivo contribuirá al alcance del objetivo general del proyecto.

1. PRELIMINARES

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.1 Contexto y caracterización del problema

Las oportunidades que posee Colombia son inmejorables y el momento actual es el ideal para dar el gran salto y convertirse en una potencia de la región, para ello se requiere de personas que piensen en grande, que valoren tanto los recursos como las ventajas que la globalización trae consigo, las economías emergentes están dando grandes pasos hacia el desarrollo y el crecimiento, son protagonistas ahora más que nunca y tal vez sea el mejor momento para atreverse a grandes avances e inversiones a gran escala. Con la inminente firma del Tratado de Libre Comercio (TLC) con los Estados Unidos (lo cual evidencia la estabilidad tanto económica como política), se abren una serie de oportunidades que el país debe aprovechar, pero para ello se requiere invertir en su infraestructura, se necesitan mega obras que satisfagan las necesidades de una economía que está en ascenso.

Desde hace 80 años exactamente cuando se inicia el estudio del puerto de Urabá por una firma norteamericana, se viene planteando la idea de construir un puerto en el Urabá antioqueño (BIRD Antioquia, 2007) el cual por su ubicación, sería el puerto del océano atlántico más cercano al centro del país, dando un salto hacia el desarrollo nacional e internacional, abriendo nuevas oportunidades de mercado a Europa, Centroamérica, y la Cuenca del Pacífico, y de igual manera, ampliaría la comunicación con los mercados asiáticos y atlánticos (Taborda, 2011). Esta idea ha sido contemplada y analizada por diversas personas prácticamente desde que surgió hace 70 años, las cuales tienen opiniones diversas y encontradas, pero es un hecho que este puerto brindaría muchos beneficios, no solo a Antioquia sino a todo el país, más teniendo en cuenta la saturación que presentan actualmente los puertos de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura (Taborda, 2011). Como lo expresara el ex gobernador Luis Alfredo Ramos en el marco del Foro Regional de Urabá *“Hacer realidad la construcción de un puerto de aguas profundas en Urabá es posible hoy más que nunca”* (El Mundo, 2011)

Para hacer realidad este sueño el pasado 13 de octubre del 2011, se formalizó la constitución de la sociedad promotora del desarrollo portuario de Urabá, este hecho se constituyó en el primer paso hacia la construcción de un puerto en el Urabá antioqueño. (El Mundo, 2011)

Este acto simbólico realizado hace unos meses fue el comienzo de un largo camino hacia la construcción de dicho puerto, todavía faltan muchas cosas por definir, pero vale la pena decir que el puerto es una realidad.

La construcción de este puerto traerá consigo una cantidad de mejoras para el país en muchos aspectos tanto internos como externos, a su vez se presentaran diferentes interrogantes a los que dependiendo del contexto que se quiera analizar serán indagados al máximo. El tema del desarrollo del país es uno de los principales aspectos que se deben tener en cuenta, pues la ejecución de un megaproyecto como este, tendrá incidencia directa en el desarrollo tanto económico como social de la nación. Y es que el desarrollo no es un tema menor, pues básicamente, un avance en infraestructura como este, tiene que tener un impacto directo en las principales variables del desarrollo.

Cuando se habla de desarrollo, implícitamente se incluye el crecimiento del país y por ende, la variable que se debe analizar más a fondo es el Producto Interno Bruto (PIB), y a su vez el PIB per cápita, que relaciona el PIB con la cantidad de habitantes de un país. Y es aquí donde hay que resaltar cómo se encuentra Colombia comparado con los demás países del mundo, según el Banco Mundial ocupa el puesto 77 entre 170 naciones con un PIB per cápita de 8.870 dólares americanos; siendo el promedio del mundo de 10.671 dólares y haciendo una comparación con un país vecino como Venezuela, quien tiene un PIB per cápita de 12.341 dólares el cual comprado con el de Colombia es bastante mayor. Esto muestra el gran problema que tiene Colombia en cuanto a desarrollo y evidencia graves problemas en cuanto a la distribución de los ingresos (*Mundial, 2010*).

Las obras a gran escala son tal vez una de las actividades que mayor impacto e incidencia tienen en el desarrollo de cualquier país, más aún en un país como Colombia, que presenta grandes atrasos en cuanto a infraestructura se habla. De lo anterior, y teniendo en cuenta el altísimo potencial que tiene la zona del Urabá antioqueño (sería el puerto más cercano a las principales centros industriales del país) (*Taborda, 2011*), se observa que un proyecto como este dinamizaría el desarrollo de la región, disminuiría la saturación de los diferentes puertos existentes y traería consigo disminuciones de costos y fletes.

1.1.2 Formulación del problema

En los últimos 10 años, la economía colombiana se ha fortalecido, ha adquirido cierto nivel de estabilidad política e inclusive se recuperó el grado de inversión para el sector financiero por parte de las principales firmas internacionales. El horizonte parece más alentador que nunca, parece ser el momento adecuado para dar este gran salto hacia el desarrollo, y agregando además el protagonismo actual y futuro de las economías emergentes como motor económico mundial (*Agencia EFE, 2012*). Una obra de tal magnitud representaría uno de los más

grandes avances en pro del desarrollo, puesto que la construcción de un puerto brindaría oportunidades inmejorables para esta región. La necesidad esta latente, ahora es tiempo de verificar sus implicaciones en el mediano - largo plazo y verificar su impacto en el desarrollo de Colombia como un país emergente.

En síntesis Colombia se encuentra en un momento crucial en los temas económicos y las obras que se adelanten deben ser en pro de la productividad de la nación, dando lugar a que la economía del país crezca lo suficiente internamente en el mediano plazo, para que posteriormente, en el largo plazo pueda proyectarse al resto del mundo.

En el caso particular del puerto de Urabá, se debe plantear una importante pregunta.

¿Qué impacto generaría la construcción del puerto en el Urabá en el desarrollo del país?

1.2 OBJETIVOS DEL PROYECTO

1.2.1 Objetivo General

Identificar el impacto en el desarrollo del país que generaría la construcción del puerto de Urabá.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Analizar el comportamiento histórico de las variables que más inciden en el desarrollo del país.
- Determinar la productividad del puerto basados en el volumen de carga en toneladas movilizadas.
- Proyectar sobre varios escenarios en el largo plazo, la incidencia del puerto sobre las principales variables del desarrollo del país.

1.3 MARCO DE REFERENCIA

1.3.1 Marco Teórico

1.3.1.1 Desarrollo Portuario Colombiano a través de la historia.

El desarrollo portuario Colombiano data de los años 1500, cuando los Conquistadores Españoles llegaron al país por el Puerto del Darién, fundando Santa Marta la Antigua, por el Océano Atlántico. Posteriormente, en los años 1525 y 1533 fundaron a Santa Marta y Cartagena respectivamente; Cartagena, para aquella época, se convertiría en el puerto más importante de Suramérica en cuanto a comercio exterior con el continente europeo. En el año 1620 es fundada la ciudad de Barranquilla, que pasaría a ser la única vía de comunicación entre el interior del país y la Costa Atlántica. Cartagena construye posteriormente el canal del dique, dando lugar a navegación en canoas para el año 1582, y barcos de vapor en 1886. Barranquilla construyó un ferrocarril que la uniría con Puerto Colombia, desplazando así a Santa Marta y Cartagena y dando lugar a un gran desarrollo local; por lo anterior, estas dos ciudades construirían también un ferrocarril para salir al río. Dicho ferrocarril fue llevado hasta Ciénaga, contribuyendo así a la expansión de la zona bananera y Cartagena hasta Calamar, esto entre 1891 y 1893. En 1938, Barranquilla alcanzaría su salida al mar en Bocas de Ceniza, cuando fue abierta la desembocadura del Río Magdalena en el mar Caribe.

En el Océano Pacífico, el puerto de Buenaventura fue el primero, su construcción data del año 1539, localizado en la isla de Cascajal. A partir de allí, se comenzó a construir una vía Buenaventura-Cali, que fue terminada cuatro siglos después en el año 1946. En 1878 se inicia la construcción del ferrocarril Cali-Buenaventura, terminado para el año 1915, pero solo hasta el año 1922 comenzó a moverse carga, con la construcción del Muelle Rengifo, primero de tipo moderno en todo el país. En 1946 se inicia la ampliación del puerto, posterior a la construcción del Malecón que fue terminada para el año 1930.

Las operaciones y actividades portuarias comenzaron en la Ciudad de Barranquilla, en el año 1888, con la construcción del muelle y ferrocarril de Puerto Colombia. En tanto Cartagena, para el año 1933 dio inicio a sus operaciones portuarias, con la finalización de la construcción de su puerto por parte de la firma Snarf Corporation. Santa Marta tuvo su puerto construido y administrado por la firma Santa Marta Railway, que posteriormente cedería su administración a la firma United Fruit Company para actividades bananeras. Buenaventura tuvo su primer puerto durante la

administración del Gobernador del Valle del Cauca, Ignacio Rengifo, y por último, Tumaco construyó su puerto con la firma Frederic Snarf Corporation.

Hasta la década de los años 1950, los puertos fueron pasando de “manos” en cuanto a su administración, pero la creciente demanda y aumento de la economía, dio lugar a que se creara por Ley 154 de 1959 la empresa Puertos de Colombia, catalogada como establecimiento público adscrito al Ministerio de Obras Públicas, con el único objetivo de administrar y garantizar el correcto funcionamiento de los puertos nacionales en coordinación con la demanda del comercio nacional e internacional. Posterior a su creación, se dio inicio al “primer programa racional de inversiones en obras y equipos para todos los puertos”. Para la década del 75, se empezó a evidenciar el rezago de los puertos nacionales en comparación con los cambios y desarrollos portuarios a nivel mundial, tanto en transporte marítimo como en tecnología portuaria. A esto, de manera desafortunada se le sumó la pésima gestión administrativa, que dio lugar a incrementos excesivos en costos de operación, convenios laborales, normas operativas y tarifas.

Entre 1991 y 1994, por medio de la Ley 01 de 1991, se ordenó la liquidación de la empresa Puertos de Colombia y la posterior entrega por concesión de las instalaciones portuarias nacionales a las Sociedades Portuarias Regionales. A partir de allí, es donde se empiezan a ver avances reales en las actividades y capacidad portuaria del país, por medio de: adecuaciones en infraestructura, actualización de equipos, implementación de sistema de información para planificación y capacitación del personal. En conclusión, con la ayuda y asesoría de expertos a nivel mundial, se logró cambiar la imagen portuario del país en muy poco tiempo. (Universidad Simón Bolívar, 2009)

Por último, para la década del 2000 y en adelante, se continuó con la ruta que se traía en la década anterior; modernización de puertos y actualización de equipamiento e infraestructura, pero con la gran diferencia que para tal situación se ha hecho una propuesta de inversión agresiva en el mediano plazo. Lo que se busca es no solo mejorar la calidad de los servicios ni modernizar los puertos, se busca fuertes cambios en cuanto a infraestructura y amplia inversión para tener calados aptos para los más grandes portacontenedores. Por esto, se marcó como prioridad mejorar la infraestructura y los servicios marítimos con un plazo de 12 años, esto de manera conjunta entre el Gobierno Nacional y el sector privado. (Revista de Logística, 2012) Así mismo, se ha puesto en marcha algo absolutamente necesario y complementario, la construcción de infraestructura vial a nivel nacional como parte del Plan Nacional de Desarrollo, para alimentar los

puertos de una manera más óptima y para interconectar prácticamente la totalidad del país; por ello los proyectos que se han puesto en marcha son los siguientes: Autopistas para la prosperidad (Comunicación con las costas Atlántica y Pacífica, y con el Oriente del País, desde Medellín), Ruta del Sol (Permitirá la comunicación terrestre entre Bogotá y otras ciudades del interior del país y las ciudades portuarias de la Región Caribe como Cartagena de Indias, Barranquilla y Santa Marta) (Revista Dinero, 2012). El único propósito de estos proyectos fue ampliar y renovar la deficiente red vial del país, para aliviar los altísimos costos logísticos que hacen perder competitividad al sector externo de Colombia, debido a los grandes gastos que se deben realizar para transportar la mercancía entre los puertos y las ciudades importadoras o exportadoras. Así mismo, Las Autopistas para la Prosperidad buscan también dar la posibilidad de construir el tramo faltante de 87 km para unirse con la Carretera Panamericana, que conecta a la mayoría de países del hemisferio occidental del continente americano. (Camara de Comercio de Medellín para Antioquia, 2011)

“Es claro que los puertos en Colombia, han logrado durante la quinta etapa su verdadero desarrollo, que no se logró en las etapas anteriores y que con unas políticas claras a nivel del Estado, con el compromiso del sector privado, con la formación por competencias de los trabajadores y con la confianza de los clientes, se han posicionado los puertos, como el de Cartagena, entre los 100 puertos principales del mundo. Ahora ante las expectativas de incremento en los volúmenes de contenedores por el Caribe con la ampliación del Canal de Panamá en 2014, los puertos tienen que seguir desarrollándose para estar a la altura reto que se viene, solamente con la adecuación de su infraestructura y tecnología y la contratación de más personas a las cuales se les debe enseñar con base en un modelo de formación por competencias laborales, se podrá estar listos para cumplirle a los usuarios de los puertos, al comercio exterior y al país en general.” (Universidad Simón Bolívar, 2009)

1.3.1.2 Las oportunidades del puerto de Urabá

Las ventajas que traería consigo el puerto de Urabá han sido altamente nombradas en los últimos años, como lo dijera Carlos Botero Chica en la Revista Politécnica *“La construcción del Puerto de Urabá aparece como un proyecto emblemático, que a juicio de los técnicos se convirtió en un común denominador de estos ejercicios, y se considera prioritario para fortalecer la zona. Adicionalmente, los mencionados ejercicios describen a Urabá como un lugar geográfico que en el ámbito internacional está localizado estratégicamente y se constituye incluso, en un referente geopolítico para el*

continente americano.” (Botero, Los efectos dinámicos del puerto de urabá, 2009). El lugar donde se encuentra ubicado el Golfo de Urabá, se convierte en un punto estratégico, pues reduce los tiempos de transporte con respecto a los puertos de la costa atlántica, ya que gracias al estudio realizado por el BIRD (*Proyecto Estratégico de Conectividad para el Noroccidente de Colombia*), se observa que un puerto en el Urabá antioqueño reduciría los tiempos de transporte a las principales ciudades industriales del país, como lo son Medellín, Bogotá y el Eje Cafetero.

Tabla 1 Distancia entre el puerto de Urabá y los principales centros de producción y consumo del país.

CENTROS DE PRODUCCIÓN Y CONSUMO	DISTANCIAS		DIFERENCIA DE DISTANCIA	
	CARTAGENA (km)	TURBO (km)	Km	PORCENTUAL (%)
Bogotá	1136	738	398	35
Medellín	643	380	263	41
Cali	1099	801	298	27
Bucaramanga	Equidistante		-	
Manizales	908	645	263	29
Pereira	961	698	263	27
Armenia	909	747	162	12
Cúcuta	Equidistante		-	

Fuente: (BIRD, 2010).

Además del recorte de distancias, la oportunidad que tiene el Golfo de Urabá en términos de volúmenes de carga es inmensa pues mientras los puertos de la costa atlántica y Buenaventura tienen capacidad de recibir buques de máximo 5.000 contenedores, los cuales se miden mediante la unidad de medida de capacidad TEU, esta es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies. El puerto que se plantea hacer, tendría la capacidad de recibir buques de hasta 10.000 TEU, así lo manifiesta el estudio realizado por el BIRD en Octubre del 2009, *“La tendencia e imperativo de construir amplios y modernos puertos de aguas profundas se fundamenta en la necesidad de atraer y servir los grandes buques portacontenedores para obtener fletes marítimos más baratos, por efecto de las economías de escala que ofrecen estos grandes navíos”.* (BIRD, 2009).

Este tipo de buques solo operan rutas transatlánticas y atracan en puertos de aguas profundas, los beneficios de recibir este tipo de barcos están en *“menores fletes, mayores frecuencias, rutas directas a los grandes mercados y jugosos ingresos derivados de la transferencia y recepción de carga entre puertos vecinos y de la Región.”* (BIRD, 2009), el puerto de

Urabá se convertiría en el abastecedor de los demás puertos pues sería el único de Colombia con capacidad de recibir este tipo mega buques.

Por su parte la negociadora internacional en su proyecto de grado Yuli Paulina López Ruiz de la Universidad de Medellín define la situación actual del Urabá antioqueño así *“Definitivamente Urabá es uno de los escenarios estratégicos que Colombia necesita para trascender, poder disminuir costos logísticos y finalmente poder disponer de una infraestructura moderna y verdaderamente competitiva, adaptada a la realidad de la interdependencia comercial globalizada, gracias a la construcción de su puerto”* (López, 2010).

Los diferentes estudios realizados y los trabajos individuales realzan la importancia del puerto de Urabá para el país en general, las oportunidades de desarrollo que este proyecto traería consigo, el hecho de construir una obra de estas dimensiones en este momento y con los avances tecnológicos que se presentan actualmente, harían del puerto de Urabá un foco internacional de cargue y descargue para Suramérica gracias a su ubicación, profundidad de sus aguas e infraestructura instalada.

1.3.1.3 Tarena, el lugar más adecuado para la construcción de un puerto de aguas profundas

La clase de construcción que se planearía realizar estaría determinado por el tipo de puerto que se decidiera construir, pues existe la posibilidad de realizar un puerto de aguas someras o uno de aguas profundas dependiendo de la clase de inversión y el público objetivo que se intentaría atraer, los diferentes estudios que se han realizado, muestran a Tarena como el lugar ideal para construir un puerto de aguas profundas que tenga la capacidad de recibir buques de última generación y con las mayores capacidades de transporte, así lo expresa Bladimir Taborda quien asegura *“Tarena tendría la ventaja de ser un puerto tanto marítimo como fluvial; por ello entre sus instalaciones se tiene concebida la construcción de amplios patios para el manejo y almacenamiento de contenedores, carga general y productos a granel.”* (Taborda, 2011)

Según el estudio realizado por el BIRD en el 2009 *“En asocio con los puertos de la Costa Atlántica, al ser el Puerto de Tarena un puerto de aguas profundas en donde pueden atracar buques de gran capacidad, este terminal puede convertirse en consolidador de la carga que se transporta por los puertos de la Costa Atlántica (Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y el carbonero de aguas profundas de Puerto Bolívar), donde se consolidaría y desconsolidaría carga tanto de importación como de exportación.”* (BIRD, 2009).

1.3.2 MARCO CONTEXTUAL

Un nuevo puerto en la zona del Urabá antioqueño sería un nuevo destino para los barcos provenientes de diferentes lugares del océano atlántico, cumpliría las mismas funciones que hasta los demás puertos de Colombia vienen realizando, aportaría mayor capacidad para el país y brindaría una nueva posibilidad para tanto exportadores como importadores de acceso a su mercancía. El contexto para cada puerto es el mismo, pues realiza la misma función solo que en un lugar distinto.

Los beneficios que brindaría el proyecto lo hacen único y lo muestran como una posible solución a los problemas que acarrearán los otros puertos que existen hoy en día, pues sería en un lugar estratégico el cual reduciría los tiempos de transporte y los costos de fletes.

A continuación, se encuentra una breve contextualización del proyecto:

Componente histórico

Es bien conocido, y además de esto, ya en repetidas ocasiones se ha hecho referencia a que el proyecto históricamente ha tenido múltiples proponentes, estudios y propuestas. A continuación, un breve resumen de todas ellas:

Tabla 2 Recorrido histórico de las actividades, estudios y propuestas del puerto de Urabá

Año	Institución/Organización/proponente	Actividad/Propuesta/Estudio
1926	Siemens Bauunion G.M.B.H	La firma realizó un estudio el cual concluyó con la recomendación de construir el pueblo en el municipio de Necoclí
1969	Gobierno Nacional	Presenta una iniciativa para la construcción de un puerto internacional en Urabá localizado en Turbo
1980	CONPES	Aprueba la constitución de sociedad privada liderada por la Sociedad de Bananeros de Urabá para la construcción y administración del puerto.
1985	Hidrociviles Ltda.	Elaboró estudio, llevándolos hasta presupuesto y diseños iniciales. La ubicación que se dictaminó fue Punta de las Garzas.
1992	Corpes de Occidente	Adelantó estudio para la construcción de puerto de aguas someras en Bahía Colombia.

1995	Corpes de Occidente	Contrato a Álvaro Pachón y Asociados Ltda. E Hidroestudios S.A, para desarrollar estudio de factibilidad para la construcción del puerto de Urabá y zona industrial conexas. Se evaluaron las siguientes alternativas: Puerto César, Bahía Turbo, La Unión, Punta Coquito y estuario de Río León.
2006	Aquaterra-Consultores Asociados S.A.	Presentó propuesta para la realización de estudios de factibilidad, geotécnicos, ambientales y diseños definitivos.
2006	Conformación de Alianza	Promotora de proyectos, Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, la ANDI y los bananeros conforman dicha asociación. El propósito es realizar estudio de demanda de carga y de contratar estudios de viabilidad técnica para la construcción del puerto.
2011	Gobernador de Antioquia	Anuncia la constitución de la Sociedad Promotora del Desarrollo Portuario de Urabá. Se invertirán \$3.300 millones de pesos, para la planificación, estudios, diseños y concesión de la obra (duración aproximada: 2.5 – 3 años).

Fuente: (BIRD Antioquia, 2007) , (El Mundo, Periódico, 2011)

Localización geográfica

Urabá presenta una ubicación estratégica, dada su cercanía a las grandes ciudades industriales del país ubicadas en el centro del mismo y su posibilidad de acercarles una salida al comercio internacional. La contextualización realizada por el señor Bladimir Tabora explica claramente lo anterior, así: *“Urabá limita al norte con el mar Caribe, al oriente con el departamento de Córdoba y con la región de Occidente, al sur con el departamento de Chocó y las regiones de Suroeste y Occidente, y al occidente con el departamento de Chocó. Está ubicada al noroccidente de Medellín. Esta integrada por 11 municipios, los cuales dadas las dinámicas económicas y en mayor o menor grado la articulación o separación entre ellos a nivel vial, les definen características especiales, agrupándose en tres zonas claramente determinadas:*

Zona Norte: Arboletes, Necoclí, San Juan de Urabá y San Pedro de Urabá (cuatro municipios).

Zona Centro: Apartadó, Carepa, Chigorodó, Mutatá y Turbo (cinco municipios).

Zona Atrato Medio: Murindó y Vigía del Fuerte (dos municipios).

El Urabá antioqueño tiene una extensión de 11.664 Km², que corresponde al 18.6% del total del departamento; posee alturas sobre el nivel del mar que oscilan entre 0 y 200 metros; su temperatura promedio es de 28°C; la distancia mínima por carretera desde Medellín es de 261 Km hasta Mutatá y la distancia máxima es de 522 Km hasta San Juan de Urabá.” (Taborda, 2011)

Económico, social y cultural:

Urabá es conocida como la zona bananera más importante de Colombia, razón por la cual en anteriores pasajes se ha hecho referencia al beneficio logístico que tendría el proyecto en caso de hacerse realidad. Además de esto, actividades agrícolas y ganaderas son desarrolladas por los pobladores de la región. La geografía de la región, con grandes planicies y pastos aptos para la cría y levante de ganado, permite que estas actividades sean parte esencial de su actividad económica. A su vez, esta posibilidad, da lugar al agroturismo y etnoturismo, que potencian la economía de una región que basa su economía en actividades netamente rurales.

El centro económico de la región, conformado por Apartadó, Carena y Chigorodó, es netamente bananero, con inmensas plantaciones bananeras. Esta actividad, tiene su sustento y existencia gracias principalmente al Puerto de Turbo, con funciones netamente bananeras, para dar lugar al comercio internacional de esta fruta, y a su vez, para dar subsistencia a una economía que tiene en esta, su principal actividad y sustento.

El componente agroturístico está compuesto básicamente por aquellas personas que gustan de conocer y vivir la actividad bananera, puesto que se goza con la opción de visitar las fincas bananeras, y hacer presencia del todo el proceso de plantación, producción y embarque. En cuanto al etnoturismo, la combinación de razas hace atractiva esta oportunidad, para aquellos que disfruten de un choque racial interesante; negros, blancos, mulatos, mestizos, indígenas y zambos son los pobladores de esta región. Además de esto, las actividades de los indígenas (etnias Cuná y Emberá Katío) permiten a los visitantes adquirir verdaderas piezas indígenas fabricadas por personas pertenecientes a dichas etnias. (Gobernación de Antioquia, 2011) (Taborda, 2011)

2. METODOLOGÍA

OBJETIVO 1: ANALIZAR EL COMPORTAMIENTO HISTÓRICO DE LAS VARIABLES QUE MÁS INCIDEN EN EL DESARROLLO DEL PAÍS.

Para iniciar el desarrollo de este objetivo, lo más importante es establecer cuales son las variables que mayor impactan el desarrollo del país, por lo que el primer paso será precisamente establecer cuales son dichas variables.

De manera general, el nivel de desarrollo de un país es medido por un indicador llamado Índice de Desarrollo Humano (IDH). Este índice, se encarga de asociar tres parámetros o componentes (salud, educación y riqueza). Para recopilar la información sobre el IDH, se utilizó a fondo la página de internet del Programa de Naciones Unidas para el desarrollo (PNUD), allí se tomaron todos los datos históricos de los países, para los componentes del IDH y sus respectivos indicadores que son: la esperanza de vida al nacer, los años esperados de instrucción, los años promedio de educación y el ingreso nacional bruto (INB) USD PPA. Además se utilizó una herramienta del PNUD para diseñar un gráfico que mostrara para cada uno de los componentes del IDH en comparación los países más importantes de América latina junto con los Estados Unidos, con el fin de ver la evolución y progreso tanto de Colombia como de sus pares, con esto se logró identificar las fortalezas y debilidades del país frente a las demás naciones.

Además del PNUD se consultaron tesis, trabajos de grados, informes del Banco de la República y estudios realizados por entidades avaladas, como instituciones departamentales, gubernamentales o entidades asociadas. De allí se recopiló información secundaria de dichas variables, principalmente del Banco de la República, aunque las fuentes antes mencionadas también jugaron un papel trascendental para caracterizar dichos índices dentro del tiempo.

Con toda la información secundaria de cada uno de los componentes del IDH se separó cada uno y se analizó históricamente su evolución desde los años ochenta, enunciando los avances y estrategias más importantes a nivel nacional y regional en la zona de Urabá, describiendo programas, acciones y eventos históricos que de una u otra forma definieron el momento en el que se encuentra actualmente el país.

OBJETIVO 2: DETERMINAR LA PRODUCTIVIDAD DEL PUERTO BASADOS EN EL VOLUMEN DE CARGA EN TONELADAS MOVILIZADAS.

Luego de haber definido como medir el desarrollo del país y haber hecho un análisis histórico de cada uno de los componentes del IDH, se recopiló información portuaria tanto nacional como internacional en temas como el calado (profundidad del puerto), la capacidad máxima y movimiento contenedorizado anual de los puertos más relevantes de América, para obtener dicha información se utilizaron las páginas de la Comisión económica para América latina (CEPAL) y las sociedades portuarias regionales de Cartagena, Buenaventura, Santa Marta y Barranquilla, obteniendo estadísticas, incrementos y variaciones anuales para los puertos nacionales e internacionales. También se definió el indicador TEUs como la medida internacional portuaria por excelencia para medir productividad y eficiencia a nivel marítimo. Buscando bases sólidas para demostrar la productividad del puerto se sustentó en información secundaria de previos estudios sobre la importancia del puerto de Urabá, se enunciaron las ventajas logísticas, naturales y de transporte que posee tanto la zona donde se pretende construir el puerto por su calado natural como el recorte de distancia frente al Caribe colombiano para las dos ciudades más importantes en términos de industria del país, como lo son Bogotá y Medellín. Por otro lado con información del Banco Mundial sobre el desempeño logístico nacional y comparándolo con algunas estadísticas del CEPAL se logró hacer un paralelo entre la importancia de Colombia en el ámbito internacional en términos de movimiento portuario y el atraso marcado en términos logísticos frente a sus principales competidores, lo que evidencia las oportunidades con las que cuenta el estado pero como la mala administración no lo ha dejado progresar.

Por último y más enfocado en la medición de la productividad se recopiló información cuantitativa de la balanza comercial del país, donde las principales fuentes fueron el Departamento administrativo Nacional de estadística (DANE), la cámara de comercio de Medellín y Proexport Colombia, con la información obtenida se separaron las importaciones de las exportaciones y se agruparon los puertos del océano Atlántico diferenciándolos del restante del océano Pacífico, pues este no representa competencia para el puerto de Urabá. Con los datos de exportaciones totales por puerto para el departamento de Antioquia y Bogotá, se definieron tres diferentes escenarios (pesimista, medio y optimista) y se le asignó un porcentaje diferente a cada uno con el fin de evaluar su impacto dependiendo del escenario propuesto. Para poder medir toda esta información cuantitativa se requirió el apoyo de Microsoft Excel MS para construir un modelo donde se almacenó toda la información para luego ser expuesta y analizada en tablas a lo largo del objetivo.

OBJETIVO 3: PROYECTAR SOBRE VARIOS ESCENARIOS EN EL LARGO PLAZO, LA INCIDENCIA DEL PUERTO SOBRE LAS PRINCIPALES VARIABLES DEL DESARROLLO DEL PAÍS.

A partir de los resultados obtenidos en el segundo objetivo y evidenciando la viabilidad del proyecto, para medir el impacto del puerto se analizó cada una de las variables que componen el IDH, analizando los proyectos que el Gobierno Nacional tiene planeados para la próxima década y como su ejecución influye directamente en los componentes, para la salud y la educación los planes decenales de cada uno de los Ministerios están enfocados y dirigidos hacia una mayor cobertura y mayor igualdad para los habitantes del país.

Para el tema de los ingresos el análisis realizado fue más allá de las simples proyecciones del PIB, dentro de este componente por ser el de más impacto debido a su relación directa con la balanza comercial, se analizó como el sector externo, su previo y futuro dinamismo ha contribuido al incremento del PIB y sus proyecciones en el mediano y largo plazo, las cuales lo ubican entre un 4% y 5% para los próximos 5 años. Además con la construcción del puerto de Urabá se encontró una relación directa entre dicha construcción y el mejoramiento de las condiciones de la zona donde se va a realizar, pues esto implicaría un gran oferta de trabajos los cuales vendrían de la mano con salud obligatoria y mejores condiciones para mejorar la educación tanto de quienes trabajan como de las familias.

Luego evidenciando la saturación que tienen los puertos ya existentes, una nueva opción de tráfico de mercancías por la costa antioqueña equilibraría el movimiento portuario y mejoraría las condiciones de los demás puertos, afectando positivamente la logística y la eficiencia de cada uno de los puertos. También se analizó el impacto de los TLC y como se encuentra el país para responder a la apertura económica inmediata y la manera como va a responder la infraestructura del país.

Por último se relacionaron las tres variables del IDH, concluyendo que el puerto es una necesidad urgente para el país y para el momento que está viviendo la economía, además del dinamismo que le ofrecería no solo al PIB sino también a los componentes de salud y educación gracias a la distribución que se le viene dando a los ingresos de la nación.

3. EL PUERTO DE ÚRABA Y SU INCIDENCIA EN EL DESARROLLO DEL PAÍS

3.1 ANALIZAR EL COMPORTAMIENTO HISTÓRICO DE LAS VARIABLES QUE MÁS INCIDEN EN EL DESARROLLO DEL PAÍS

“El desarrollo humano, como enfoque, se ocupa de lo que yo considero la idea básica de desarrollo: concretamente, el aumento de la riqueza de la vida humana en lugar de la riqueza de la economía en la que los seres humanos viven, que es sólo una parte de la vida misma”. (Sen, 2012) Premio Nobel de economía 1998.

Desde hace apenas veintitrés años el programa de las Naciones Unidas para el desarrollo (PNUD) planteo un indicador social estadístico compuesto por 3 pilares fundamentales y definido por las Naciones Unidas como: *“El Índice de Desarrollo Humano (IDH); índice compuesto que resume las mediciones de los avances medios logrados por un país en tres aspectos básicos del desarrollo humano: salud, conocimiento e ingresos.”* (Naciones Unidas, 2011), pero antes de que este indicador fuera establecido para medir el desarrollo de los países, se entendía como desarrollo simplemente el progreso que un país obtenía en el ámbito económico y su principal indicador era el Ingreso Nacional Bruto (INB) per cápita (United States Dollars (USD) paridad del poder adquisitivo (PPA)). Según el Banco Mundial *“El ingreso nacional bruto por paridad del poder adquisitivo es el ingreso nacional bruto (INB) convertido a dólares internacionales utilizando las tasas de paridad del poder adquisitivo. Un dólar internacional tiene el mismo poder adquisitivo sobre el INB que el que posee el dólar de los Estados Unidos en ese país. El INB es la suma del valor agregado por todos los productores residentes más todos los impuestos a los productos (menos los subsidios) no incluidos en la valuación del producto más las entradas netas de ingreso primario (remuneración de empleados e ingreso por propiedad) del exterior.”* (Banco Mundial, 2012)

El problema que tiene el INB per cápita es que por si solo no representa un indicador que defina el desarrollo, ya que no ofrece información suficiente de cómo se destinan los ingresos de un país ya sea a educación, salud o gasto militar. Es por esto que el IDH muestra la relación que tiene el aspecto económico con los temas relacionados a desarrollo y revela las políticas armamentistas que tienen ciertos países; por ende tener un alto indicador de INB per cápita no significa que se esté mejorando en el desarrollo del país y por el contrario un INB per cápita alto combinado con un IDH bajo muestra que los recursos del país no se están destinando al desarrollo sino a otros aspectos diferentes. (Ver tabla 3).

Tabla 3 Diferencias entre la clasificación según el INB per cápita y la clasificación según el índice de desarrollo humano

País	Clasificación según el INB (USD PPA)	Clasificación según el IDH	Diferencia entre las clasificaciones
Kuwait	4	54	-50
Pakistán	96	138	-42
Emiratos Árabes Unidos	24	48	-24
Rusia	62	72	-10
Estados Unidos	2	4	-2
Tayikistán	128	118	10
Canadá	12	1	11
Finlandia	21	6	15

Fuente: (Banco Mundial, 2002)

El IDH fue diseñado por el economista pakistaní Mahbub UI Haq con la colaboración del Nobel de economía Amartya Sen y fue utilizado por primera vez en el informe sobre desarrollo humano de Naciones Unidas de 1990 y fue expuesto como *“una alternativa a las mediciones convencionales del desarrollo nacional, como el nivel de ingresos y la tasa de crecimiento económico.”* (Naciones Unidas, 2012)

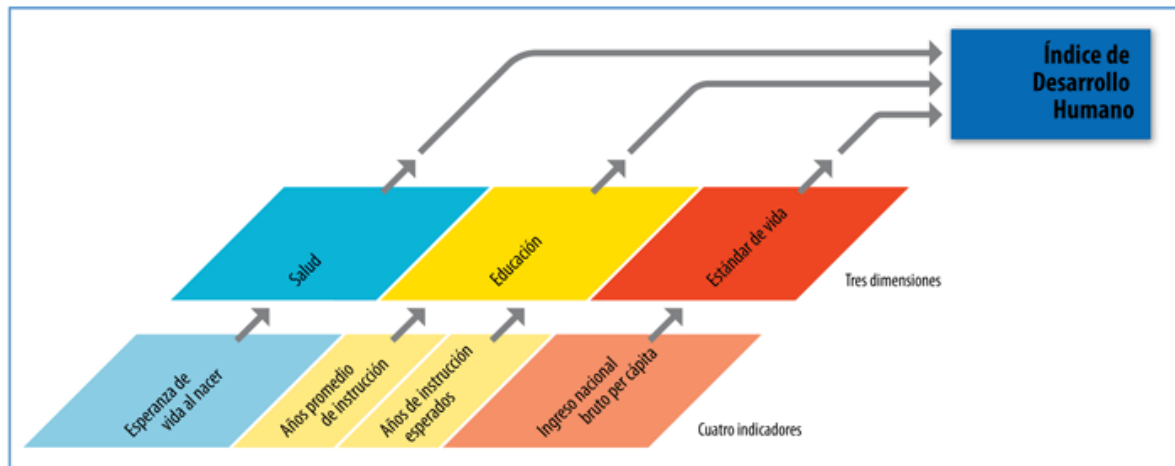
Según el creador del informe sobre el desarrollo humano Mahbub UI Haq *“El objetivo principal del desarrollo es ampliar las opciones de las personas. En principio, estas opciones pueden ser infinitas y cambiar con el tiempo. A menudo las personas valoran los logros que no se reflejan, o al menos no en forma inmediata, en las cifras de crecimiento o ingresos: mayor acceso al conocimiento, mejores servicios de nutrición y salud, medios de vida más seguros, protección contra el crimen y la violencia física, una adecuada cantidad de tiempo libre, libertades políticas y culturales y un sentido de participación en las actividades comunitarias. El objetivo del desarrollo es crear un ambiente propicio para que la gente disfrute de una vida larga, saludable y creativa”.* (UI Haq, 2012).

El IDH se divide en tres dimensiones: Ingresos, Salud y Educación. Cada uno de ellas cuenta con su respectivo indicador: el INB per cápita (USD PPA), Esperanza de vida al nacer y para la educación se cuenta con dos indicadores que son años promedio de escolaridad y años esperados de escolarización.

Ilustración 1 Componentes del IDH

Componentes del Índice de Desarrollo Humano

El IDH: las tres dimensiones y los cuatro indicadores



Nota: Los indicadores que aparecen en esta figura utilizan la nueva metodología, como se indica en el recuadro 1.2.

Fuente: HDRO.

Fuente: (Naciones Unidas, 2012)

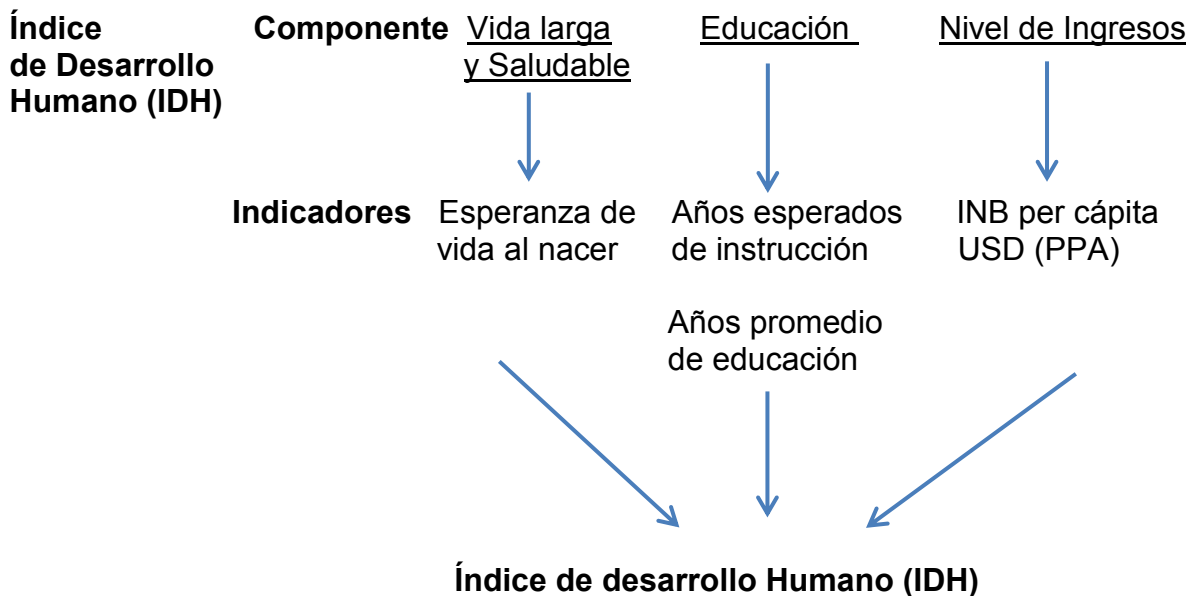
El primer componente del IDH es la salud y su indicador, la esperanza de vida al nacer es un promedio de los años que se espera que una persona viva, para ello se tienen en cuenta la tasa de mortalidad y la población de un año determinado, es decir, son los años que un recién nacido puede vivir si las estimaciones de mortalidad no varían a lo largo de su vida. (Naciones Unidas, 2012). Por ende este indicador puede ir cambiando a lo largo de la vida de las personas y va influenciado por factores como los avances tecnológicos en salud, las guerras, la higiene, la calidad de la medicina, entre otros aspectos.

El segundo indicador tiene que ver con la educación, para este aspecto del desarrollo las Naciones Unidas ha definido dos indicadores como estimadores del nivel de educación de un país, el primero son los años de escolaridad promedio, mediante este indicador se muestra los años de educación que las personas de 25 años o más han recibido, el otro indicador son los años esperados de escolarización, por medio de este índice se establecen los años de instrucción que

un niño en edad de ingresar a la escuela puede esperar recibir si durante su vida no se alteran las tasas de matriculación específicas por edad. (Programa de Naciones Unidas para el desarrollo, 2011). Anteriormente, se utilizaba la tasa de alfabetización de los adultos como estimador de la educación, pero el programa de Naciones Unidas considera que este dato era insuficiente pues no brindaba la información para medir avances logrados en el conocimiento, mientras que la combinación de estos dos nuevos estimadores, dan un panorama mucho más acertado sobre el nivel de educación y los cambios recientes que se han dado.

El último indicador esta asociado a los ingresos del país, para ello se utiliza el INB per cápita en (USD PPA) como el indicador más adecuado a la hora de estimar la riqueza de una nación, con el fin de volver los datos más homogéneos para todos los países. Se utiliza el dólar americano como moneda común y se usan las tasas de paridad de poder adquisitivo (PPA) para que en la conversión se tengan en cuenta las diferencias de precios existentes entre los países evaluados; mediante este indicador se puede vislumbrar mejor los estándares de vida de las personas. (Naciones Unidas, 2011).

Ilustración 2 Composición del IDH



Fuente: (Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, 2012)

Luego de dar un breve recorrido por los diferentes aspectos que componen el IDH, y explicar cuales son los indicadores que se pretenden analizar, es tiempo de analizar históricamente como se han comportado estos índices y cuales han sido

los hechos más relevantes que han impactado tanto negativa como positivamente en dicho indicador; para ello se analizarán los datos recogidos por el programa de las Naciones Unidas para el desarrollo, desde 1980 hasta el 2011. (Y con el fin de realizar un análisis más profundo se determino que era más apropiado analizar las últimas tres décadas y el año inmediatamente anterior).

Esperanza de Vida al Nacer

Para estudiar la variable de la esperanza de vida al nacer como pilar fundamental del IDH, es preciso dividirlo en dos grandes rubros o subcomponentes: Violencia (guerra) y salud. Históricamente, estos dos subgrupos o subcomponentes han evolucionado, de forma favorable debido a las diferentes acciones que ha tomado el Gobierno Nacional, y a los avances en el sector salud, tanto a nivel nacional como internacional.

Colombia ha sido un país azotado históricamente por una guerra interna, que ha enfrentado a través de los años, en lo que va de este siglo y la mitad del anterior (a partir de los años 60), a las fuerzas armadas nacionales contra grupos revolucionarios y subversivos al margen de la ley, que no han hecho otra cosa que causar muertes sin discriminar etnias, grupo o clases sociales, partidos políticos, raza, edad o genero.

Evolución histórica del conflicto armado colombiano y su relación en la esperanza de vida al nacer

Históricamente, el conflicto político y armado Colombiano inició en el siglo XIX, donde la lucha entre los partidos liberal y conservador causo una gran cantidad de muertes, puesto que en aquellos años, dichos partidos eran como una especie de sectas, las cuales se tenían un profundo rencor entre si, a tal punto que ser perteneciente a dichos partidos, fue en muchos casos, una sentencia de muerte.

Hasta finales de la década de los cuarenta y principios de los 50 y especialmente durante el mandato de Laureano Gómez entre 1950 y 1953, se formo una guerra civil no declarada también conocida como “La Violencia”, esta *“se caracterizo por el enfrentamiento armado entre campesinos liberales y conservadores, la formación de guerrillas liberales y el empleo de la policía como arma del conservatismo.”* (Enciclopedia nuestra Colombia, 2002) Durante este periodo murieron más de 200.000 personas. En 1953 se dio un golpe cívico-militar liderado por el Comandante General de las Fuerzas Armadas Mariano Ospina Pérez quien no acato la orden de destitución del presidente Gómez y genero el golpe de Estado apoyado por parte de conservatismo quienes no están de acuerdo con las políticas fascistas de Laureano Gómez.

En 1964 surgieron los dos principales movimientos políticos revolucionarios, como lo son, El Ejército de Liberación Nacional (ELN) y Las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC). Dichos grupos surgieron como una forma de defensa frente a la persecución del gobierno a las formas de organización campesina, además de la desigualdad no solucionada por el gobierno, la injusticia y corrupción política a través del tiempo. Mas tarde en el tiempo y como una contraparte a estos grupos guerrilleros se consolidaron en 1996 las Autodefensas Unidas de Colombia (AUC), ligadas estrechamente al narcotráfico, actuando al margen de la ley. Entre otros grupos insurgentes que desaparecieron, cabe destacar: Movimiento 19 de Abril (M-19), Ejército Popular de Liberación (EPL), Movimiento Revolucionario de Trabajadores (MRT), entre otros.

En los años 80, durante la presidencia de Belisario Betancur (1982-1986) el gobierno nacional busco establecer vías para negociar la paz con las FARC, estableciendo una amnistía y opción para ser reincorporados políticamente; el resultado fue un alto al fuego en el año 1985, pero la falta de respaldo y la eliminación física de miles de desmovilizados, dieron lugar a que dicho grupo se alzara en armas de nuevo, y siguiera la lucha por su causa revolucionaria. Esta búsqueda por la paz y la desmovilización seria una constante entre los años 80 y 90, donde los diferentes presidentes buscaron por diferentes alternativas, firmas tratados de desmovilización y cese al fuego. Lo más preocupante es que todos los presidentes se preocuparon por disminuir las fuerzas de los grupos insurgentes, y minimizar al máximo sus ejércitos, pero nunca buscaron solucionar el problema de raíz, ningún presidente se ocupo de buscarle alguna solución a lo realmente importante, las causas que dieran lugar al levantamiento en armas.

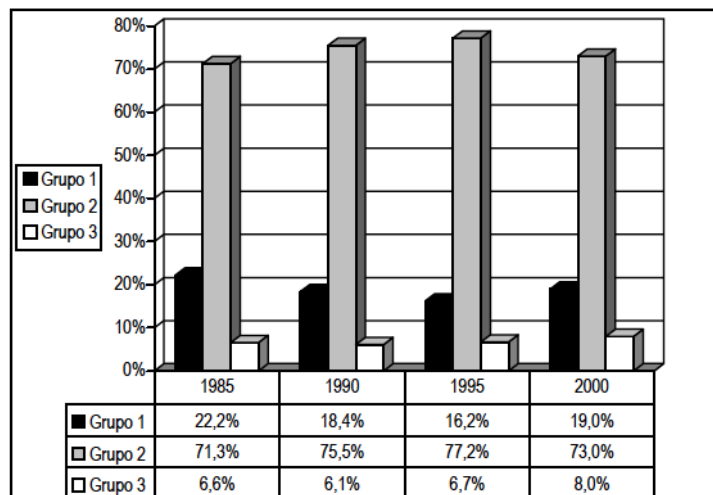
Es importante destacar, que en la década de los 90, el narcotráfico, a cargo de Pablo Escobar, y los carteles de Medellín y del Valle, azotaron a todo el país con ataques a la población, a miembros del gobierno y a importantes personas dentro de la política y la sociedad del país. Esta década, quedo marcada con sangre en la memoria de todos los colombianos, puesto que nunca se había tenido tanta violencia urbana, sin haber un guerra de por medio, como si lo fue el Bogotazo, en los años 50, donde murieron alrededor de 300.000 personas.

En el periodo de tiempo comprendido entre 2000 y 2010, se destacaron las acciones del gobierno por atacar y minimizar las fuerzas de estos grupos, destacando el papel que tuvo la campaña de seguridad democrática durante los dos mandatos del presidente Álvaro Uribe Vélez (2002-2010). En este periodo, en enfrentamiento directo y sin compasión frente a los integrantes de los grupos al margen de la ley, dio como resultado un alto incremento en seguridad, periodo en el cual, disminuyeron tanto los ataques a la población, los

secuestros, las actividades delictivas y la cantidad de sus integrantes. Lo anterior se debió tanto a las acciones del ejército nacional para combatir y abatir a los grupos al margen de la ley, como a las acciones del gobierno nacional, puesto que en esta década, miles de guerrilleros y paramilitares se han desmovilizado, y reintegrándose a la vida civil y política colombiana.

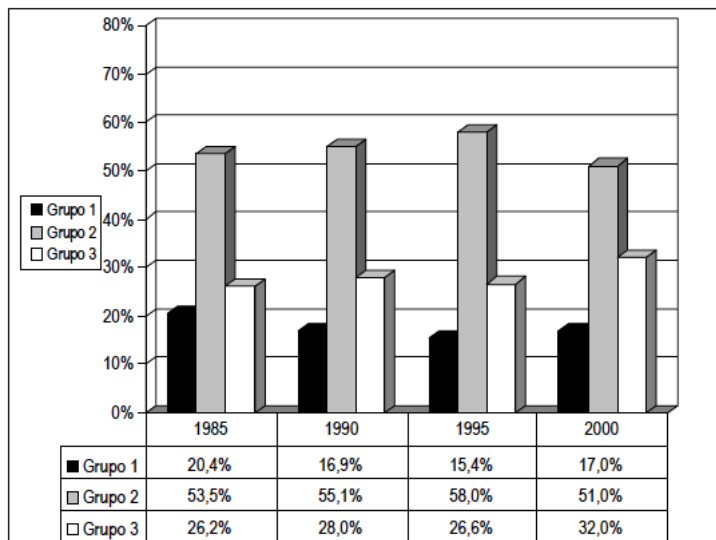
Luego de esta breve reseña histórica, es importante relacionarla con la esperanza de vida del país y su evolución. Los gráficos a continuación (gráficos 3 y 4) muestran el impacto porcentual de las muertes a causa de la guerra, entre 1985 y 2000 en la Tasa de Mortalidad de Colombia. Es importante hacer claridad con respecto a los grupos en los que están divididos los gráficos: “Grupo de enfermedades transmisibles, de problemas perinatales, de la nutrición y maternos (Grupo I), grupo de las enfermedades crónicas, no transmisibles y las degenerativas (Grupo II) y grupo que incluye los problemas causados por el hombre, es decir, las lesiones intencionales y no intencionales (Grupo III)” (García, 2000)

Ilustración 3 Mortalidad por grupos en Mujeres en Colombia



Fuente: (García, 2000)

Ilustración 4 Mortalidad por grupos en Hombres en Colombia



Fuente: (García, 2000)

Al examinar los gráficos, se puede apreciar la gran diferencia que hay entre las causas de muerte en hombres y mujeres. Es claro que en ambos predominan las muertes a causa de enfermedades crónicas, degenerativas y no transmisibles, pero la gran diferencia radica en el peso de esta frente a los otros dos grupos. Mientras en las mujeres, en estos 5 quinquenios predomina este motivo con un 75%, frente a un 6% aproximadamente de muertes a causas humanas, por acciones intencionales o accidentales (entre ellas, y tal vez la de mayor peso, los asesinatos), en los hombres, las acciones accidentales o intencionales ascienden a un promedio de 27%, haciendo que la mortalidad por enfermedades crónicas, degenerativas y no transmisibles se reduce al 55%, 20% menos que la mortalidad en mujeres. Lo anterior indica que de cada 100 muertes, en mujeres 75 están asociadas a la salud; en cambio los hombres, 55 a la salud y 27 a causas accidentales o intencionales. Lo anterior evidencia una alta propensión del género femenino a la muerte por causas naturales.

Así mismo, el Urabá Antioqueño no está exento de sucesos bélicos, puesto que su ubicación geográfica, lo hace un punto estratégico para los grupos al margen de la ley, tanto para el contrabando, como para cultivar y exportar sustancias ilícitas.

“Históricamente, el Urabá se presenta como una zona geoestratégica relevante, por su condición de puerto, su cercanía con sistemas montañosos y selváticos – como lo es el Nudo de Paramillo –, así como la existencia de cultivos extensivos, específicamente de banano –. Estas características lo han erigido como una región clave para los grupos armados irregulares, los cuales desde

sus orígenes han buscado asentarse en esta zona, buscando aprovecharse de sus condiciones geográficas, por medio de ingreso de mercancía de contrabando, el tráfico ilegal de armas, la entrada de insumos químicos para el procesamiento de la coca, así como el embarque de narcóticos hacia los países de Centroamérica”

“Un aspecto relevante de la región lo constituye la proximidad entre zonas de latifundio y de agroindustria con áreas de colonización campesina y territorios montañosos – con presencia de cultivos ilícitos –, que brindan las condiciones propicias para una lucha centro – periferia, como la denominarían Salazar y Castillo 2, que generalmente traza una línea de frontera entre las zonas planas y de relieve. Para complementar este escenario, se encuentra la existencia de un puerto natural, en el cual confluyen corredores hidrográficos, que permiten el tránsito desde zonas agrestes hacia la costa. Por lo anterior, se presenta como un territorio que ha sido disputado por los grupos armados irregulares, que han luchado por mantener su presencia, expandiéndose o contrayéndose, de acuerdo al ritmo y las circunstancias de la confrontación armada, así como a las alianzas y rivalidades que se tejen en torno al manejo de lo ilícito y las conveniencias estratégicas.” (Observatorio del Programa Presidencial de Derechos Humanos y DIH, 2006)

Es por esto que, desde hace más de tres décadas, Urabá ha sido un punto fijo de confrontación y asentamiento por parte de estos grupos al margen de la ley, pero debido a las acciones del gobierno nacional, sobretodo en la última década, las acciones bélicas han disminuido notablemente, hasta el punto de llegar a ser considerada en alguna ocasión, zona “liberada”, aunque en realidad, esto esta bastante distante de ser una realidad.

“En este marco, desde hace más de tres décadas, el Urabá antioqueño ha sido uno de los epicentros de la confrontación armada, que se ha extendido a las regiones cercanas, especialmente al Urabá chocoano, donde aún existe una disputa vigente. Luego de una fuerte incursión en la primera mitad de la década de los noventa, los grupos de autodefensa se fueron asentando en la zona, haciendo que la subversión se replegara hacia las zonas montañosas y selváticas, a tal punto que, para algunos, Urabá era considerado como un territorio “liberado”. Poco a poco, el teatro de acciones de los grupos armados irregulares se fue ampliando, provocando desplazamientos masivos, que configuraron un “nuevo” orden social en esta región. Las “lealtades” emergieron como la condición necesaria para la permanencia de los habitantes en la zona; sin espacio para la neutralidad, la población se adaptó a las restricciones impuestas por el actor armado dominante. Con una ausencia histórica del Estado en algunas zonas, las regulaciones fueron forjadas paradójicamente por los grupos armados irregulares, que determinaron una territorialización marcada

por la lógica militar, que en algunos casos subordinó y en otros fue subordinada, por las lógicas políticas y económicas.” (Observatorio del Programa Presidencial de Derechos Humanos y DIH, 2006)

Surge de esta manera un fuerte cuestionamiento, ¿Zonas estratégicas como el Urabá Antioqueño han sido “apoderadas” por estos grupos terroristas, por fuerza propia, o por falta de presencia militar por parte del Ejército Nacional? Esto debido a que una zona de altísima importancia debido al tránsito de comercio internacional, en teoría, debería estar completamente respaldada por el gobierno, más en un país como el nuestro, donde la situación de violencia por parte de las guerrillas y grupos al margen de la ley azota a estas regiones por su ubicación estratégica para comerciar sustancias ilícitas y armas.

Pero poco a poco, la situación ha mejorado, gracias a las acciones de nuestro anterior Presidente de la República; no obstante, las acciones deben continuar, para erradicar por completo la presencia de estos grupos en esta y en todas las zonas del país.

“Con la reciente desmovilización de los grupos de autodefensa – en noviembre de 2004 del bloque Bananero y en abril de 2006 del Élder Cárdenas – se presenta un nuevo escenario, en el cual el Estado tiene el reto de ocupar zonas que han sido dominadas por estas estructuras armadas irregulares. En un complejo escenario, en el cual la insurgencia conserva capacidad de acción y un importante dispositivo, el narcotráfico mantiene rutas y zonas de cultivo, existe una creciente presencia de estructuras de delincuencia común, además de un número alto de desmovilizados, las instituciones del Estado tienen el desafío de recuperar la legalidad, consolidar la seguridad y brindar las condiciones propicias para la construcción de una territorialidad no armada.” (Observatorio del Programa Presidencial de Derechos Humanos y DIH, 2006)

En la actualidad se están iniciando procesos de negociación con las guerrillas de las FARC, este grupo insurgente y el Estado, están buscando la manera de llegar a un acuerdo y lograr un cese al fuego, para ello se adelantan conversaciones en Noruega, donde las dos partes tratan de lograr la tan anhelada paz para el país, estas reuniones se dan por la constante presión que han ejercido las fuerzas militares a dicha guerrilla en la última década, dando de baja a sus principales cabecillas y acorralando a tal punto de buscar una solución al problema y dejar las armas.

Evolución histórica del sector salud en Colombia y su relación con la esperanza de vida al nacer

El sector salud es otro pilar de la esperanza de vida al nacer, puesto que el acceso a la salud es claramente un diferencial absoluto entre la vida y la muerte de cualquier persona. Es evidente que todas las personas en el mundo necesitan servicios de salud para tener una larga vida, puesto son miles las enfermedades que azotan a los seres humanos. Colombia, tiene graves problemas de salud, puesto que no solo la falta de dinamismo histórico en la economía dificulta la total cobertura para sus pobladores, sino que además, los gravísimos problemas de corrupción han hecho que año a año, y en cada mandato presidencial, hayan reformas al sistema de salud, buscando no solo expulsar a todas aquellas entidades o personas en las cuales prima el interés personal antes que el público, sino también buscar la optimización de los recursos, para maximizar la cobertura. Los gráficos anteriores (gráficos 1 y 2), muestran como entre el 80%-85% en mujeres y 70%-75% en hombres, la mortalidad es netamente consecuencia de enfermedades de todo tipo. Estos gráficos, evidencian la importancia del sector salud en nuestro país, en el cual de 46 millones de habitantes, 20 millones viven en condiciones de pobreza (43% aproximadamente), y de esos 20 millones, 7 millones (15% aproximadamente) viven en condiciones de pobreza extrema, comúnmente llamada indigencia. (La República, 2012).

La contextualización anterior sirve para establecer las condiciones en las cuales vive casi el 50% de la población Colombiana, quienes debido a sus escasos montos de ingreso, no tienen capacidad alguna para adquirir medicamentos, y tienen que remitirse a los sistemas de salud que les ofrece el estado, más precisamente al SISBEN (Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales), que no es precisamente, el sistema de salud más eficiente al que se pueda acceder, esto debido principalmente a los intereses personales que hay dentro de las entidades de salud pertenecientes al SISBEN, ya que al ser manejadas por el estado, dichas entidades son manipuladas en muchas ocasiones, a conveniencia de algunos, para detrimentos de muchos.

En Colombia, para las personas de escasos recursos que se encuentran en condiciones de pobreza o pobreza extrema, el acceso a la salud es utópico en muchos casos, no solo por la deficiencia e ineficiencia del sistema, sino por el insuficiente cubrimiento. El acceso al sistema de salud en estas personas es en muchos casos un imposible, y así lo ha sido históricamente, puesto que a parte de que las personas tienen que desplazarse a otras locaciones para lograr acceder a dicho sistema, tienen que sortear las inclemencias del clima, la deficiente infraestructura y rebuscarse los recursos económicos. Estas personas, sufren diferentes inconvenientes, en muchos casos injusticias, puesto

que son discriminados en algunos casos por su raza o estrato social y a su vez irrespetados o relegados por su falta de poder adquisitivos, o hasta el punto de tener que pagar por acceder a un servicio que es gratuito.

“Según la ONG, muchos habitantes en estas regiones son discriminados en clínicas y hospitales por ser desplazados, por vivir en zonas “calientes” por el conflicto armado o simplemente por no tener el carné de afiliación. Otros sufren por no tener con qué comprar los medicamentos, por recorrer caminos hasta tres días para ir al médico y por pagar para ingresar a urgencias cuando es un servicio gratuito.” (Revista Semana, 2010)

De lo anterior, se concluye que la Salud para las personas pobres no es un tema de afiliación, es más un tema de atención, puesto que es evidente que en Colombia, el acceso a la salud no está determinado por el número de afiliados, ya que estar afiliado no garantiza el acceso, sino que está determinado por la atención, la cantidad de personas que son atendidas con respecto a las que están afiliadas.

Por otra parte, históricamente, Urabá ha sido una de las regiones con mayores problemas sociales y económicos en el departamento de Antioquia, en la década de los años 60, la mayoría de la población carecía de servicios públicos y agua potable, situación que se venía arrastrando desde la década de 1940, como lo evidencia la cita a continuación: *“Para 1943, cuando la población de Urabá alcanzaba los 9.100 habitantes, la totalidad de la región carecía de servicios públicos, exceptuando Micuro que contaba con línea telegráfica. En los años 60 la situación no había cambiado sustancialmente. Las tres veredas (La Balsa, El Mariano y Zungo) que conformaban el recién erigido municipio de Apartadó, carecían por completo de los servicios de acueducto y alcantarillado.*

Sin olvidar las anteriores problemáticas, los preceptos higienistas y sanitarios cumplieron la labor de instaurar en el imaginario político las preocupaciones por la disponibilidad de servicios públicos y a la vez incorporar desarrollos tecnológicos llamados: “ingenierías sanitarias”.⁵⁷

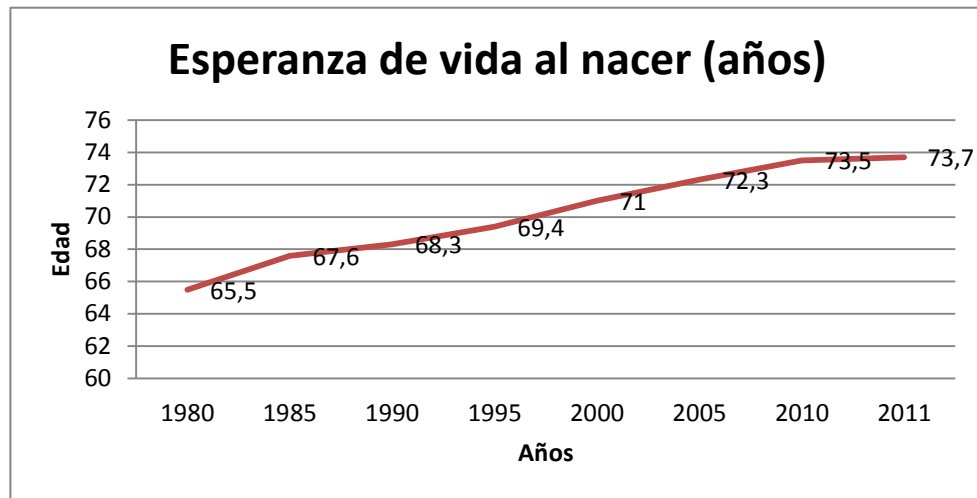
Progresivamente, el conjunto de equipamientos considerados básicos para el bienestar de la población fue reestructurado y a los anteriores vinieron a sumarse mataderos, aseo y energía Eléctrica. De acuerdo con datos de Z. Ramírez López, en definitiva, la mayoría de los municipios y corregimientos de Urabá carecen en la actualidad de agua potable: Para el año 2002 la cobertura global en las áreas urbanas de la zona norte era del 80.9%, seguido de un 71% para el eje bananero (zona rural 31.7%) y en el Atrato Medio un 18.7%. Sólo San Pedro de Urabá contaba con una cobertura del 86.3%, mientras que los municipios restantes carecían por completo del servicio.” (Universidad de Antioquia, 2009)

Para la década de los años 80 y en adelante, la situación de salud en la zona del Urabá Antioqueño cambió drásticamente, mayores recursos fueron asignados al sector salud, a tal punto que fueron destinados cinco mil millones de pesos para comunicación, vías y energía, además de acueducto, educación, salud, alcantarillado y turismo. *“A partir de los años 80 la inversión social en Urabá da muestras de un notable incremento con cinco mil millones de pesos para los ejes de comunicación, vías y energía, a los que siguieron acueducto, educación, salud, alcantarillado y turismo, en orden de mayor a menor destinación de recursos. Para 1988 los gastos en salud y educación aumentaron por lo que fue posible hacer inversiones en infraestructura. Según F. Botero, entre 1983 y 1987, del presupuesto total de la región fue destinado un 3,2% para salud, es decir 1.006.640.8 millones de pesos. Sin lugar a dudas, este creciente aumento de los recursos permitió mejorar las condiciones sanitarias de la región.*

Ahora bien, según el perfil regional de Urabá, para el año 2002 esta región estaba dotada de 67 entidades prestadoras de servicios de salud, entre hospitales (en las cabeceras municipales), centros de salud (en los corregimientos) y puestos de salud (en los lugares más apartados de las cabeceras municipales). Sin lugar a dudas, estas cifras son bastante favorables en comparación con lo que ocurría en los años 60, pero aun cuando la esperanza de vida al nacer se ha incrementado levemente, persisten dificultades sanitarias (agua potable, alcantarillado y recolección de basuras) y problemas de salud materna, neonatal e infantil.” (Universidad de Antioquía, 2009).

Se evidencia entonces de esta manera los avances que ha tenido la región de Urabá en materia de salud, dando lugar a mejores condiciones, sobretodo en las últimas tres décadas, en las cuales se ha prestado especial atención al tema sanitario para crear unas condiciones de vida más y más optimas.

Ilustración 5 Esperanza de vida al nacer (años)



Fuente: (Naciones Unidas, 2011)

Del análisis anterior, y teniendo en cuenta el gráfico 5 que muestra la esperanza de vida al nacer en años, desde 1980 hasta la fecha, se pueden hacer las siguientes relaciones y conclusiones:

El gráfico 5 muestra la evolución de la esperanza de vida al nacer en las últimas tres décadas en la República de Colombia. La tendencia creciente de la gráfica da cuenta de los grandes avances que ha tenido el país sobre todo en temas de seguridad y salud, dando lugar a mejores condiciones de vida para sus pobladores, y desembocando esto en un promedio mayor de esperanza de vida con el transcurrir del tiempo; es importante destacar la tendencia a seguir aumentando de este indicador, debido en gran parte a los grandes avances en cuanto a salud, que vienen básicamente de dos rubros: avances en ciencias de la salud y cubrimiento de servicios públicos y agua potable a nivel nacional (el primero con influencias tanto de la medicina nacional e internacional, y el segundo, netamente vinculado a la inversión social, pública y privada). No se puede desconocer tampoco el avance en temas de violencia y seguridad, que afecta de manera especial a estas poblaciones rurales, como lo es el caso de Urabá Antioqueño.

Así mismo, es importante destacar el papel fundamental que juega el gobierno en este proceso “evolutivo” de la esperanza de vida al nacer en Colombia, debido a que son única y exclusivamente las acciones del gobierno las que llevan a mejorar las condiciones y la calidad de vida de sus pobladores; lo anterior data el papel fundamental que juega el estado Colombiano en cuanto a inversión social, debido a que en las áreas urbanas, la mayoría de los

ciudadanos disfrutaran de acceso a servicios públicos y agua potable, situación clave y definitiva en el rubro de la salud, ya que es claro que dicha situación hace una gran diferencia en la población, entre aquellos que tienen acceso y quienes no.

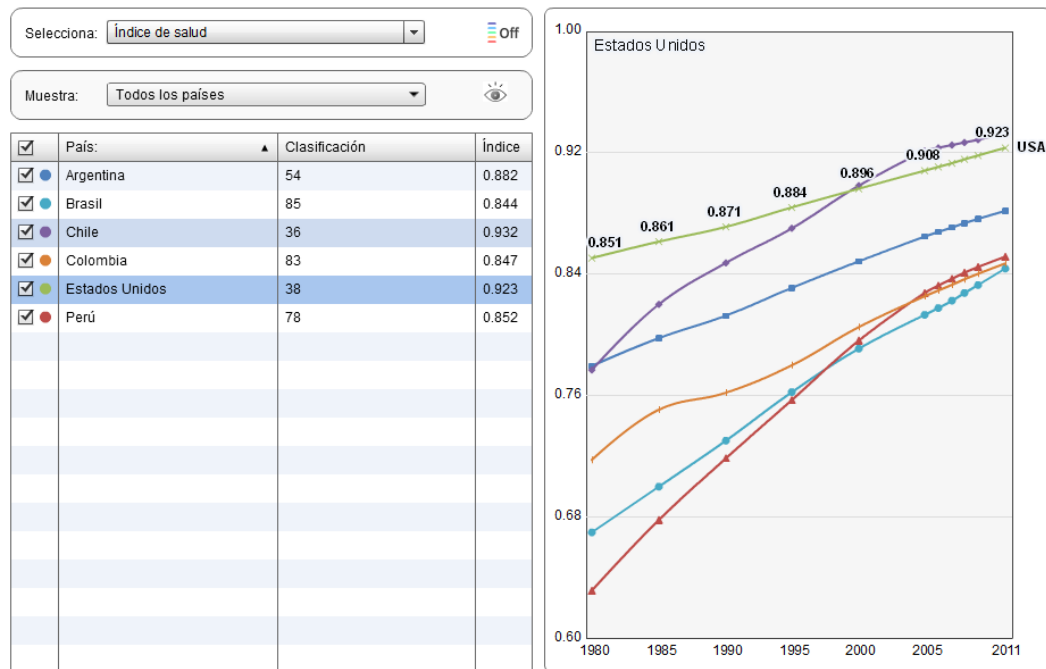
Para contextualizar un poco lo anterior, se puede enmarcar la situación que vivió el Urabá, donde en la década de los años 60, la mayoría de la población carecía de acceso a servicios públicos y agua potable; pero para la década de los 80 y en adelante, el estado y la gobernación jugaron un papel diferenciador para la zona, destinando más de cinco mil millones de pesos a inversión de carácter social y económico, para fomentar no solo la economía de la zona sino para proveer a los ciudadanos de mejor calidad de vida, haciéndoles posible el acceso tanto a agua potable, como a servicios públicos, alcantarillado y centros de salud.

En la actualidad, los problemas de salud pública persisten, puesto que la cobertura de los antes mencionado no es total, como se supone debería ser, por lo que los problemas de mortalidad en niños y mujeres embarazadas destacan por encima de la media, pero así mismo haciendo una comparación con la situación histórica, han sido grandes avances los que se han logrado en esta parte del departamento de Antioquia específicamente.

Lo anterior, debe sumarse al constante desarrollo y crecimiento del sector salud, a nivel nacional, donde no solo se ha conseguido aumentar la cobertura, sino que se ha hecho inversión en tecnología e infraestructura para darle mayores y mejores posibilidades a la población, y, el gobierno, que en las últimas tres décadas han hecho el máximo esfuerzo por mejorar más los servicios de salud pública, situación que históricamente ha sido una de las mayores problemáticas a nivel social, debido al manejo y funcionamiento que se le ha dado a las Entidades Promotoras de Salud (EPS).

Claro esta que estos temas no son absolutos, es decir, no están completamente solucionados, la cobertura no es total, y la salud pública no es precisamente unos de los rubros para sentirse orgulloso, pero se ha avanzado, y de manera notable, más que todo en la última década, donde la economía del país ha repuntado, así mismo como la inversión pública y privada, para llevar calidad de vida a aquellos puntos del país donde remotamente se tiene acceso a algún tipo de beneficio por parte del estado.

Ilustración 6 Comparación países Suramericanos destacados con Estados Unidos en Salud 2011.



Fuente: (PNUD, 2011)

El gráfico 6 nos permite hacer una comparación de la posición o nivel de desarrollo en el rubro de la salud de la Republica de Colombia (Esperanza de vida al nacer en años) dentro del Índice de Desarrollo Humano, por parte del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), en comparación con los principales países de Sur América (Brasil, Argentina, Perú y Chile) y los Estados Unidos, referencia como país desarrollado.

La gráfica muestra lo siguiente, la ubicación de Chile por encima de Estados Unidos, dando cuenta de mayor nivel de Salud a nivel nacional con respecto a la cuarta potencia a nivel mundial en cuanto al Índice de Desarrollo Humano, esto debido al excelente manejo que ha tenido el país en las últimas dos décadas, posicionándolo como el mejor lugar para vivir en América Latina. Brasil por su parte, primera potencia de la región Suramericana, tiene la peor ubicación en este indicador, esto debido a el tamaño de su espacio geográfico (dificulta el cubrimiento), y a los grandes niveles de desigualdad y pobreza que tiene. Así mismo debe destacarse la tendencia positiva de todos los países, entre ellos Colombia, evidenciando el progreso que se tiene a nivel mundial en el rubro de la salud, pero lejos aun, de un nivel de salud adecuado y suficiente.

En conclusión, Colombia ha tenido notables avances en el sector de la salud, involucrando tanto la cobertura como el acceso; y la reducción de los índices de violencia. Es importante destacar la gestión del gobierno en los anteriores rubros, puesto que las acciones se han ido incrementando, dándole a la población más y mejores opciones, generando calidad de vida y bienestar. Por último, se debe hacer claridad en cuanto a que es mucho lo que falta por mejorar, los grupos al margen de la ley deben ser erradicados por completo, y la cobertura tanto de acceso a la salud como de servicios públicos y agua potable debe alcanzar en la vía de lo posible, una cobertura igual o mayor al 95% de la población, reduciendo ese margen de diferenciación en cuanto a acceso a servicios que generan y garanticen salud para la población.

3.1.1 La educación: un pilar fundamental para el desarrollo

Colombia, un país en vía de desarrollo, debe enfocar sus esfuerzos a la educación, ya que por medio de ella se construye futuro y se brinda oportunidades a generaciones futuras que tendrán bases suficientes para poder ser los profesionales del mañana y quienes dirijan de buena manera al país. Este es un factor determinante y más para un país tan golpeado por la corrupción y el narcotráfico, dos de los problemas más grandes que enfrenta; y para que las generaciones futuras tengan la suficiente inteligencia de no optar por el dinero fácil, ni por los logros individuales sin importar el bien común. Por esto, se debe apostar a la educación, cambiar las armas por cuadernos y la droga por los libros, y así se podrá cerrar esa brecha tan grande que existe entre aquellos jóvenes y niños que no tienen la posibilidad de estudiar y que más por azar que por convicción, terminan entrometidos en el conflicto.

Durante una entrevista al ex candidato presidencial Sergio Fajardo Valderrama, un periodista le preguntaba porque el hacia tanto hincapié en la educación en su plan de gobierno, y el Doctor Fajardo le respondió con un claro ejemplo: para él Colombia y su situación actual era como un tubo hueco que servía de paso y que por un lado entraban jóvenes sin educación alguna, con el único ejemplo de hermanos, padres y amigos dedicados a la delincuencia, y que por el otro lado salían estos mismos jóvenes como nuevos personajes del conflicto, y que hasta la fecha las acciones que los gobiernos han planteado es atacar cuando los jóvenes ya salen del tubo y que mientras no se ataca el otro extremo esto será un ciclo que no tendrá fin, y por ende la solución que el ex candidato proponía, era educar a los jóvenes antes de que se dejaran llevar por los malos ejemplos de la calle, brindarles educación, volverlos agentes de cambio, ofrecerles herramientas para su aprendizaje, construir bibliotecas, centro de estudio, escuelas, universidades, con el fin de reducir el numero de personas que entran por ese tubo para que así en el futuro sean más las personas de bien y que luchen por sacar a Colombia adelante.

No cabe duda que la educación se ha convertido en pilar fundamental del desarrollo de los países y por eso mismo existen organizaciones mundiales como la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), que tiene como misión en el sector educacional tomar el liderazgo internacional y fomentar la creación de alianzas que busquen otorgar calidad en el estudio, y monitorear el avance en la educación por medio de informes mundiales de seguimiento. (UNESCO, 2012).

La década de los 80s un cambio de mentalidad

Para el ex presidente Belisario Betancur (1982-1986), en Colombia existía un problema de dualidad en el tema de la educación, pues había una desigualdad muy marcada entre las clases alta y media con respecto a la clase de menores ingresos, por lo que la enseñanza era cosa de pocos afortunados que podían disfrutar de ella, aquellos con mayores ingresos contaban con la posibilidad de asistir a colegios privados y universidades, mientras que aquellos que tenían limitaciones se tenían que conformar con escuelas primarias públicas y con posibilidades muy restringidas para acceder a centros de educación superior. Para el expresidente el problema más grave de la educación colombiana era el sistema educativo formal, el cual no acoge sino a siete millones de personas de los veintiocho millones de habitantes, que poseía Colombia en la época. Según estudios realizados por la campaña de instrucción Nacional (CAMINA), de los siete millones de personas vinculados a la educación formal, solo 340.000 individuos llegaban a tener una educación superior, es decir a principios de la década del ochenta, solo el 4,9% de las personas vinculadas a la educación formal en Colombia llegaban a obtener un título de educación superior. Más alarmante aun, según este mismo estudio en Colombia existía para el año 1982 aproximadamente cinco millones de analfabetas, entre siete y ocho millones eran adultos con menos de tres años de educación básica. (Banco de la República, 1982)

De lo anterior, con el fin de brindar educación no solo a un grupo minoritario privilegiado, sino al público en general, durante el periodo presidencial de Belisario Betancur Cuartas (1982-1986), se creó la campaña de instrucción Nacional (CAMINA), la cual *“es una estrategia educativa que permitirá brindar educación formal y no formal a una población integrada por infantes, adultos, ancianos y limitados que había sido excluida tradicionalmente de oportunidades por la inequidad del sistema educativo.”* (Hurtado, 1984)

Por medio de esta campaña se pretendía promover un cambio en la educación colombiana, basados en la democracia y la igualdad, ofrecer educación a un mayor número de colombianos gracias al trabajo conjunto de las entidades

públicas como privadas, es decir, el proyecto CAMINA consistía en brindarle a la comunidad en general sin discriminar por sexo, edad o clase social nuevas oportunidades basados en la educación como un pilar fundamental para el desarrollo. *“Educarnos y ayudar a que otros se eduquen, la movilización y participación de la comunidad, la coordinación institucional e intersectorial, la transformación de los medios masivos de comunicación en medios educativos, finalmente la captación y canalización de recursos públicos y privados.”* (Hurtado, 1984)

La campaña CAMINA fue un proyecto revolucionario que abarco muchos temas sobre educación y que pretendía dar un cambio total al sistema educación en Colombia y para lograr cumplir los objetivos que se habían trazado se definieron programas que atacaban problemas específicos del sistema, el primero y uno de los más importantes fue el plan Nacional de alfabetización participativa, por medio de este programa se pretendía erradicar el analfabetismo y llegar a estas personas con acciones educativas que se enfocaran en los principios básicos de lectura y escritura y brindar conceptos básicos sobre matemáticas. Por medio de este programa se esperaba que alrededor de cinco millones de colombianos se vieran beneficiados.

Con el fin de continuar con el programa que se desarrollo sobre la alfabetización, se crearon dos programas focalizados para las personas adultas, el primero buscaba brindar educación primaria, su enseñanza se centraba principalmente en escuelas presenciales en las principales. Como segundo programa se ofreció el bachillerato para adultos, se pretendió brindar la posibilidad a las personas que no habían tenido la posibilidad de acceder a estudios secundarios de poder verse beneficiados de escuelas certificadas, acceder a pruebas por el instituto colombiano para el fomento de la educación superior (ICFES) para validar su título secundario, la previa preparación para dichas pruebas se ofreció por medio de cursos brindados por el estado.

Además de estos programas, el proyecto CAMINA brindó otras vías de desarrollo incentivando a jóvenes y adultos mayores a creer en la educación, gracias a programas que fomentaban la formación continua y especializada. Por medio del megaproyecto muchas personas se vieron beneficiadas; no cabe duda la menor duda que esta iniciativa marco un antes y un después en la educación en Colombia. Los resultados no se vieron en el corto plazo, pues la educación es un proceso que requiere tiempo, pero es claro que con este cambio de mentalidad y con la apertura del sistema educativo a las grandes masas se puso en evidencia que la formación educativa hace parte fundamental del desarrollo de la población y que por medio de ella se genera mayor bienestar para la comunidad.

El gran impacto del programa CAMINA solo se vio reflejado a principios de los años noventa, cuando por medio de la nueva constitución política se le dio la preponderancia que la educación requería en un país que esta en vía de desarrollo.

Por su parte, la región del Urabá antioqueño, en la década del ochenta estuvo marcada por el conflicto armado que se generó entre las guerrillas y los grupos de autodefensas, lo que llevó a la población civil al desplazamiento forzoso de sus viviendas y asentamientos a los centros urbanos de la región. Sumando a este inconveniente, la región de Urabá sufría la desigualdad entre las clases sociales, en una zona donde su capital es una de las ciudades más importantes del país y esta zona alejada de todo el comercio y desarrollo, experimentaba la diferencia entre quienes provenían del interior de Antioquia y aquellos que vivían en los municipios del Urabá, lo que se reflejaba claramente en la educación con la que contaban unos y otros y a la que podían acceder. Si bien la inversión social tuvo en cuenta la educación en el Urabá, los recursos destinados no fueron suficientes durante esta década y apenas se pudieron realizar obras discretas en infraestructura educacional. (Universidad de Antioquia, 2008).

Los años noventa: La carta Constitucional y las reformas educativas

Con la nueva carta constitucional se diseñó un nuevo marco legal para la educación, que trajo consigo innumerables cambios que llevaron a una educación más organizada y obligatoria. De acuerdo con la nueva Constitución Política *“en Colombia rige un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa, y pluralista”* (Ministerio de Educación, 2004). Al convertirse Colombia en un Estado descentralizado donde las funciones del gobierno empezaron a migrar a los departamentos y ciudades, los responsables directos tuvieron en sus manos la posibilidad de definir dependiendo de las necesidades específicas que se tuvieran, los pasos a seguir para fomentar la educación. Además de estas expectativas descentralizadas, se sumaban características que el nuevo sistema educativo ofrecía gracias a la carta magna. Según la nueva Constitución Política *“Se establece que la educación es un derecho de la persona y un servicio público, que tiene una función social, señalando como responsables al Estado, a la sociedad y a la familia. En Colombia la educación es obligatoria entre los 5 y 15 años de edad, y comprende como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica”* (Ministerio de Educación, 2004).

Tras estos acontecimientos el camino estaba allanado, era tiempo de definir una reforma educativa que recogiera diferentes pensamientos, no solo de los

gobernantes y constituyentes, por esto, esta reforma incluyó las opiniones de gremios educativos, diferentes organizaciones no gubernamentales (ONG) y representantes de la sociedad civil, que pedían una reforma de fondo que organizara realmente la educación en Colombia y sentara las bases para un futuro mejor. Gracias a la participación colectiva se lograron grandes cambios en la Ley general de educación: *a) en el objeto y los fines de la educación, apuntando al desarrollo dinámico del ser humano, para que pueda insertarse en la sociedad, como un ser autónomo, participativo, comprometido y productivo entre otros; b) plantea los proyectos educativos institucionales (PEI), los cuales deben ser trabajados con autonomía de acuerdo a las necesidades de cada institución, con el fin de lograr la formación integral del educando; c) en el plan de estudios que relaciona las diferentes áreas con las asignaturas y con los proyectos pedagógicos; d) el establecimiento de un sistema nacional de evaluación de la educación; e) competencia al Ministerio de Educación para la regulación del currículo, a través de los lineamientos generales de los procesos curriculares y en la educación formal, mediante los indicadores de logros.*" (Ministerio de Educación, 2004).

También gracias a esta Ley general se definió una estructura y organización del sistema educativo, donde se dividen dependiendo del tipo de educación, el cual podía ser formal, informal o no formal, dentro de la educación formal la cual se imparte dentro de centros educativos aprobados y que se divide por niveles y grados, constaba del preescolar, la educación básica, media y superior. El tipo de educación informal estaba relacionada con todo conocimiento libre y espontáneo que se adquiría por medio de personas, entidades o medios masivos de comunicación, y por último la educación no formal era aquella ofrecida con el fin de complementar los conocimientos, sin tener que seguir un lineamiento de grados o niveles.

La UNESCO en el reporte decenal sobre Colombia describe los hechos más significativos en los temas de educación de la siguiente manera:

"En 1990 el gobierno colombiano suscribió la Declaración Mundial sobre la Supervivencia y se comprometió a elaborar y ejecutar un Plan de Atención en Favor de la Infancia, en el que se consignaron metas educativas, así como de salud, nutrición y protección especial. En 1991, la nueva Constitución hizo referencia explícita a los derechos del niño y estableció que éstos prevalecen sobre los de los demás. En 1992, como respuesta al compromiso adquirido por Colombia en la Cumbre Mundial en Favor de la Infancia, instituciones del orden nacional (Ministerios de Salud y Educación y el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar), bajo la coordinación de la Presidencia de la República y el Departamento Nacional de Planeación, y con la cooperación de UNICEF, formularon el Programa Nacional de Acción en Favor de la Infancia – PAFI.

Esencialmente, éste recogió los planteamientos de la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño y de la Cumbre de Jomtiem, fijó metas para la década de los 90 y se refirió a todos los niños y niñas menores de 18 años de edad. En 1993 se expidió la ley de seguridad social, que dió prioridad a la infancia mediante la atención de las madres gestantes, la población infantil menor de un año y de las mujeres cabeza de familia, grupos que aún presentan tasas de morbi-mortalidad muy elevadas. También en 1993 se expidió la ley de descentralización, que destinó recursos específicamente a la educación, incluyendo un grado obligatorio de preescolar formal. En 1994, la Ley General de Educación ratificó la obligatoriedad de este grado de transición y estableció en tres años la duración del preescolar formal. En 1997, se reglamentó la universalización de la educación preescolar en las instituciones educativas estatales y se estipuló como plazo el mes de febrero de 1999 para que todos los municipios presentaran un plan para cumplir este mandato.” (UNESCO, 2000)

Esta década en materia educativa estuvo marcada por las reformas educativas que dieron lugar a la obligatoriedad y profundización del sistema educativo, muchos de los planteamientos que se incluyeron en la constituyente siguen en la actualidad haciendo parte fundamental del estudio en Colombia, fueron muchos los cambios que se realizaron y muchas las mejoras que se vieron durante este periodo y lo más importante aún dentro del primer plan decenal del gobierno Nacional “*se propuso convertir a la educación en un propósito y asunto de todos como eje del desarrollo humano, social político y cultural de la nación*” (Ministerio de Educación, 2004)

Los logros en materia educativa no se hicieron esperar y según un estudio a partir del censo de 1993 y comparando los datos con el 2001 la tasa de analfabetismo se redujo considerablemente como se puede observar en la Tabla 4, también se obtuvieron datos sobre la tasa de matriculación primaria y secundaria para el país y los diferentes departamentos comparando los años 1990 y 1997 (Tabla 5).

Tabla 4 Tasa de analfabetismo por grupos de edad y zona, años 1993 y 2001

Zona	Año	Grupos de edad			
		Menos de 15	15-24	25-39	40 y más
Total País	1993	9,9	3,8	5,5	16,6
	2001	7,5	2,3	3,9	13,9
Cabecera	1993	5,7	2,5	3,4	12,0
	2001	4,5	1,3	2,1	8,7
Resto	1993	20,3	9,1	14,6	32,3
	2001	16,1	5,3	9,6	28,0

Fuente (Ministerio de Educación, 2004)

Tabla 5 Matricula en primaria y secundaria, 1990-1997. Nacional y por departamentos.

DEPARTAMENTO	MATRÍCULA PRIMARIA		C/TO	MATRÍCULA SECUNDARIA		C/TO
	1990	1997	%	1990	1997	%
NACIONAL	4,160,419	4,561,198	9.6%	1,681,592	3,150,689	87.4%
ANTIOQUIA	589,203	654,668	11.1%	234,981	439,881	87.2%
CHOCÓ	44,752	65,501	46.4%	14,095	28,394	101.4%

Fuente (UNESCO, 2000)

Estos datos que se observan sobre la evolución de la educación tanto nacionales como en los departamentos de Antioquia y Choco, muestran la desigualdad entre dos departamentos vecinos y más importante aun, que comparten una zona denominada el Urabá, la cual al pertenecer a Antioquia

parecería que su educación estaría bien encaminada y con proyectos viables a futuro, pero la realidad es otra, pues esta zona bananera posee mayores rasgos del departamento del Choco gracias a su proximidad y similares problemas de orden social, el desplazamiento forzoso se encumbra como el mayor problema que afronta la región el cual afecta diferentes aspectos de la vida de las personas que lo padecen, entre ellas se encuentra la educación pues como se ve en la Tabla 4, aquellas zonas que no se encuentran en las cabeceras de los municipios son aquellas zonas donde mayor analfabetismo hay y menores oportunidades de progreso. Es por esto que el Ministerio de Educación Nacional (MEN) a partir del 2007 diseño un programa de atención a la población escolar desplazada, que incluyo capacitación de docentes y dotación de textos, a su vez fomento el trabajo de 700 docentes que atienden a esta población golpeada por la violencia, también por medio del MEN se ha ejecutado convenios con empresas privadas por más de \$1.600 millones de pesos y durante el 2001 el MEN invertirá alrededor de mil millones de pesos en 44 municipios donde la situación de desplazamiento es más grave. (Ministerio de Educación Nacional, 2001)

El comienzo del siglo XXI trae nuevos retos para la educación

Luego de una década promisoriosa donde se fomento la educación y se establecieron parámetros a futuro basados en la nueva constituyente, en la década del 2000 se busco la manera de volver más eficaz los temas estudiantiles, para mejorar los indicadores y contar con una pedagogía de calidad, que contara con los suficientes elementos para educar personas integrales y capaces, para ello y con la posesión del ex presidente Álvaro Uribe Vélez en el 2002 se impulsó un proyecto que tuvo como nombre la Revolución educativa y que buscaba en el país *“participación comunitaria, que avance hacia la cobertura universal, la buena calidad, con acceso democrático. Una educación crítica, científica, ética, tolerante con la diversidad y comprometida con el medio ambiente”* (Ministerio de Educación Nacional, 2002). Para lograr este objetivo la revolución educativa se centró en cinco temas esenciales y fundamentales: cobertura, calidad, pertenencia laboral, capacitación técnica e investigación científica.

Otro tema fundamental en el que se centro el gobierno central durante la mayor parte de esta década fue el mejoramiento continuo de los profesores, durante la proposición de la revolución educativa el ex presidente Uribe cito una frase que alguna vez los ingleses mencionaron para darle el verdadero valor que tienen los educadores sobre los estudiantes *“nadie olvida a un buen profesor”* (Ministerio de Educación Nacional, 2002), con la fiel creencia que los profesores son pieza fundamental del desarrollo de los educandos en el 2002 se expidió el nuevo Estatuto Docente, por medio del Decreto 1278 del 2002. *“El nuevo*

Estatuto de Profesionalización Docente del país entró en vigencia en el año 2002. A diferencia del anterior, que tenía 14 grados, éste se divide en tres grandes grados (1, 2 y 3); cada uno de ellos con cuatro niveles salariales (A, B, C y D). Los docentes ingresan al escalafón en uno de los tres grados, dependiendo de su nivel de formación, pero inicialmente se ubican en el nivel salarial más bajo (A). Pueden ascender de acuerdo con sus años de experiencia, el mejoramiento de sus estudios y el logro de buenos resultados en las evaluaciones de calidad y de desempeño docente.” (Corpoeducación, 2006).

Luego de implementar el proyecto de la revolución educativa en el año 2006 al finalizar el primer periodo presidencial de doctor Álvaro Uribe Vélez, se dejaron en evidencia los logros alcanzados gracias al proyecto que fomentó una educación de la más alta calidad y con sentido social y humano. Los resultados se definieron de la siguiente manera “ Hay avances, pero quedan desafíos”, esta frase muestra que la educación es un tema continuo y que así puedan darse resultados en el corto plazo, los verdaderos logros se ven a un mediano y largo plazo, pues la sola formación de un niño que recién entra a la escuela es de mínimo diez años, con tendencia a más, es por esto que la definición dada por el Gobierno, muestra que los desafíos siguen ahí y que con los años se van a ir rediseñando, pero lo que nunca puede faltar es la vocación hacia los temas estudiantiles. Dentro del informe de gestión del Ministerio de educación Nacional del 2006, se mencionan avances significativos en la educación preescolar, básica y media, donde se logró un 98% de ejecución de la meta de creación de nuevos cupos estudiantiles para el cuatrienio y viéndose incrementada la cobertura bruta total básica y media en un 8% pasando de 82% a 90% en solo cuatro años, también se obtuvieron logros importantes en la educación de la población más vulnerable, donde se crearon 559.500 nuevos cupos alcanzando un 97% de la meta establecida. Para la educación superior los resultados a pesar de que fueron importantes no llegaron a alcanzar la meta que se estableció para el periodo, pues de los 400.000 cupos que se pretendían crear solo se crearon aproximadamente 301.000 cupos, lo que se vio reflejado en una ejecución del 86% lo que no se acerca a los resultados obtenidos en la educación básica y media.

Para el estudio realizado por Corpoeducación, la Fundación Corona y la Fundación Empresarios por la Educación, el cual evaluó los primeros cinco años del nuevo siglo, la educación en Colombia está encaminada pero siguen existiendo problemas de orden social que atentan contra la correcta formación educativa de los niños y jóvenes de las clases más bajas. Según este informe *“en los últimos cinco años el país ha avanzado en la educación. Hay más niños y jóvenes matriculados, la deserción escolar y la reprobación han disminuido, ha mejorado la formación de los educadores y existe un nuevo sistema de ingreso y ascenso en el escalafón docente basado en su desempeño. Además,*

los recursos para el sector han aumentado y se destinan principalmente a la educación básica.” (Corpoeducación, 2006) Pero afirma que “Aunque los anteriores avances son innegables, quedan muchos retos por delante. Se estima que cerca de un millón de niños y jóvenes no están estudiando, principalmente los más pobres y los que viven en zonas rurales. Además, 7 de cada 100 personas mayores de 15 años no saben leer ni escribir; y los colombianos tienen 8,3 años promedio de educación, lo que significa que muchos no han terminado la básica secundaria. La reprobación y la deserción escolar son altas, especialmente en los tres primeros grados de básica primaria” (Corpoeducación, 2006). Los hechos hablan por sí solos, seguimos en un país donde la violencia y la inseguridad, hacen que la educación no se desarrolle como debería y permite que las brechas sociales se expandan.

Estas diferencias que se nombran anteriormente, se ven notoriamente reflejadas en los índices de escolaridad de las personas que viven las zonas urbanas y las áreas rurales, pues a 2005 mientras un estudiante en las zonas urbanas tiene 9,3 años de educación promedio un joven en las zonas rurales solo obtiene 4,8 años en promedio, lo que significa que mientras el primero tiene la posibilidad de cursar y finalizar su educación básica primaria y secundaria, el segundo solo llega a completar su básica primaria. (Corpoeducación, 2006)

La columnista de la revista Semana Juliana Bedoya Pérez, quien en su artículo *“La educación en Colombia ha avanzado, pero no lo suficiente.”*, menciona que luego de que salieran a la luz los resultados del Informe de progreso educativo Nacional 2000-2005, Colombia ha mejorado su panorama con respecto al periodo anterior, pero que siguen existiendo falencias graves en temas de equidad, inversión y deserción estudiantil. Según ella *“La nota del país fue de 2,7, bastante regular, pero más alta de la que se dio hace tres años y dentro del promedio continental. Esta vez hubo aspectos sobresalientes, con notas de cuatro, como la formación y la profesionalización de los profesores. El estudio también demostró que los criterios de evaluación y enseñanza ahora son más claros que hace unos años.”* (Bedoya, 2006). Pero el problema se encuentra en la equidad donde la nota del país fue 2 y según el informe *“se deberán realizar esfuerzos por mejorar la calidad de la educación y disminuir la reprobación y la deserción escolar en las instituciones educativas oficiales.”* (Bedoya, 2006).

Gracias al nuevo Estatuto Docente que se estableció en el 2002, el cual buscaba mejoras en el sistema de la docencia, por medio del renovado servicio educativo estatal, promovió la educación continua de los profesores quienes a partir de sus estudios podían alcanzar nuevos ascensos y subir de nivel dependiendo del título que tuvieran, esta idea hizo que los educadores se empezaran a formar más y mejor, actualizando sus conocimientos y

perfeccionando sus cátedras pues de ello depende su acreditación. Para ello desde el 2003 se establecieron los mecanismos para evaluar su desempeño y así anualmente medir sus conocimientos y mantener los estándares de calidad.

Por tanto, en la zona del Urabá antioqueño a pesar de que se han ido mejorando las oportunidades de educación a partir de las reformas que durante la década se realizaron, el gran problema que persiste en esta zona bananera es el tema del desplazamiento forzoso, pues esta zona históricamente ha sido golpeada fuertemente por el conflicto armado que se vive en el país, y ha afectado drásticamente los niveles de educación de la región. Según el Ministerio de Educación Nacional en el año 2000 más de 250.000 personas fueron desplazadas y el Urabá antioqueño fue una de las zonas donde más se evidenció este problema, además de esto según reportes del propio Ministerio de las personas desplazadas solo el 61% de las madres cabeza de familia y el 55% de los jefes de hogar han completado la primaria, gracias a esto se puede llegar a asegurar que alrededor de 35% de la población adulta movilizada por la violencia no tiene instrucción alguna. (Ministerio de Educación Nacional, 2001).

Comportamiento de la educación a través de las décadas según Naciones Unidas

Según Naciones Unidas el componente de la educación para el IDH es medido mediante dos indicadores complementarios que muestran como evoluciona la educación y como se comportan los estudiantes del país. El primer indicador son los años esperados de instrucción, este indicador tiene como objetivo determinar cuantos son los años en promedio que un niño va a recibir de educación asumiendo que las tasas de matriculación se mantuvieran constantes, los datos históricos provienen del Instituto de Estadística (UIS) de la UNESCO. El segundo índice son los años de educación promedio, este indicador mide los años de educación que una persona de 25 años o más a recibido durante su vida, estos datos se basan en las estimaciones de Barro y Lee (2010), lo cuales toman censos demográficos y datos de encuestas de hogares compilados por la UNESCO.

Tabla 6 Indicadores de educación del IDH históricamente

Años de educación promedio (años)		Años esperados de instrucción (años)	
Año	Colombia	Año	Colombia
1980	4.3	1980	8.9
1985	4.8	1985	8.9
1990	5.5	1990	9.3
1995	6.1	1995	10.3
2000	6.5	2000	11.6
2005	6.7	2005	12.5
2010	7.3	2010	13.6
2011	7.3	2011	13.6

Fuente: (Indicadores internacionales sobre desarrollo humano, 2012)

Ilustración 7 Evolución de los indicadores de educación en Colombia

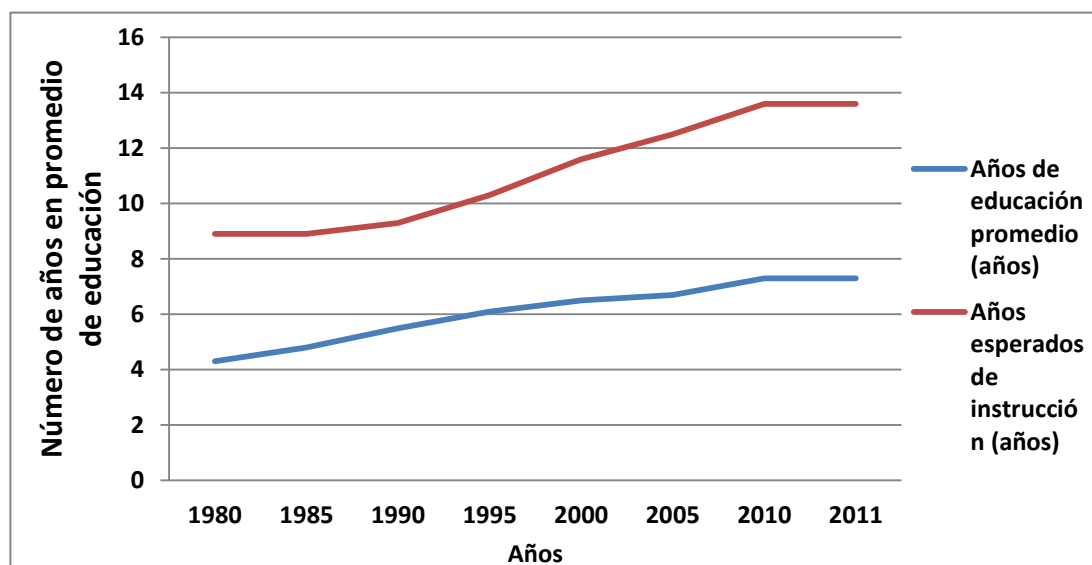
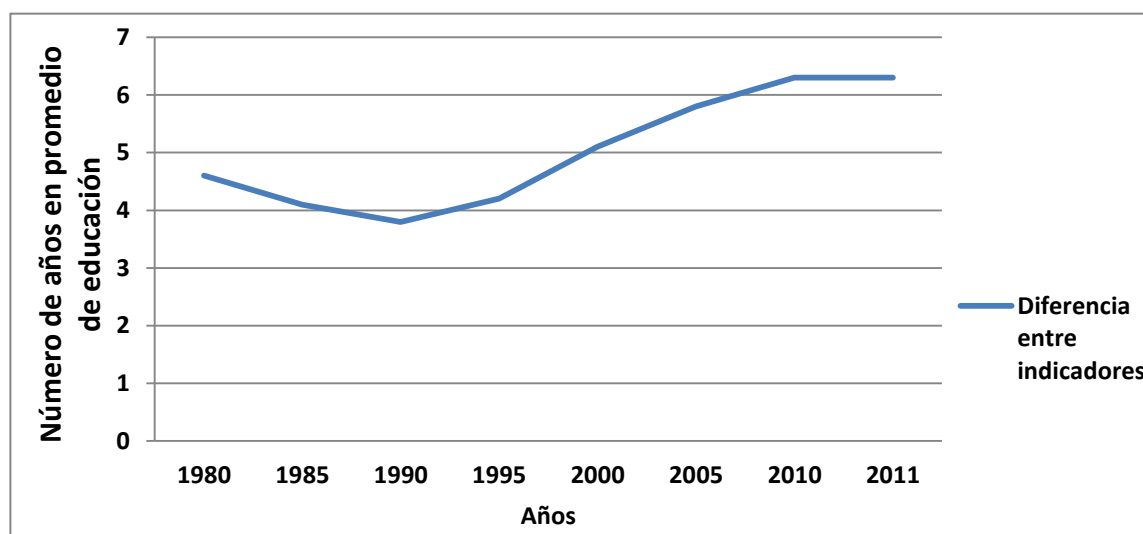


Tabla 7 Diferencia entre los años esperados de instrucción y los años promedio de educación

Año	Diferencia entre los años esperados de instrucción y los años promedio de educación
1980	4.6
1985	4.1
1990	3.8
1995	4.2
2000	5.1
2005	5.8
2010	6.3
2011	6.3

Ilustración 8 Brecha entre los años esperados y los años promedio



Es innegable que Colombia a experimentado un cambio drástico en la educación, los resultados lo avalan, el comportamiento de los indicadores muestran claramente como las políticas educativas y las reformas a la educación han impactado positivamente el desarrollo educacional de los jóvenes y adultos de la nación, desde 1980 hasta el 2011, los años de educación promedio se han incrementado en 3 años y los años esperados de instrucción 4,7 años, lo que indica que a partir de los hechos que anteriormente se mencionaron, los niños, jóvenes y adultos cuentan con mayores y mejores

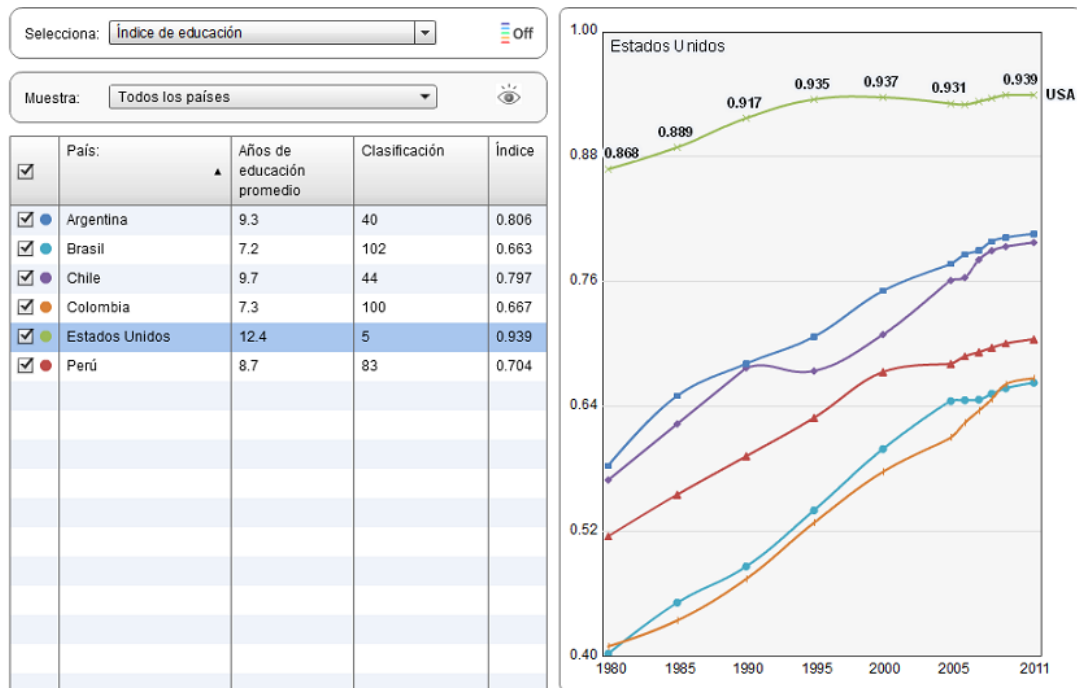
herramientas de estudio, con profesores más capacitados y con escuelas, colegios y universidades de mejor calidad. Al analizar con detenimiento cada una de las décadas y observar su progreso constante, deja en evidencia que la educación es un tema a largo plazo, pues los resultados no se ven de un año a otro o por quinquenios, sino que para determinar avances y progresos reales se deben analizar por décadas e inclusive mayores rangos de tiempo, pues la instrucción de un niño que comienza su educación básica se demora alrededor de 10 años y en ocasiones varios años más. Prueba de ello es que los resultados de los últimos dos años (2010 y 2011) no han variado.

Los datos de la Tabla 6 y el Gráfico 7 muestran como Colombia ha ido evolucionando e incrementando sus años esperados de instrucción y sus años promedio de educación, los cuales poseen una tendencia positiva, que refleja los esfuerzos que el Gobierno de la Republica y sus entes adscritos han venido realizando, para los años de instrucción promedio la década del 90 fue una época clave para el desarrollo de la educación, pues gracias a la nueva constituyente, se definieron una serie de elementos que buscaban mejorar la calidad de los estudios y mayores aportes económicos que incidieran directamente en las nuevas obras y programas para la educación, lo que sucede con el otro índice, el cual muestra cuantos años se espera que un niño llegue a cursar durante su vida es algo más complicado, pues a pesar que ha vendido experimentando un incremento notorio en las últimas tres décadas, no ha crecido a la par de su otro indicador, lo que es alarmante y preocupante para el país, pues se están realizando avances significativos con el fin de brindarle una educación digna y de calidad a quienes comienzan sus estudios, pero aquellos que pretenden realizarlos por motivos ajenos a la educación y que vienen más ligados a la violencia, las diferencias sociales y la cobertura del sistema no pueden terminar la instrucción esperada.

Continuando con el análisis, y observando la tendencia que llevan los dos índices de la Gráfica 7, el indicador de años de educación promedio posee tendencia a equilibrarse y continuar con un incremento moderado en relación a décadas anteriores, lo cual no beneficia al país, por el contrario se entraría en una época de estancamiento, donde lo que se debe hacer es reforzar los esfuerzos y diseñar planes que tengan como objetivo dinamizar la educación y más puntualmente la manera de mejorar las tasas de vinculación de niños a educación básica, y disminuir notoriamente las tasas de deserción durante el proceso educativo. Por otro lado, los años esperados de instrucción continúan con tendencia positiva y marcada hacia promedios mundiales de Naciones Unidas, lo cual es beneficioso para el país, siempre y cuando se combine con proyectos que busquen disminuir la brecha entre los dos indicadores.

A pesar de los que los datos de Naciones Unidas muestran una evolución bastante alentadora de ambos indicadores, a través de las últimas décadas se ha creado una brecha entre los años de educación y los años esperados de instrucción, lo que significa que con el pasar de los años se intensifican los esfuerzos en ofrecer un estudio de mejor calidad, con profesores más capacitados, pero no se ha realizado la tarea de promover la educación y de brindarle la seguridad a los niños de escasos recursos, para que puedan estudiar tranquilos y sin inconvenientes; lo que sucede en el país, es que en las zonas de más alta vulnerabilidad y riesgo, a los niños y jóvenes no se les esta inculcando el estudio con pilar fundamental del desarrollo y por el contrario se les esta abandonando en su tarea contra la violencia. Es por eso que como se puede apreciar en la Gráfica 8 la tendencia de esta brecha es a seguir aumentando, lo que debería preocupar profundamente a quienes gobiernan esta nación. Durante la década del 80 se evidencio una disminución pronunciada de la diferencia entre uno y otro indicador, explicado por el proyecto CAMINA, que gracias a su difusión por medios de comunicación, logro impactar a la población y mejorar la educación sin diferenciar clases sociales.

Ilustración 9 Comparación países Suramericanos destacados con Estados Unidos, en educación 2011



Fuente: (PNUD, 2012)

La Gráfica 9 muestra un comparativo de los países más destacados de la región y como se ha comportado la educación como componente del IDH en los últimos 30 años, dentro de la gráfica se incluyen los países de Estados Unidos, Argentina, Chile, Perú, Brasil y Colombia. Dentro de la gráfica se muestra al diferencia que existe entre los países de América latina y una potencia mundial como los Estados Unidos y también como un país como Brasil, quien es considerado una potencia regional se ubica último entre los países analizados muy cerca a Colombia, lo que se puede explicar por las diferencias que existen entre las clases sociales y la poca equidad que existe en estos países. También vale la pena resaltar un país como Chile, que ha sabido incrementar su índice a través de los años y tener variaciones muy significativas comparadas con otros países.

Colombia por su parte y continuando con el análisis previo que se venia realizando, encuentra en la educación un tema bastante complicado, pues a pesar que se ha mejorado notoriamente, sigue siendo un país donde la violencia, la corrupción y el narcotráfico dejan muy mal parado con respecto a sus vecinos y demás países del mundo, a la fecha según Naciones Unidas Colombia ocupa el puesto 100 entre 187 países evaluados en el componente educacional, mientras según el IDH se posicionaría en el puesto 87, lo que muestra que son los otros componentes quienes están dinamizando el desarrollo especialmente la salud.

3.1.2 El estándar de vida según el INB per cápita (USD PPA)

A través de los años los ingresos de un país y el promedio por persona se han medido mediante el producto interno bruto (PIB) y el producto nacional bruto (INB), para luego dividirlo entre el numero de habitantes del país y encontrar una estimación de los ingresos que obtiene una persona, la diferencia que existe entre uno y otro indicador es que mientras PIB mide los ingresos que se dan al interior del país, sin importar la nacionalidad de quien los genere, el INB mide los ingresos que se generan dentro y fuera del país por personas nacidas en la nación. Para Naciones Unidas a la hora de medir los ingresos de un país y su componente de riqueza prefieren incluir el INB en vez del PIB, pues el IDH es un indicador nacional que define la evolución del desarrollo anualmente y busca comparar equitativamente a todos los países, por ende incluir los ingresos de personas de diferentes nacionalidades en países que no son el de su origen, generarían distorsiones, mientras que con el INB se esta midiendo todos los ingresos generados por las personas nacidas en un estado determinado.

Además de preferir el INB el PNUD determina que el índice de riqueza debe ser comparable entre los países evaluados, por lo que define que el INB per cápita

debe ser medido en una moneda común para todos los países, y determina el dólar americano (USD) como la moneda estándar para las naciones, a su vez el hecho de que el indicador se evalúe en una moneda común no es suficiente, pues el valor de un dólar americano no es lo mismo en todos los países, por temas de inflación y costo de vida, lo que hace necesario utilizar la paridad de poder adquisitivo (PPA). Según Naciones Unidas *“el INB per cápita (USD PPA) refleja mejor los estándares de vida de las personas. En teoría un USD PPA (o dólar internacional) tiene el mismo poder adquisitivo en la economía doméstica de un país que 1 USD en la economía de los Estados Unidos.”* (Naciones Unidas, 2011)

El hecho que los ingresos por si solos no sean un estimador adecuado para medir el desarrollo , no significa que no jueguen un papel determinante a la hora de definir su progreso y evolución, pues este componente del IDH representa la capacidad que tienen los países de destinar sus ingresos a temas de educación y salud, pues si no se cuenta con ingresos significativos no se tendrá a su disposición el dinero necesario para llevar a cabo las obras y programas que dinamicen el progreso educacional y las reformas al sistema de salud. Es por esto que el primer paso para poder buscar un desarrollo digno y equitativo para las personas es obtener fuentes de ingreso suficientes y el segundo es destinar dichos recursos a temas que realmente impacten el desarrollo de las personas al interior del país, pues en muchos casos se presenta que debido a malas administraciones y personas perpetuadas en el poder, destinan la riqueza de su nación para fines bélicos o para su uso personal, lo cual atenta contra la ciudadanía en general.

La incidencia de los problemas internos en los ingresos de la nación

Durante la década del ochenta y hasta finales de los noventa, Colombia estuvo marcada por temas de orden publico que afectaban tanto la economía del país como la percepción de los países extranjeros sobre la nación. Dentro de los problemas más llamativos se encontraba el narcotráfico, los carteles de la mafia y el conflicto con grupos armados al margen de la ley. Todos estos inconvenientes influían directamente en la evolución de la economía y su libre desarrollo, pues la imagen que reflejaba Colombia hacia el mundo, era de un país en crisis, con un conflicto interno, con una alta inflación y con una ciudadanía abatida sin poder de reacción. A todos estos problemas se le sumaba la corrupción la cual venia desde los altos cargos gubernamentales y que estaba asociada al narcotráfico.

Así mismo, como se viene mencionando, los temas de narcotráfico y corrupción son muy ligados, afectando a todo el pueblo colombiano y limitando las oportunidades que la apertura económica trajo consigo, pero antes de analizar

como fue el comportamiento de la economía colombiana durante los años ochenta y noventa, se debe resaltar la influencia negativa que tuvo el narcotráfico y la corrupción dentro del marco económico del estado.

La llegada de la globalización y la apertura economía trajo consigo un fenómeno llamado narcotráfico, a partir de los años setenta se vio dinamizado por los nexos entre los países y las posibilidades de comunicación entre los mismos, y para Colombia un país netamente productor de dicho estupefaciente, acarreo grandes problemas, pues la rentabilidad del negocio logro que se formaran redes de apoyo social, militar y político, es así como el negocio de la droga unió otros males que con los que el país contaba, como la corrupción y la guerrilla. (Rodriguez, 2005)

Gracias al narcotráfico y su incidencia en el ámbito nacional, los carteles de la droga se infiltraron en los partidos políticos, con presencia parlamentaria, con el fin de generar una incidencia en el sistema estatal y desequilibrar el Congreso de la Republica. Durante las décadas del ochenta y noventa se evidenció como la corrupción alcanzaba sus toques máximos con el escandalo del proceso 8000, donde se descubrió el apoyo económico del cartel de Cali a la campaña presidencial del presidente Ernesto Samper Pizano.

La rentabilidad y auge del negocio de la droga no fue indiferente para los grupos armados al margen de la ley, pues manejar este negocio les representaba mayores ingresos, los cuales se destinaban a continuar una guerra sin cuartel contra las fuerzas armadas colombianas, es por esto que la droga se volvió el motor principal de estos grupos, pues quien poseía el mando de los cultivos ilícitos y las rutas hacia el exterior contaba con el dinero necesario para mantener su causa, la cual desde hace muchos años atrás se dejo de lado con el fin de enriquecerse ilícitamente y perjudicar al pueblo de la nación. *“En Colombia la situación se torna más preocupante porque la problemática de narcotráfico, de ineficiencia del sistema judicial y de violencia de los grupos al margen de la ley que actualmente azota al país, hace que el elevado índice de percepción de la corrupción sobre los entes gubernamentales se continúe robusteciendo progresivamente y, en consecuencia, continúe lesionando el crecimiento y desarrollo económico, debido a sus elevados costos”* (Gallón & Gómez).

Como bien citan estos autores, la situación de Colombia es alarmante pues no se ve una salida próxima al conflicto y por el contrario cada vez se infiltran más dentro de las ramas del poder. El gran problema que trae consigo la corrupción es la negligencia de los entes estatales, pues al estar invadidos de personas que no buscan el interés común de las personas, se entra en una inoperancia que lleva a reducir la eficacia de las entidades del estado.

Todos estos hechos que se mencionaron anteriormente, muestran como el país durante esta época vivió una crisis social profunda, donde los problemas de orden social y gubernamental no dejaron que el país pudiera mejorar su economía como se preveía, el narcotráfico resulto como el detonador de una serie de males que se fueron uniendo y dejando muy mal parado al país en los temas de desarrollo. La economía colombiana y más específicamente los INB per cápita del estado no tuvieron los resultados que se esperaban, pues la situación que vivió el país durante estas décadas llevo a que los colombianos entraran en una especie de austeridad la cual afecto directamente al consumo y por su parte los esfuerzos del gobierno central se destinaron a combatir las drogas y los carteles de la mafia, disminuyendo notoriamente el gasto publico.

Otro problema adyacente se vivió con la inflación experimentada por el país durante la época, como se puede observar en la Tabla 8, durante casi la totalidad de las dos décadas Colombia tuvo un inflación de dos dígitos la cual alcanzo su tope máximo en 1990 donde llego a ser del 29,14%.

Tabla 8 Comportamiento de la Inflación en Colombia

Año	Inflación
1980	26,5%
1985	24,04%
1990	29,14%
1995	20,89%
2000	9,22%
2005	5,04%
2010	2,27%
2011	3,41%

Fuente: (Banco Mundial, 2011)

Esta situación afecta directamente el INB per cápita, ya que un país donde los productos tengan un incremento en sus precios tan significativo, representa un costo demasiado alto para los consumidores, quienes deben pagar casi un 30% más por un producto, mientras que sus ingresos no se ven incrementados en la misma medida. Eventualmente este hecho lleva a desestimar el consumo dentro de la población, se entra en una etapa de austeridad donde se debe cuidar muy bien el dinero y comprar lo estrictamente necesario. Por otro lado esta etapa de austeridad desincentiva la inversión, pues la incertidumbre que genera una inflación tan alta motiva a las personas a evitar endeudarse e invertir, pues no poseen la certeza de que se tenga con que cubrir las deudas en el futuro, todos estos factores debilitan la economía e impactan negativamente al INB. A pesar de los constantes problemas que sufrió Colombia durante las últimas dos décadas del siglo XX, la economía del país experimentó grandes transformaciones durante mediados de la década del ochenta hasta finales de los noventa, *“El período que cubre entre mediados de la década de los ochenta y mediados de los noventa, fue una década de grandes transformaciones en el frente económico. Después de los desequilibrios de comienzos de los años ochenta, la economía colombiana experimentó un proceso de ajuste, que alcanzó su cúspide en 1984 y 1985. La breve bonanza cafetera de 1986 permitió iniciar un período de recuperación que*

fue impulsado, además, por el inicio de una de las fases de mayor crecimiento de las exportaciones menores y mineras en la historia de Colombia.” (Ocampo)

Y es que las repercusiones de la nueva constituyente liderada por el ex presidente Cesar Gaviria, no solo se notaron en los temas educativos y de salud, también tuvieron una alta inferencia en la apertura comercial y cambiaria, eliminando así el monopolio del Banco de la Republica sobre la transacción de divisas. Esta restructuración estatal posibilito la apertura económica del país, generando mayor productividad y dinamismo por parte de los agentes económicos; estos hechos repercutieron en un crecimiento anual de la economía entre 1985 y 1995 del 4,5%, el cual fue un ritmo muy dinámico con respecto a los demás países latinoamericanos, pero inferior al propio patrón histórico de la nación en los años setenta. (Ocampo)

Claramente se observa que esta época tuvo grandes cambios económicos que a pesar de dinamizar la economía fueron opacados por los grandes problemas sociales por los que atravesaba el país y que no permitieron un crecimiento mayor en tiempo donde se podía haber crecido de una mejor manera.

La confianza inversionista retorna al país

Con el nuevo de siglo Colombia experimentó un cambio radical en la economía, a pesar de que dicho revolución estuvo cimentada en la década del noventa con la apertura económica y los nexos comerciales con los países extranjeros, fue a partir del año 2000 que se empezaron a vislumbrar los grandes cambios dentro del territorio nacional, pues primero mediante el gobierno de Andrés Pastrana Arango, quien convirtió el conflicto interno en tema de los medios internacionales, con lo cual se mostro la verdadera cara de las guerrillas colombianas al mundo entero, esto con un solo objetivo, buscar apoyo internacional para combatir con mayores herramientas a los grupos armados al margen de la ley. Luego de este gobierno el cual estuvo fundamentado en las relaciones internacionales, llego al poder Álvaro Uribe Vélez en 2002, este gobierno que posteriormente fue relegido, guio al país durante la mayor parte de la primera década del siglo XXI, obteniendo grandes logros en temas económicos y de orden público. Uno de los pilares fundamentales fue la lucha incansable contra la guerrilla y el narcotráfico, alcanzando numerosos golpes a dichos grupos. Estos temas de orden público fueron dirigidos hacia debilitar la guerrilla y mostrarle al mundo una nueva cara de Colombia, resaltando oportunidades de negocio y beneficios que el país tenia, para ello el gobierno se enfoco en la confianza inversionista como otro pilar fundamental, buscando en todo momento mostrar el país como una plaza atractiva para la inversión.

Durante la década del 2000 Colombia obtuvo importantes mejoras en 2 indicadores económicos, que fueron cruciales para el renacer de la economía nacional. El primero fue la caída drástica de la inflación la cual su momento alcanzo a estar por los lados del 30% y que durante el 2010 llego a estar en el 2,27% como se puede apreciar en la Tabla 8, hecho liderado por el Banco de la Republica quien baso su política monetaria del nuevo siglo en *“El objetivo primario de la política monetaria es alcanzar y mantener una tasa de inflación baja y estable, y lograr que el producto crezca alrededor de su tendencia de largo plazo. Esta es la única manera de lograr un crecimiento sostenido que genere empleo y mejore el nivel de vida de la población. Por el contrario, si la economía crece a un ritmo que no es sostenible, tarde o temprano se generará una crisis con consecuencias graves para la economía, deterioro de los indicadores sociales, pérdida de confianza de la población y caídas en la inversión y en el empleo.”* (Banco de la República, 2012)

Según el Banco de la Republica, una inflación baja y estable mejora las condiciones de la población y asegura bienestar, pues se evita la incertidumbre, se promueve el uso eficiente de los recursos productivos, se incentiva la inversión extranjera y no se genera especulación sobre el precio de los productos. Para controlar la inflación el Banco de la Republica estableció un rango de entre el 2% y el 4% con una inflación objetivo al largo plazo del 3%, y usó la tasa de intervención para regular el mercado dependiendo del momento en el que se encuentre. (Banco de la República, 2012)

El segundo indicador que durante el comienzo del siglo ha sido fundamental para el cambio de la economía, ha sido la revaluación de la moneda local (peso colombiano), este indicador puede llegar a ser confuso pues una moneda devaluada puede ser vista como aliciente a las exportaciones del país, pero por otro lado desestimula la inversión y las importaciones, por ende el tipo de cambio que exista en el país debe buscar un equilibrio entre ambas partes sin llegar a ser excesivo. A mediados de la década la moneda local oscilaba entre los 2,500 pesos, es decir por un dólar americano (USD) se pagaban 2.500 pesos colombianos (COP), lo que mostraba una economía todavía muy devaluada con respecto a su par estadounidense, este hecho repercute directamente en la competitividad de la nación.

Tabla 9 Tasa de cambio frente al dólar americano

Cotización dólar americano (pesos por dólar)	
Año	Pesos (COP)
2000	2,087.42
2001	2,299.77
2002	2,507.96
2003	2,877.50
2004	2,626.22
2005	2,320.77
2006	2,357.98
2007	2,078.35
2008	1,966.26
2009	2,156.29
2010	1,897.89
2011	1,848.17

Fuente: (Banco de la República, 2011)

La explicación para que la tasas de cambio haya tenido una disminución tan pronunciada en la última parte de la década, esta dada por la confianza inversionista que se ha generado en el exterior sobre Colombia, cada vez mas personas buscan al país como un lugar atractivo donde invertir su dinero, pues a la fecha se cuenta con un alto grado de inversión, estabilidad económica y u políticas que buscan el crecimiento controlado de la economía mediante la tasa de intervención. Es por esta razón que la moneda local se ha fortalecido y ha hecho que el mismo Banco de la Republica tenga que comprar diariamente grandes montos de dólares para evitar una revaluación total.

Estos 2 indicadores sumados a la confianza inversionista que ha desarrollado el país en esta última década, han dinamizado la economía y la han vuelto competitiva internacionalmente, a tal punto de volverse un socio comercial importante para potencias como Estados Unidos y la Unión Europea.

Análisis del INB per cápita (USD PPA)

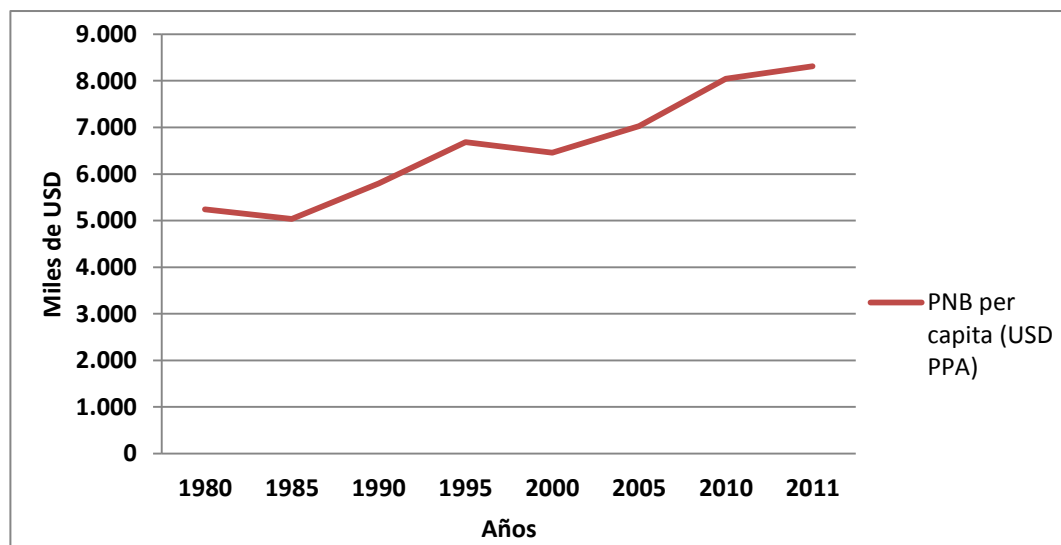
El recorrido realizado por las últimas tres décadas ha mostrado como la economía colombiana ha ido evolucionando y mejorando con el pasar de los años, se estableció además un nexo muy cercano entre los problemas de orden público y tráfico de drogas con los ingresos de la economía. De lo anterior se puede afirmar que las políticas económicas deben ir ligadas a políticas sociales y económicas que busquen el bienestar de la ciudadanía. Por otra parte, los ingresos de la nación y su promedio por habitante han ido incrementándose notoriamente en la última década, como se puede apreciar en la Tabla 10 y el Gráfico 10, los cuales muestran como el país ha medido que fortalecía su poder frente a los grupos guerrilleros mostraba al mundo una mejor cara, con mayor seguridad, incidiendo positivamente en los indicadores.

Tabla 10 INB per cápita (USD PPA)

Año	INB per cápita (USD PPA) en miles de dólares
1980	5,242
1985	5,036
1990	5,801
1995	6,685
2000	6,457
2005	7,030
2010	8,043
2011	8,315

Fuente: (Naciones Unidas, 2011)

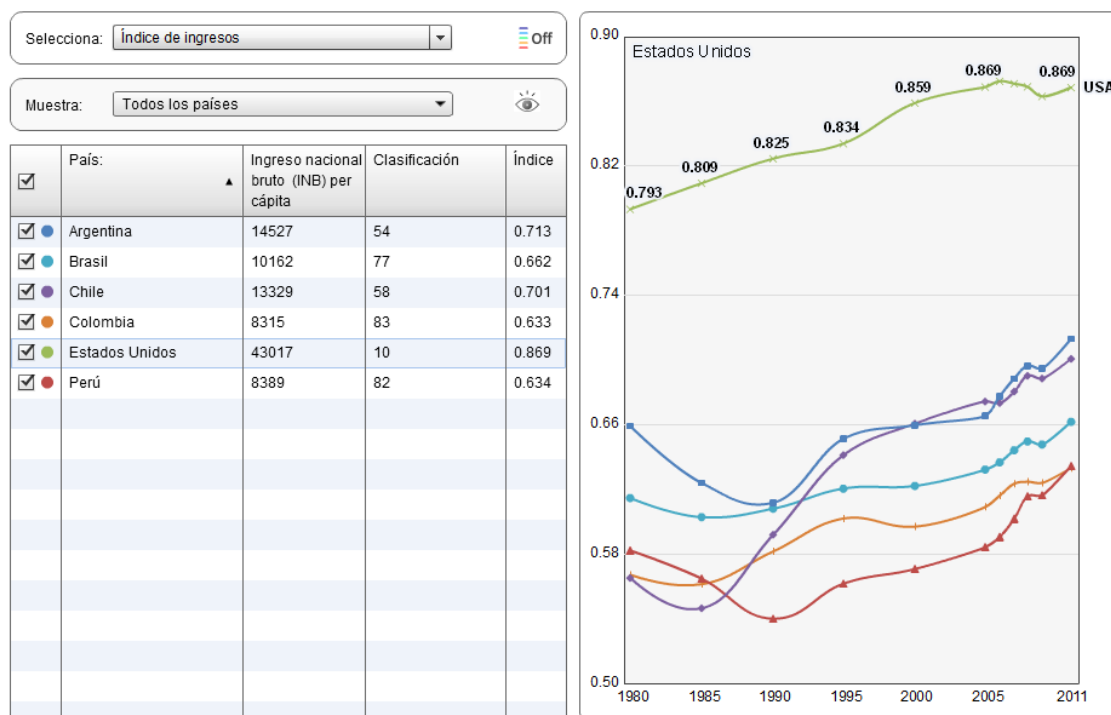
Ilustración 10 INB per cápita (USD PPA)



Fuente (Naciones Unidas, 2011)

La gráfica 10 evidencia como durante 2 décadas la economía sufrió una especie de estancamiento, el cual se vio reflejado en el pobre incremento que se dio en la década de los ochenta donde se alcanzó a retroceder y mostrar variaciones negativas, este hecho explicado en gran medida por la situación de orden público que vivía el país, constantemente atacado por los carteles de la droga. Al comparar los años 1985-1996, que concuerden con la apertura económica y el ascenso de las exportaciones de minera, se ve como los ingresos por habitante se incrementaron en mayor medida, aunque no la esperada por el momento histórico que se estaba viviendo y lo que representaba una nueva constituyente. A su vez los últimos cinco años del siglo muestran una disminución en el INB per cápita, explicado por la crisis financiera que vivió el país durante 1998 y 1999. A partir del año 2000 se ve como la gráfica tiene una tendencia alcista sin evidencia a disminuir su ritmo creciente, a pesar de que el incremento se suavizó en el pasado año, esto explicado por los datos que se analizan, pues se está graficando el crecimiento quinquenal del INB, mientras el último dato es el del último año medido.

Ilustración 11 Comparación países Suramericanos destacados con Estados Unidos, en ingresos 2011



Fuente: (PNUD, 2011)

En la Gráfica 11 se observa como los ingresos de Estados Unidos se encuentran muy por encima de los ingresos de los países suramericanos, quienes a pesar de tener algunas diferencias entre ellos oscilan entre un rango corto de ingresos entre unos y otros. Resaltando los países que se analizan en la gráfica, Colombia ocupa el último lugar siendo desplazado por Perú que hasta 2010 ocupaba el último escalón, esto muestra como el país a pesar de llevar un crecimiento sostenido durante la última década no alcanza para equiparar las economías de los otros países de la región. También se puede analizar como Chile paso de ocupar en 1980 el último lugar dentro de los países analizados ha alcanzado en el 2011 a ser el segundo país con mayores ingresos de Suramérica, lo que puede ser un dato alentador para Colombia pues en el estado colombiano se ha seguido el ejemplo de Chile y su apertura económica casi 10 años atrás a la de Colombia por lo que se podría esperar que dentro del corto-mediano plazo se pueda obtener una mejor posición y un mayor nivel de ingresos promedio por habitante. Otro factor a analizar es que durante los últimos años y con la explosión de la crisis financiera mundial, los países suramericanos no se vieron tan afectados como los países europeos y las demás potencias mundiales, como se observa en Estados Unidos donde

después del 2006 no ha podido superar los ingresos promedio obtenidos en el 2005, lo que indica que la recesión en el país del norte fue grande y apenas se están pudiendo recuperar del impacto generado.

3.1.3 Análisis del IDH para Colombia

Con el objetivo de homogenizar los 3 componentes del IDH, el PNUD determino que era necesario crear un índice para cada una de las variables que componen el indicador, luego se determinaron unos valores mínimos y máximos o valores limite para cada uno, con el fin de que todos los componentes del IDH se expresaran en un valor entre 0 y 1. Los valores limite comunes para todos los países son: 25 y 85 años para la esperanza de vida al nacer, del 0% al 100% para tanto los años promedio de educación como para los años esperados de instrucción y de 100 a 40.000 USD para el INB per cápita. La formula utilizada para convertir los 3 componentes a términos de IDH es:

$$\text{Índice del componente} = \frac{(\text{valor real} - \text{valor mínimo})}{(\text{valor máximo} - \text{valor mínimo})}$$

Luego de calcular los índices de cada uno de los componentes, se aplica una media aritmética para obtener el IDH del país analizado de la siguiente forma:

$$IDH = \frac{\text{Índice de salud} + \text{índice de educación} + \text{índice de ingresos}}{3}$$

(Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2012)

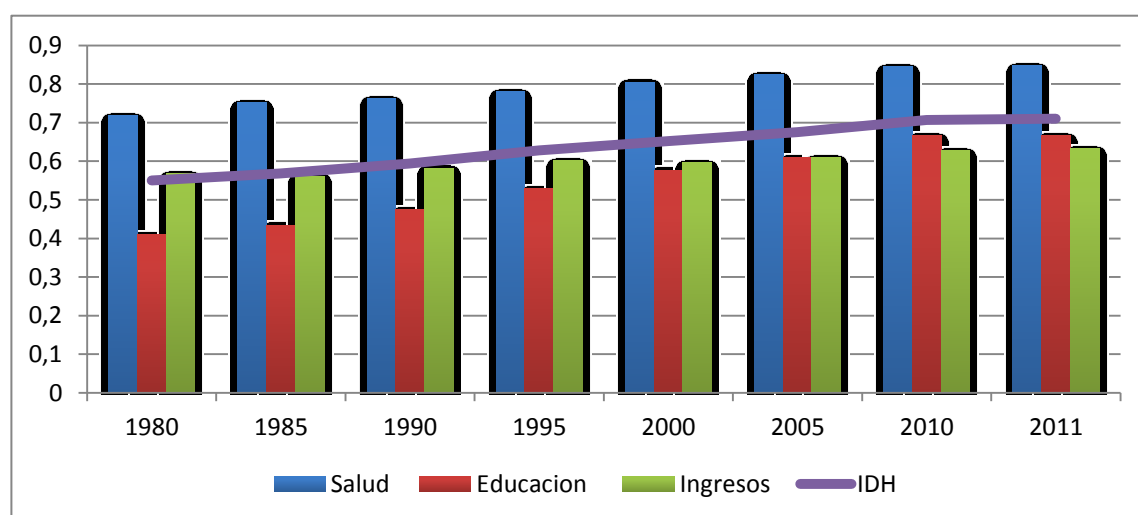
Previamente se realizó una introducción al Índice de Desarrollo Humano (IDH), y su funcionamiento, la manera como describe al interior de un país sus principales componentes (Esperanza de vida, Educación y Riqueza) para calificarlo en una escala mundial de desarrollo con respecto a los demás países del globo. Posteriormente fue detallado cada uno de los componentes, siendo explicado y enmarcado en el contexto nacional (Colombia) y local (Urabá); corresponde ahora, hacer un análisis conjunto de los tres componentes, para explicar el IDH nacional, cual componente tiene mayor incidencia, el porqué de esto, y por último, hacer un pequeño comparativo con los países más importantes de la región.

Tabla 11 IDH para Colombia por Componente y General.

Año	Salud	Educación	Ingresos	IDH
1980	0,717	0,409	0,567	0,55
1985	0,751	0,434	0,561	0,568
1990	0,762	0,474	0,582	0,594
1995	0,78	0,528	0,602	0,628
2000	0,805	0,577	0,597	0,652
2005	0,825	0,61	0,609	0,675
2006	0,829	0,624	0,616	0,683
2007	0,833	0,636	0,623	0,691
2008	0,837	0,647	0,625	0,697
2009	0,84	0,661	0,624	0,702
2010	0,844	0,667	0,628	0,707
2011	0,847	0,667	0,633	0,71

(Plan de Naciones Unidas para el Desarrollo, 2012)

Ilustración 12 IDH para Colombia por Componente y General.



Del Gráfico 12, podemos que como el IDH de Colombia ha mostrado un claro avance en las últimas tres décadas. En su escala de medición, que establece un valor entre 0 y 1, el IDH de Colombia paso de 0,55 en 1980, a 0,71 en el 2011, situándonos en la actualidad en la posición 87 del ranking mundial entre 187 países que lo componen. Este crecimiento esta explicado en su mayoría por el rubro de la salud, que es más específicamente la esperanza de vida al nacer; el rubro de la salud enmarca en su mayoría la mortalidad de la población y el cubrimiento tanto de servicios públicos como de agua potable.

En cuanto a la mortalidad, el conflicto armado en el cual vivimos desde la década de 1950 tiene incidencia, aunque su relevancia no se puede comparar con la mortalidad por causas naturales o accidentales, puesto que estas últimas son las que más impacto tienen en el rubro de la salud. El país ha vivido grandes cambios en este rubro, puesto que aunque el conflicto armado aún no termina, desde hace más de 7 décadas, su incidencia en la mortalidad no es tan grande en comparación con la mortalidad por enfermedades naturales, congénitas y terminales, o mortalidad por causas accidentales. Así mismo, es importante destacar que el cambio positivo de este rubro se debe tanto al esfuerzo del Estado por maximizar el cubrimiento de servicios hospitalarios, servicios públicos y agua potable a toda o a la gran mayoría de su población, urbana y rural, haciendo claridad que esta última es la que presenta una menor cobertura por un amplio margen, como al avance de la ciencia, la tecnología y los medios informáticos que permiten cada vez mayores beneficios en cuanto a la salud, mejores y más eficientes curas para las miles de enfermedades que azotan tanto a la población nacional como a la población mundial. En ambos aspectos, es importante destacar el papel que la inversión ha jugado en dicho crecimiento, ya que se están destinando cada vez mas recursos para la salud, puesto que para el año 2010, la inversión nacional por parte del Estado Colombiano en salud como porcentaje del PIB fue del 7,6% (El Banco Mundial, 2012).

Respecto a la educación, se ha dado un gran salto, puesto que dicho indicador no solo aumento de 0,409 para 1980 a 0,667 en el 2011, sino que paso a estar por encima de los ingresos desde el año 2005, mostrando así como el país poco a poco ha ido mejorando el crecimiento tanto en el cubrimiento de los servicios educativos, como en su calidad y en la asistencia por parte de la población a ellos. El crecimiento ha sido constante desde la década de 1980, puesto que el Gobierno Nacional identifico que el atrasado tan grande que se tenia era debido a los problemas tan grandes de desigualdad que sufre el país, tema que ha sido una constante a través de la historia, inclusive en la actualidad, donde con una población aproximada de 46 millones de personas, 20 millones aproximadamente son pobres, y de ellos, 7 millones aproximadamente habitan en la pobreza extrema. Tales cifras de desigualdad

dan lugar a concluir que la deserción escolar o inasistencia a nivel nacional no se debe tanto a la falta de cubrimiento, aunque es claro que es no es total y podría aumentar, la razón principal es que la deserción se debe o a que la personas, sin importar la edad, deben trabajar para poder sobrevivir, o simplemente no tienen dinero para comprar un cuaderno y un lápiz para poder asistir a alguna institución educativa. Dicha situación ha mejorado notablemente, sobrepasando por ello la incidencia de los ingresos en el IDH, pero es importante establecer que aún hay mucho por hacer para garantizar educación a toda la población nacional. Debe recordarse además el plan CAMINA, que marco un antes y un después en la educación Colombiana.

Por último, el rubro de los ingresos ha sido el que menos crecimiento ha tenido desde la década de 1980, registrando un incremento de 0,567 en 1980 a 0,633 en 2011. Son muchos los factores que han incidido en esta situación; entre los factores positivos se debe destacar la apertura económico que inicio en la década de 1990, trayendo nuevos y mayores negocios y ampliando la visión hacia el comercio exterior que se tenía hasta la actualidad, esto sumado a la mejora que se dio en la seguridad y la confianza internacional para invertir en Colombia como fuentes de negocios en la década del 2000, ayudo de manera significativa para incrementar dicho indicador. Por otro lado, y con mayor incidencia, pero de carácter negativo, se deben destacar situaciones como la corrupción a nivel gubernamental, el conflicto armado que azota al país desde los años 50, el incremento del narcotráfico y su altísima incidencia entre 1980 y 2000, y además, la percepción negativa creada hacia el país por los anteriores motivos.

Es importante destacar, que el mayor problema a nivel nacional con respecto al rubro de los ingresos es la desigualdad, puesto que la mayor parte del dinero y la población con mayores ingresos, se encuentra focalizada en la menor porción de la misma, es decir, hay una brecha enorme entre los ricos y los pobres, los primeros son los que tiene alrededor del 75% del ingreso nacional, y estos representan apenas el 5% de la población. Sin embargo, el gobierno ha realizado una tarea incansable por mejores estos indicadores, ha luchado contra el conflicto armado, el narcotráfico y la corrupción sin descansar, y ha otorgado al país no solo mejores niveles de desarrollo a nivel económico, sino que la parte social se ha visto beneficiada altamente. Aún queda mucho por hacer, pero el país va por un buen camino, que debe seguirse para sacar adelante los sueños y las esperanzas de millones de pobladores, que en muchos casos, dependen absolutamente del gobierno para tener esperanzas de un futuro prospero tanto para ellos como para sus familias.

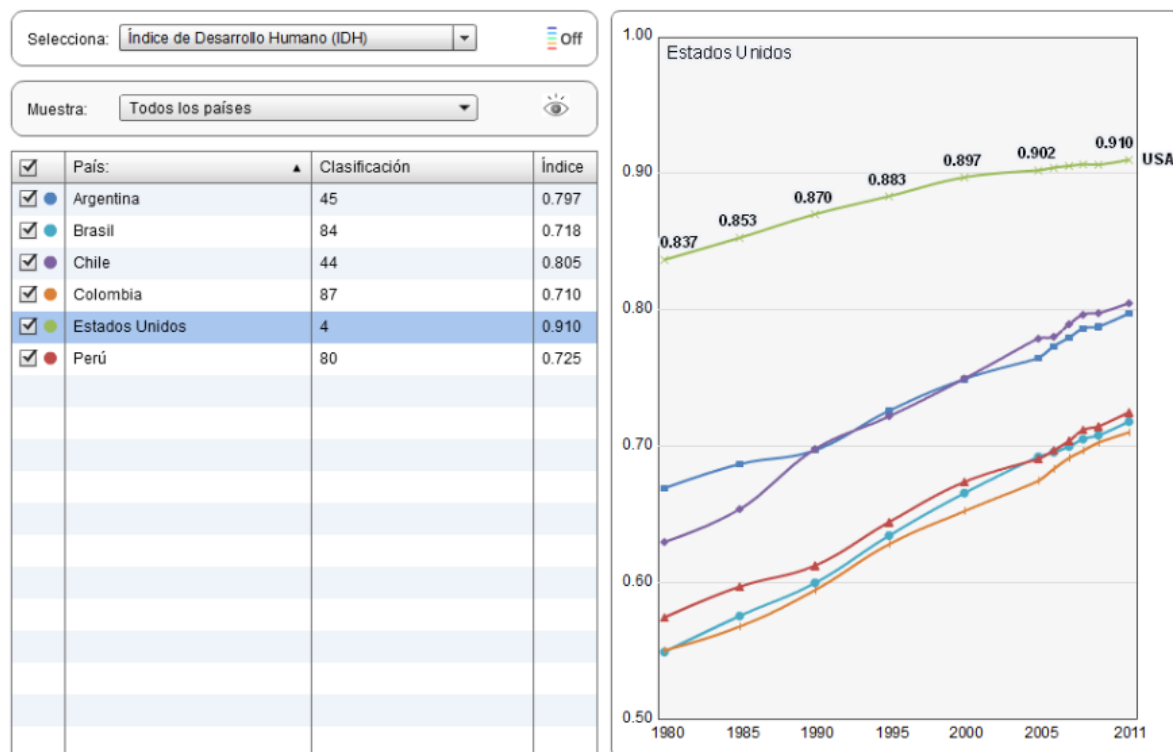
En conclusión, el incremento del Índice de Desarrollo Humano para la Republica de Colombia esta explicado en el cambio de actitud y de accionar por

parte del Estado en cuanto a mayor calidad de vida, es decir, en las últimas cuatro décadas, el Estado Colombiano se ha dado a la tarea de cambiar una larga lista de factores que hacían de Colombia no solo un país inseguro y violento, sino un lugar indeseado y relegado a nivel internacional. El Estado ha tenido que intervenir en los tres frentes, tanto en el tema de Salud dándole mayor y mejor cubrimiento a la población, como en el tema de Educación luchando por la desigualdad, el cubrimiento, la calidad y la accesibilidad, y en la parte monetaria referente a los ingresos, haciendo fuertes reestructuraciones a nivel económico para que la economía del país por fin empiece a despegar en la primera década del siglo XXI y muestre claros signos de crecimiento.

Es importante destacar que de los tres, *el rubro de la salud es el que más jalona el crecimiento del indicador y apalanca a los demás*, destacando así mismo pero de manera negativa, el bajo crecimiento del rubro de los ingresos, que se vio superado en cuanto a importancia dentro del indicador por la educación, pasando a ser de los tres, el rubro que menos aporta para el crecimiento del IDH. Vale hacer claridad que desde los últimos 5 años, o tal vez un tanto más, el país ha mostrado signos de crecimiento económico altos, lo que nos da lugar a concluir que es posible que, de seguir las cosas como van, dicho rubro tomará mayor protagonismo y ayudará más a jalonar de manera positiva el crecimiento del IDH, mejorando la posición en dicho ranking, y por consiguiente, dando mayor y mejor calidad de vida para la Población de la República de Colombia. Para lograr que dicha situación se haga realidad, es importante que el Estado se centre no solo en la continua dinamización de la economía, sino en frenar y disminuir los altísimos índices de desigualdad, corrupción y violencia, puesto que estos son los principales problemas de Colombia. La desigualdad es crítica, puesto que la mayor parte del dinero está concentrada en la menor porción de la población, de esta manera, y si esto cambia, podrá lograrse que en una o dos décadas, el incremento del IDH sea mayor al incremento que ha tenido este mismo en las últimas 4 décadas, momento en el cual fue creado.

En la actualidad, Colombia ostenta el puesto 87 entre 187 países con un IDH de 0,71. Si lo antes planteado se alcanzara, sería posible en cuestión de una década, subir dicha cifra tal vez hasta 0,8 situándonos al nivel de vida de la población Chilena, líder en América Latina en este índice

Ilustración 13 IDH de los principales países de Suramérica y Estados Unidos.



Fuente: (PNUD, 2011)

El Gráfico 13 muestra el IDH de los principales países de Suramérica y el IDH de Estados Unidos. A modo de ejercicio comparativo, se pueden concluir varias cosas: primero, la brecha que hay entre la principal potencia mundial (Estados Unidos) y los países de Suramérica es altísima, el nivel de desarrollo y calidad de vida que tienen los americanos es incomparable con la situación que viven los ciudadanos de Suramérica, puesto que aunque las condiciones en algunas ciudades de Suramericanas pueden ser las mismas o en algunos casos tal vez mejores que las que hay en las ciudades de los Estados Unidos, este último tiene un nivel de desarrollo tal que la vida rural tiene mucho del componente urbano que hace falta a Suramérica para brindar calidad de vida en todo el continente, además, la desigualdad no esta tan generalizada, y el sistema gubernamental se ocupa de que cada uno de los pobladores del país americanos tenga tantos beneficios y aportes estatales como los tiene la persona más rica e importante. Segundo, la diferencia en el IDH al sur del continente americano se puede explicar en base a la población, puesto que un país en plena vía de desarrollo como lo es Chile, esta por encima de Brasil, una de las 8 potencias mundiales más importantes del planeta; esta situación, se debe al tamaño del territorio, la cantidad

de población y la alta desigualdad de la misma, que hace más difícil, el cubrimiento, acceso, acompañamiento y soporte por parte del Estado. Es claro que la calidad de vida en Chile es altísimo, ya que Chile es por muchas personas conocido como el país Europeo del continente americano, pero, no por esto mismo, debe dejarse de lado que el tamaño de la población y del territorio, hacen que un país como Colombia o Brasil, estén “bastante” por debajo de un país como Chile. Por último, es alarmante ver que Colombia ocupa el último lugar entre estos países, ya que esto da signos de la cantidad de cosas que hay que hacer para llegar a estar a la altura de países como Chile o Perú, que presentan las mismas características de países emergentes con gran potencial de desarrollo, pero con diferencias notables en cuanto a calidad de vida.

3.2 DETERMINAR LA PRODUCTIVIDAD DEL PUERTO BASADOS EN EL VOLUMEN DE CARGA EN TONELADAS MOVILIZADAS


El intercambio de mercancías entre los socios comerciales del mundo consta de 2 medios de transporte principalmente, vía aérea y marítima, siendo la segunda, la manera de proveer productos y servicios de un lugar a otro más importante, ya que alrededor del 90% de las mercancías se mueven por los océanos del mundo. (Doer & Sanchez, 2006). En Colombia según el Ministerio de Industria y Comercio, las exportaciones en el 2011 desde la nación hacia el mundo se transportaron en un 88,5% por medio de buques oceánicos, mientras que por medio de aviones se movieron en cantidad solo el 3,4% y teniendo en cuenta que dentro de estas cifras se dejaron de lado las exportaciones de petróleo y carbón las cuales se envían por vía marítima. (Dirección Nacional de planeación, 2012)

La importancia que poseen los puertos es fundamental para cualquier economía, pues a través de ellos se mueve la mayor parte de los ingresos que percibe un país, ya sea por medio de las exportaciones o importaciones de bienes y servicios, por ende se han convertido en foco de los gobiernos estatales y se busca promover el desarrollo portuario y más importante aun, su eficiencia y competitividad mundial. Con el fin de determinar la eficiencia con la que trabajan los puertos, se ha determinado que la mejor manera de medir su competitividad regional y mundial es por medio de su productividad en volumen de carga movilizada. *“la forma más generalizada y tradicional de medir productividad portuaria ha sido en términos de TEUs o de volumen de carga en toneladas movilizadas. Detrás de esta medida está el concepto que los puertos buscan maximizar la transferencia de carga y que la capacidad de manipulación de la carga de un puerto depende de su productividad.”* (Doer & Sanchez, 2006).

Según el Banco Mundial el indicador Twenty-foot equivalent unit (TEUs) es: *“El tráfico portuario de contenedores mide el flujo de contenedores del modo de transporte terrestre a marítimo y viceversa, en unidades equivalentes a 20 pies (TEU), un contenedor de tamaño estándar”* (Banco Mundial, 2012). Lo que significa que para términos marítimos la medida estándar para medir la capacidad de los puertos es en términos de TEUs.

Ilustración 14 Dimensiones y capacidad de un contenedor de 20 pies

TEU:











Dimensiones:
20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8,5 pies de altura, equivalentes a 6,096 m de largo x 2,438 m de ancho x 2,591 m de alto.

Capacidad:
1165,4 pies cúbicos, equivalentes a 33 metros cúbicos. El peso máximo de la carga en su interior es de 28.230 kilogramos.

Fuente: (Revista de Logística)

En cuanto al tipo de buques que transportan la carga marítima entre los diferentes puertos del mundo, históricamente los navíos se han ido modernizando y aumentando su capacidad, pues en un principio a mediados de los años 50 los barcos de carga tenían una capacidad de entre 500 y 800 TEUs y ahora desde el 2006 los portacontenedores de las grandes navieras tienen una capacidad de entre 11.000 y 14.500 TEUs, como se puede apreciar en la gráfica 15.

Ilustración 15 Evolución de los barcos portacontenedores

		Length	Draft	TEU	
First (1956-1970)	 Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500	
	 Converted Tanker	200 m	< 30 ft	800	
Second (1970-1980)	 Cellular Containership		215 m	10 m 33 ft	1,000 – 2,500
	Third (1980-1988)	 Panamax Class	250 m	11-12 m	3,000
 Post Panamax		290 m	36-40 ft	4,000	
Fourth (1988-2000)	 Post Panamax		275 – 305 m	11-13 m 36-43 ft	4,000 – 5,000
	Fifth (2000-2005)	 Post Panamax Plus		335 m	13-14 m 43-46 ft
Sixth (2006-)		 New Panamax		397 m	15.5 m 50 ft

Fuente: (Terzer, 2011)

Como consecuencia de la evolución de los navíos, los puertos se han tenido que mantener modernizando y mejorando su capacidad de respuesta y almacenamiento. Además por el tamaño de los barcos, el calado necesario para poder acoger dichos mega buques ha ido incrementándose pasando de los 7 metros de profundidad, hasta casi los 16 metros que actualmente se requiere para poder recibir uno de estos portacontenedores. Muchas ciudades portuarias en la actualidad no están en la capacidad de recibir los grandes buques, por lo que se requiere de un traspaso a un navío de menor calado para poder llegar a su destino final, esto trae consigo un sobre costo que encarece la mercancía y hace más costoso el tráfico de mercancías vía marítima. Actualmente en Colombia los principales puertos del país constan de un calado menor al requerido por los buques de última generación, solamente el puerto de Cartagena están en la capacidad de recibir barcos de gran calado, como se puede apreciar en la tabla 12

Tabla 12 Capacidad actual de los puertos marítimos colombianos

Puertos marítimos colombianos		
Puerto	Calado en Metros	TEUs Movilizados en 2010
Cartagena	15 Mt	1.581.401
Buenaventura	12 Mt	662.821
Barranquilla	10 Mt	103.869
Santa Marta	9 Mt	91.161

Fuente: (Sociedad portuaria regional de Buenaventura, 2012) (Duque)

Como se puede apreciar en la tabla anterior, el calado y los TEUs movilizados tienen una relación directa, y a medida que el calado aumenta son mayores los movimientos de contenedores que se generan en el puerto; esto también está explicado en la evolución de los buques y sus dimensiones pues ya son pocos los que todavía utilizan barcos de 9 metros de profundidad. A pesar de que las sociedades portuarias de Barranquilla y Santa Marta han realizado esfuerzos e inversiones para aumentar la profundidad de sus puertos, las medidas que se tomen solo mejoraran las condiciones, más no serán suficientes para competir con el puerto de Cartagena, el cual en el 2011 se ubicó como el 5º puerto más importante de América Latina.

Según los estudios que se han realizado en la zona del Urabá antioqueño, más exactamente en el municipio de Tarena, muestran que en dicha zona se cuenta

con la capacidad de construir un puerto con un calado de alrededor de 18 Mt de profundidad, lo cual lo haría el puerto con mayor capacidad para el manejo y almacenamiento de contenedores. Para el economista Carlos Botero Chica *“Este puerto está concebido como terminal fluvial y marítimo, permitiría la entrada de los buques portacontenedores y de los tanqueros más grandes del mundo. Al interior de la bahía el calado es menor y sería necesario dragar el corto y amplio canal de acceso, la dársena de maniobra y los sitios de atraque para acondicionarlos a la profundidad requerida de 18 m en marea baja.”* (Botero, Revista Politécnica, 2009).

Como ya se ha mencionado anteriormente, la clave del éxito del puerto de Urabá es como se integrarán los demás proyectos de la región y como se potencializará la zona urabeña con proyectos encaminados hacia la infraestructura vial para el desarrollo de la región; es claro que por más que se construya un puerto que esté a la vanguardia a nivel mundial, y que compita frente a frente con los demás puertos de la región, si no se posee el corredor vial que comunique el puerto con las ciudades industriales del país, no se lograría el objetivo trazado, el cual básicamente es convertir a Urabá en foco del desarrollo económico Colombiano. Para poder cumplir con este objetivo, el gobierno central y el departamento de Antioquia han desarrollado proyectos, entre los que se destacan la hidroeléctrica Pescadero Ituango y las Autopistas de la Prosperidad, como otros 2 proyectos que apuntan directamente hacia el desarrollo regional. Con la puesta en marcha del proyecto nacional de las autopistas de la prosperidad, el camino hacia el puerto se allanó un poco más, pues este proyecto asegura vías de acceso desde el propio puerto hasta las ciudades más importantes del centro del país. Además de estos proyectos nacionales, recientemente entidades públicas y privadas del departamento de Antioquia llegaron a un acuerdo para potencializar el mar de Antioquia, el cual es el segundo más grande de Colombia detrás de la Guajira y nunca ha sido aprovechado como fuente económica y de desarrollo. Para ello entidades como la Gobernación de Antioquia, el Centro de Ciencia y Tecnología de Antioquia y la Universidad de Antioquia entre otros, definieron *“El programa desarrollará estrategias y acciones que beneficien a habitantes de la región costera, al Estado, a grupos económicos y a turistas nacionales y extranjeros.”* *“Para ello se han diseñado tres líneas estratégicas: Educación e investigación, sostenibilidad ambiental y productividad y competitividad. Todas tendientes a consolidar la región como polo de desarrollo económico y cultural.”* (DUQUE, COLORADO, & MARTÍNEZ, 2012). Con este acuerdo se busca dinamizar la zona del Urabá donde se encuentra localizado el mar antioqueño mediante el desarrollo técnico, cultural y económico de la región.

También se han mencionado las bondades de la ubicación del puerto en términos de distancia, y como un puerto en Urabá acortaría las distancias a las ciudades de Medellín, Bogotá, Armenia, Manizales y Pereira con respecto al puerto de

Cartagena, su principal competidor en términos de movimiento de carga. Este recorte en distancia, sumado a las vías de acceso que se pretenden construir, daría como consecuencia reducciones en los costos de flete y transporte, como en tiempo de entrega y agilidad en el proceso de exportación e importación. El ahorro en distancias y movilización es de más del 40% para Medellín y 34% para Bogotá.

Tabla 13 Ahorro en distancia y en costo de movilización de la carga desde algunas ciudades del país.

	Turbo (Km)	Cartagena (Km)	Diferencia
Bogotá	738	1125	34%
Medellín	380	632	40%
Armenia	747	897	17%
Manizales	645	819	21%
Pereira	698	864	19%

Fuente: (Cámara de comercio de Medellín, 2011)

Así mismo, en el corto plazo se esperaría que el puerto recibiera principalmente la carga del departamento de Antioquia y a medida que vayan pasando los años y el puerto se posicione como una nueva opción para las ciudades podría atraer la carga de las demás ciudades que encuentran un beneficio con respecto al puerto de Cartagena. Con el puerto de Buenaventura la situación es diferente y no se entra en detalle para comprar el beneficio con este lugar pues por ser un puerto del océano pacífico y el de Urabá en el atlántico, sus mercados son distintos y no se califica para ser un sustituto como si lo es el de Cartagena.

Para los puertos de Barranquilla y Santa Marta como anteriormente se explico, el calado de estos dos lugares esta muy por debajo de las expectativas de construcción que se tiene con el puerto de Urabá, por lo que estos 2 puertos seguirán con su funcionamiento y no serán una competencia directa para el puerto, ya que solamente el puerto de Cartagena posee características similares en calado, capacidad y almacenamiento de mercancía.

Por otro lado, y contextualizando lo que se menciona anteriormente sobre la relación directa que existe entre el calado y la capacidad del puerto en TEUs, según los datos la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), los puertos colombianos han ido aumentando su variación anual en TEUs en los últimos años, lo que coincide con las mejoras e incremento del calado de sus costas marítimas.

Como se puede apreciar en la tabla 13, Cartagena ocupa el 4 lugar entre los puertos de América Latina para el año 2011.

Tabla 14 Evolución puertos colombianos en TEUs

Ranking	Puerto	2006	2007	2008	2009	2010	2011
4	Cartagena	711.529	795.381	1.064.105	1.237.873	1.581.401	1.853.342
18	Buenaventura	622.233	914.721	743.295	647.323	662.821	748.305
53	Barranquilla			81.799	83.926	103.869	148.093
58	Santa Marta			77.113	85.772	91.161	87.321

Fuente: (CEPAL, 2011)

A pesar de que los datos y la evolución tanto del puerto de Cartagena como Buenaventura son satisfactorios y muestran que el país ha mejorado su intercambio de mercancías, y que este factor está ligado a la apertura económica y bonanza comercial que vive el país en esta última década, hay que resaltar que la nación no cuenta con un proceso logístico idóneo, que su infraestructura portuaria es precaria y que en el momento los puertos están al límite de su capacidad, se encuentran saturados y no tienen donde almacenar la mercancía que el comercio les demanda. Según un informe del CEPAL, para el 2011 Colombia se convirtió en el 5 país en importancia, por movimiento contenedorizado de América Latina y El Caribe, obteniendo una participación regional del 6,89% y movilizando alrededor de 2 millones y medio de TEUs en 2011; solo fue superado por países como Brasil, Panamá, México y Chile. (CEPAL, 2011). Lo que preocupa es que este honor no se ve reflejado en el desempeño logístico portuario, donde según el Banco Mundial el índice de desempeño logístico, el cual mide *“las percepciones de la logística de un país basadas en la eficiencia del proceso del despacho de aduana, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, la facilidad de acordar embarques a precios competitivos, la calidad de los servicios logísticos, la capacidad de seguir y rastrear los envíos, y la frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado.”* (Banco Mundial, 2012), se encuentra muy por debajo de los países que ocupan los primeros lugares en la participación regional por TEUs.

Tabla 15 Índice de desempeño logístico 2010

País	2007	2010
Argentina	2.98	3.1
Bolivia	2.31	2.51
Brasil	2.75	3.2
Chile	3.25	3.09
Colombia	2.5	2.77
Ecuador	2.6	2.77
México	2.87	3.05
Paraguay	2.57	2.75
Perú	2.77	2.8
Uruguay	2.51	2.75
Venezuela	2.62	2.68

Fuente: (Banco Mundial, 2012)

Como se puede apreciar en la Tabla anterior, Colombia se encuentra relegada frente a países como Brasil, Argentina, Chile y México quienes tienen un indicador por encima de 3, lo que refleja su situación portuaria y su desempeño logístico. Este no es un factor menor si se está analizando la productividad de un puerto, pues a partir de esta información se observa la gran oportunidad que posee el puerto de Urabá, ya que Colombia se ha convertido en una potencia regional y foco del comercio exterior, pero el proyecto deberá contar con las máximas exigencias en los temas de logística y eficiencia si se quiere llegar a convertir en uno de los puertos más importantes de América Latina.

Por otro lado es momento de analizar el flujo de mercancías tanto que entran como las que salen del país y como ese movimiento puede ser acaparado por el Puerto de Urabá, basados en las disminuciones de costos y recortes de distancia

frente a su mayor competencia, el puerto de Cartagena, así como con los otros puertos como lo son Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura. Para ello se separaron las importaciones de las exportaciones, con el fin de tener un panorama más claro sobre la incidencia del puerto en las dos principales ciudades que se verían diferenciadas y que a su vez son las de mayor relevancia en el país, como lo son Medellín y Bogotá, aunque como el puerto de Urabá esta ubicado en el departamento de Antioquia resulta más adecuado analizar el departamento completo. En primera instancia debido a que el puerto de Urabá será construido en el océano Atlántico se agruparon los diferentes puertos de dicho océano y se separaron del restante puerto de Buenaventura, que se encuentra ubicado en el océano Pacífico, así el análisis y la medición son más exactas, pues no se tendrá en cuenta el ubicado en el Pacífico, ya no representa una competencia porque son mercados totalmente diferentes los que se atienden.

Tabla 16 Distribución de la mercancía exportada e importada según el océano

% Mercancías Exportadas por Océano 2011	Bogotá	Antioquia	% Mercancías Importadas por Océano 2011	Bogotá	Antioquia
Atlántico	75.42%	88.38%	Atlántico	86.47%	81.69%
Pacífico	24.58%	11.62%	Pacífico	13.53%	18.31%

En la tabla 16 se muestra como están divididas las exportaciones según el océano por el cual entran o salen del país, para las dos partes de la balanza comercial el océano atlántico es mucho más importante pues además de reunir tres puertos en él, posee socios comerciales como Canadá, México, mayor cercanía con la Unión Europea y la costa este de los Estados Unidos. También se observa como las mercancías exportadas por Antioquia hacia el exterior vía marítima son dominadas en casi un 90% por el océano Atlántico y para Bogotá en un 75% lo que muestra el potencial tan grande que posee el puerto de Urabá para volverse una alternativa atractiva para las exportaciones de estas ciudades. Estos datos fueron obtenidos al sumar el total de la carga transportada de los puertos desde y hacia la ciudad de Bogotá y el departamento de Antioquia separando los destinos dependiendo del océano en el que estaban ubicados.

Luego de definir como están divididas las cargas según el océano para Antioquia y Bogotá, se analizó como estaban repartidas tanto las importaciones como las exportaciones del país según las ciudades principales y el departamento de Antioquia obteniendo así un porcentaje para cada una de ellas, para el análisis que se están analizando se evidenció que son las líderes para ambos lados de la balanza comercial como se evidencia en la tabla 17.

Tabla 17 Participación Antioquia y Bogotá en la balanza comercial en 2011

Movimiento en % de la carga transportada en contenedores para la balanza comercial en 2011	Exportaciones 2011	Importaciones 2011
Antioquia	22.50%	24.74%
Bogotá	19.00%	35.53%

También es importante resaltar que tanto Bogotá como Antioquia poseen mayores participaciones en las importaciones que en las exportaciones del país, lo que resulta curioso pues en el 2011 Colombia obtuvo un superávit de US\$4.955.5 millones libre a bordo (FOB) por sus siglas en inglés, esto está explicado en gran medida por el crecimiento de las ventas externas de productos tradicionales las cuales en el 2011 crecieron un 54,5%, a su vez las exportaciones totales registraron un incremento de 43% con el año inmediatamente anterior. (Espectador, 2012), además de esta razón los principales productos exportados al exterior fueron el café y el petróleo, los cuales no son exportados por las ciudades mencionadas. En Bogotá donde la diferencia es más marcada y donde en 2011 se obtuvo un déficit de la balanza comercial de US\$24.760 millones FOB, explicado en gran medida por la importación de productos como teléfonos celulares, automóviles y aeronaves (helicópteros y aviones). (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2012). Para el departamento de Antioquia la situación es muy diferente pues su diferencia en la balanza comercial es mínima y esta explicada por los incrementos del último año en las exportaciones e importaciones donde el porcentaje de crecimiento fue del 26.7% y 38.8% respectivamente, lo que evidencia esa leve diferencia en la balanza comercial.

Según el movimiento de la carga que mueve el departamento de Antioquia y Bogotá como se pudo ver en la Tabla anterior y cruzándolo con la distribución de la carga según el océano se puede determinar los porcentajes por océano de tanto exportaciones como importaciones con el fin de determinar cuanta es la carga que mueve en océano Atlántico el cual es el objetivo de análisis, estos resultados se aprecian en la tabla 18.

Tabla 18 Distribución según el océano de Antioquia y Bogotá

Distribución de las Exportaciones desde Antioquia y Bogotá a los océanos			Distribución de las Importaciones desde Antioquia y Bogotá a los océanos		
	Atlántico	Pacífico		Atlántico	Pacífico
Bogotá	14.33%	4.67%	Bogotá	30.72%	4.81%
Antioquia	19.89%	2.61%	Antioquia	20.21%	4.53%

Con la separación del océano Atlántico al Pacífico y a su vez con cada uno de los componentes de la balanza comercial por separado, se puede evidenciar el mercado objetivo tanto de Bogotá como el de Antioquia. A partir de los datos obtenidos se ve claramente como entre la capital del país y el departamento de Antioquia en las importaciones acaparan aproximadamente el 50% de la nación, lo que es evidente pues tanto Bogotá como Medellín la capital de Antioquia son las dos ciudades más importantes e industrializadas del país, además en ellas es donde se centraliza el comercio la industria y el desarrollo. Por el otro lado las exportaciones se encuentran más repartidas a lo largo y ancho del país, pues los principales productos de exportación no se encuentran en las ciudades sino en el campo como lo es el café el petróleo el oro entre otros productos de exportación, es por esto que combinados Antioquia y Bogotá solo representan el 35% aproximadamente de la totalidad de los productos enviados al extranjero.

Mediante los valores que se pueden apreciar en la Tabla anterior se da la posibilidad de diseñar escenarios con diferentes porcentajes de actividad, en los que se proyecta diferentes casos desde el más pesimista hasta el más optimista, con el objetivo de evaluar como sería el impacto del puerto de Urabá en el departamento y la ciudad que se está analizando, es importante aclarar que los escenarios son diferentes para Antioquia y para Bogotá, pues el puerto estará concebido dentro del departamento de Antioquia lo que lo hace más propenso a recibir mayor porcentaje de tanto las exportaciones e importaciones que de allí provengan, mientras que para Bogotá a pesar de que el puerto significa una reducción de costos y tiempo de transporte no se puede asegurar como estaría vista esta nueva ruta. Los supuestos porcentajes para los escenarios de cada uno se aprecian en la siguiente tabla.

Tabla 19 Supuestos escenarios del puerto de Urabá

Supuestos	Pesimista	Medio	Optimista
Bogotá	20%	45%	60%
Antioquia	25%	50%	75%

Con estos supuestos se calcularon los porcentajes para cada uno de ellos teniendo en cuenta el mercado objetivo descrito anteriormente y separando las importaciones de las exportaciones de la nación. Los resultados que se muestran a continuación son el porcentaje sobre el 100% del total de mercado con el que cuentan Antioquia y Bogotá.

Tabla 20 Posibles escenarios para las exportaciones desde el puerto de Urabá

Escenarios Exportaciones	Pesimista	Medio	Optimista
Bogotá	23.35%	52.53%	70.04%
Antioquia	31.21%	62.41%	93.62%

Tabla 21 Posibles escenarios para las importaciones desde el puerto de Urabá

Escenarios Importaciones	Pesimista	Medio	Optimista
Bogotá	28.9%	65.0%	86.6%
Antioquia	31.3%	62.7%	94.0%

Con estos resultados se puede observar como con un escenario medio donde las ambiciones no son tan altas, que la posible actividad del puerto con Antioquia y Bogotá sería de entre el 50 y 60 por ciento lo representaría un volumen significativo para un puerto nuevo. A renglón seguido es importante no solo ver como será el porcentaje total sobre el mercado sino también cuanto porcentaje según los supuestos se va a alcanzar, es decir, como con cada uno de los escenarios el porcentaje tanto de exportaciones e importaciones va a ser acaparado por el

puerto de Urabá. Esto se logra multiplicando cada uno de los escenarios por la distribución del océano Atlántico tanto a Bogotá como a Antioquia.

Tabla 22 Porcentaje del total exportado según los escenarios propuestos

Escenarios para las exportaciones desde el océano Atlántico	Pesimista	Medio	Optimista
Bogotá	2.87%	6.45%	8.60%
Antioquia	4.97%	9.94%	14.91%

Tabla 23 Porcentaje del total importado según los escenarios propuestos

Escenarios para las importaciones desde el océano Atlántico	Pesimista	Medio	Optimista
Bogotá	6.1%	13.8%	18.4%
Antioquia	5.1%	10.1%	15.2%

Con estos porcentajes reales y teniendo en cuenta la máxima capacidad que importa y exporta Antioquia y Bogotá se puede alcanzar el objetivo trazado de determinar la cantidad de TEUs movilizados y ver un estimado de volumen con respecto a los demás puertos del país, ya que prácticamente por la saturación de los demás puertos no sería mercado que se estaría robando sino redistribuyendo y agilizando el mercado marítimo nacional.

Para poder determinar con exactitud cuantos TEUs hipotéticamente estaría recibiendo el puerto de Urabá se debe totalizar la cantidad de TEUs que movilizo el país durante el 2011, este dato ya había sido calculado en la tabla 14 continuación se totaliza la cantidad en Colombia y por cada uno de los océanos.

Tabla 24 TEUs totales y según el océano

Total Atlántico en TEUs 2011	Total Pacifico en TEUs 2011	TEUs Colombia 2011
2,088,846	748,305	2,837,151

Del total de TEUs movilizados por Colombia solo la porción del océano Atlántico se convierte en el mercado objetivo al que el puerto de Urabá le debe apuntar pues como ya se ha mencionado en varias ocasiones los mercados del Pacifico no

tienen conexión aparente con los del océano Atlántico. A su vez para poder dividir los TEUs según su procedencia se debe diferenciar cuanto porcentaje corresponde a las exportaciones y cuanto a las importaciones, por lo cual se debe ponderar la balanza comercial y definir porcentajes de ella. Para 2011 la balanza comercial de Colombia experimentó un superávit presupuestario de US\$4.955.5 millones FOB, donde las exportaciones fueron de US\$56.954 millones FOB y las importaciones de US\$51.998 millones FOB, lo que en porcentaje refleja un 52% para las exportaciones mientras un 48% para las importaciones.

Según estos porcentajes y con las tablas de porcentaje del total exportado e importado se puede calcular el número de TEUs en cada uno de los escenarios tanto para Antioquia como para Bogotá.

Tabla 25 Posibles TEUs exportados según el escenario para el puerto de Urabá

Escenarios Exportaciones en TEUs	Pesimista	Medio	Optimista
Bogotá	31,296	70,415	93,887
Antioquia	54,283	108,567	162,850

Tabla 26 Posibles TEUs importados según el escenario para el puerto de Urabá

Escenarios Importaciones en TEUs	Pesimista	Medio	Optimista
Bogotá	61,256	137,826	183,768
Antioquia	50,365	100,731	151,096

Al observar los resultados obtenidos del cálculo según el escenario que se plantee, resulta claro ver como el puerto de Urabá tanto con el escenario medio como el optimista recibiría una gran cantidad de TEUs provenientes de este departamento y de la capital del país, lo que muestra su productividad, ya además de estos dos lugares llegaría toda la exportación del Choco que representa una masa grande en el envío de bananos al exterior. Si se analizan las importaciones y las exportaciones juntas se ve como con un planteamiento del 75% y 60% (optimista) el puerto se convertiría en el segundo puerto en importancia del país con aproximadamente 600.000 TEUs, sin contar con la demás demanda que esta dispuesto a recibir y que está en la capacidad de movilizar de otras ciudades, como las del eje cafetero y el ya nombrado departamento de Choco.

Nota: La bibliografía de las Tablas de proyecciones y los datos recopilados es la siguiente. (Alcaldía de Medellín, 2005) (El País, 2012) (Proexport Colombia, 2011) (Proexport Colombia, 2011) (Cámara de comercio de Medellín, 2012)

Al haber hecho un recorrido y un análisis a diferentes factores que inciden directamente en el puerto de Urabá, donde se evidenciaron cada una de sus ventajas logísticas, naturales y su potencial en un país donde los datos muestran una economía en ascenso, una balanza comercial equilibrada y con crecimientos anuales considerables, con un posicionamiento en la región de América Latina y el Caribe importante, donde actualmente ocupa el quinto puesto en carga movilizadora, demuestra que la viabilidad del proyecto está fundamentada en bases concretas y reales; como también se dejó claro, Colombia posee un gran problema en el desempeño logístico y saturación de los puertos, y más importante aún, un atraso vial de 40 años, lo que hace imperativo que la construcción del puerto este de la mano de proyectos del estado que solucionen el problema vial y también programas para mejorar la logística portuaria.

El análisis realizado confirma que el puerto es productivo tanto en TEUs como por su ubicación y disminución tanto de coste como de distancia frente a los demás puertos del Caribe con el centro del país; a su vez, se identificaron factores determinantes para definir su viabilidad, como lo son la demanda y crecimiento de la balanza comercial y las condiciones naturales que posee la zona para la construcción de un puerto que podría convertirse en el más grande del país por su calado, con opción de volverse un puerto de transición para aquellos que no están en la capacidad de recibir los portacontenedores.

Así pues, el puerto de Urabá reúne todas las condiciones para volverse un jugador determinante en el ámbito marítimo del país, lo que apalancaría la zona y redistribuiría el flujo de mercancías en la nación, este factor no es menor pues el proyecto como tal tendría un impacto directo sobre uno de los componentes del IDH, el de la riqueza, lo que en manos de administraciones responsables podría llegar a convertirse en impulsador de los otros dos componentes, siempre y cuando los recursos se inviertan en donde realmente se necesitan.

3.3 PROYECTAR SOBRE VARIOS ESCENARIOS EN EL LARGO PLAZO, LA INCIDENCIA DEL PUERTO SOBRE LAS PRINCIPALES VARIABLES DEL DESARROLLO DEL PAÍS.

***Nota aclaratoria 1:** Para este apartado se decidió trabajar con el PIB a diferencia de los apartados anteriores, donde se utilizó el INB como indicador cuantitativo de la riqueza como componente del IDH, ya que para las proyecciones futuras todas las páginas de donde se obtuvo la información usan el PIB; dichas páginas son: el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y el DANE. Además la página del PNUD, donde se encuentra toda la información del IDH, no realiza proyecciones de estas variables a futuro.*

***Nota aclaratoria 2:** Debido a que el puerto de Urabá se encuentra todavía en fase preliminar de estudios y concesiones, no se cuenta con los planos de construcción y su hipotética capacidad de carga y almacenamiento, por lo que al momento definir su impacto en el largo plazo, no se contó con información cuantitativa necesaria para fundamentar los escenarios, y teniendo en cuenta la sección anterior, donde se evidencia la absoluta viabilidad e importancia del puerto para dinamizar el sector externo del país, se basó el desarrollo de este apartado en relacionar los beneficios potenciales que traerá el puerto para el sector externo del país con las variables que componen el IDH, y así mismo, en relación al dinamismo que le dará a la economía el proyecto. Por lo anterior, se concluyó que dichos escenarios no eran necesarios para establecer el impacto que tendrá la mega obra.*

La logística portuaria en países con economías abiertas, es tal vez uno de los factores más importantes cuando se quiere hablar de competitividad a nivel internacional, puesto que de nada sirve ser competitivo en precios, cubrimiento o calidad, si no se dispone de la logística portuaria suficiente para participar en el mercado internacional, tanto para exportar productos y (o) servicios con estampa nacional, como para importar aquellos de los carecen por algún motivo. Es por esto que, disponer de una logística portuaria suficiente y eficiente es tal vez un factor diferenciador si de competitividad a nivel internacional se quiere hablar.

Así mismo, la búsqueda por el desarrollo y la competencia mundial de países emergentes como Colombia, presenta grandes retos tanto a nivel micro como a nivel macro; dentro de esto, tal vez el mayor reto para el país sea la de adecuar, actualizar, ampliar y (o) crear la infraestructura necesaria para afrontar un reto de semejante magnitud. No es un secreto que en general, toda la infraestructura del país está lejos de ser un factor a favor de la competitividad “Para el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el rezago de Colombia es significativo en el contexto de América Latina, que ya, de por sí, es grande frente a otras regiones del mundo. Y es que solo el 20 por ciento de los 142.000 km de nuestras

carreteras está pavimentado”. *“Por culpa del enorme atraso de la infraestructura de Colombia frente a naciones como Chile o Perú, por no hablar de los colosos europeos y asiáticos, el país pierde cada año la oportunidad de que su economía crezca a niveles superiores al 4,3 por ciento, el porcentaje que avanzó en el 2010, según informó esta semana el Dane”* (Redacción ELTIEMPO.COM, 2012). Es por esto que, el Gobierno Nacional se ha dado a la tarea de cambiar este presente, para darle al país y a su economía, no solo mayor protagonismo, sino mayores posibilidades a nivel mundial, y más, teniendo en cuenta los convenios comerciales o tratados de libre comercio con lo que se cuenta en la actualidad y los que están en proceso de negociación. Estos tratados no solo traen nuevos retos comerciales para el país, sino que traen consigo una amplia gama de posibilidades para la economía y obligaciones para el gobierno, que no debe escatimar esfuerzo alguno en propiciar un escenario óptimo para sacar el máximo provecho a dichas situaciones. Por tanto, es evidente que el Estado debe ponerse “manos a la obra” para que la infraestructura este acorde a los retos que afronta el país en la actualidad, y que irán creciendo en el mediano y largo plazo, y no sea esta (la infraestructura), un punto en contra del normal desarrollo de los negocios en la economía de la nación.

“El mercado global y la firma de nuevos convenios comerciales de características novedosas, como los denominados TLC, están imponiendo grandes retos a los países para poder competir con sus productos y, entre ellos los portuarios”. (Revista de Logística, 2012)

De lo anterior, se evidencia claramente la necesidad de adecuar la infraestructura en todos sus rubros, y el rubro portuario no se escapa de allí. Es por esto que, con el proyecto para la construcción del puerto de Urabá, se propiciarán una serie de nuevas oportunidades y ventajas con las que anteriormente no se contaba; por tanto, es preciso establecer la incidencia del puerto de Urabá en el desarrollo de Colombia en el largo plazo.

Para tal propósito, deben de analizarse las variables que mayor incidencia tienen en el desarrollo de un país. Dichas variables, establecidas y profundamente explicadas y analizadas anteriormente son: Ingresos (INB), Educación (Años promedio de instrucción y años de instrucción esperados) y Salud (Esperanza de vida al nacer).

Ingresos

Desde la crisis económica 2008-2009, la economía colombiana ha ido saliendo adelante, superando la era post-crisis y solventando las dificultades que llegó a tener por el cierre de las fronteras en el año 2010 con uno de sus principales socios comerciales, el vecino país de Venezuela (en su momento, se tenía una altísima dependencia de este) y ha ido creciendo por encima de los pronósticos. El

año inmediatamente anterior, la economía colombiana registro un incremento en su Producto Interno Bruto (PIB) del 5,9%, la cifra más alta desde el año 2007, cuando la economía reporto un crecimiento del 6,9%. (Banco de la República de Colombia, 2012). Dicho crecimiento, demuestra el buen momento económico que esta viviendo el país en materia económica, y es por esto que, deben continuarse todos los esfuerzos posibles para que la economía nacional siga proyectándose con excelentes indicadores, potenciando así el desarrollo del estado. (Positiva al Día, 2011)

Uno de los más importantes elementos dentro del crecimiento del PIB en Colombia es el fortalecimiento de su sector externo, que se ha encaminado a tomar el protagonismo necesario para mostrar al mundo la potencia económica que tiene Colombia. Y es por esto que, es preciso establecer las implicaciones que traería consigo la construcción del puerto de Urabá para el comercio exterior del país y como se reflejaría esta situación en el PIB del país.

Con una inversión aproximada de US\$35 millones de dólares, en cálculos iniciales a 2009, (Botero Chica, 2009) el proyecto del puerto de Urabá traería consigo un gran dinamismo en el sector de la construcción para la región, generando temporalmente un alto número de nuevos puestos de empleo y trayendo grandes cantidades de dinero para la zona. En este aspecto es importante destacar dos situaciones: En primera instancia, el sector que mayor dinamismo le aporta a la economía es el de la construcción, y esto se debe tanto a que mueve altísimas cantidades de dinero, pero también a que genera empleo, bienestar, igualdad y calidad de vida, así mismo como potencial de la competitividad. En segunda instancia, y como factor un tanto más determinante, es que la construcción del proyecto hace parte del plan económico del Presidente de la República Juan Manuel Santos, quien estableció como parte de su plan de gobierno 5 Locomotoras para dinamizar y potenciar la economía del país, y precisamente una de estas cinco Locomotoras es la infraestructura (Cifuentes Sanchez, 2011).

Así mismo, la construcción del puerto de Urabá le dará un nuevo aire a la infraestructura portuaria y traerá consigo una serie de ventajas con las que no se contaba anteriormente, y que únicamente el puerto, le puede ofrecer al sector externo del país para potenciarse a nivel internacional.

1. El puerto de Urabá “desatascará” los 3 puertos más importantes por el litoral Atlántico (Santa Marta, Cartagena y Barranquilla), puesto que la infraestructura de estos, su capacidad y su tamaño no están dando abasto actualmente en relación a la demanda de movimiento de carga del país. Estos puertos en este momento se encuentra saturados, y la entrada en funcionamiento del puerto de Urabá les dará un nuevo aire, pues, más del 50% de la carga que movilizan estos tres puertos pasará a ser movilizada

por el nuevo puerto de Urabá, al menos, la carga de los dos principales actores del comercio nacional, el departamento de Antioquia y la ciudad de Bogotá. (Ver escenarios en sección 3.2)

De lo anterior, se podría concluir que en un escenario con perspectiva media o moderada, el puerto de Urabá transportaría en teoría, para Antioquia, aproximadamente el 63% de sus exportaciones totales e igualmente el 63% de sus importaciones totales; así mismo, para la ciudad de Bogotá, el puerto movilizaría aproximadamente el 53% de sus exportaciones totales, y el 65% de sus importaciones.

2. Los grandes cargueros y portacontenedores que llegan a Turbo para llevarse el banano de exportación, llegan vacíos a la bahía, por lo que un puerto de grandes dimensiones y con capacidad suficiente, podría aprovechar dicha situación para importar en estos mismos, productos del exterior con destino a los puertos del Atlántico colombiano.

Es importante hacer claridad en cuanto a que el puerto no le quitaría potencial a los demás puertos internacionales del país, por el contrario lo que haría sería darle mayor campo de acción, al movilizar parte de “su carga” y generar mayor capacidad para el desarrollo de sus actividades. La “transferencia” de la carga se verá fundamentada en la disminución en los costos logísticos ya que la distancia recorrida desde las ciudades que ejercen las actividades comerciales (exportaciones e importaciones) al nuevo puerto es menor; para las estas ciudades los valores serían: Bogotá (34%), Medellín (40%), Manizales (21%), Pereira (19%) y Armenia (17%). (Ver tabla 12, sección 3.2).

Por otra parte, el potencial que el puerto le dará al país no solo se reflejará en una mejor distribución del movimiento de carga nacional a través de los puertos, sino que es además un soporte para los grandes retos que traen consigo los tratados de libre comercio que se han firmado hasta la fecha, y los que están en proceso de negociación. Dichos tratados, no son otra cosa que un “manejo” de oportunidades comerciales para la economía del país, y se verán reflejadas en un mayor número de transacciones comerciales internacionales (exportaciones e importaciones), debido a la facilidad que los tratados ofrecen, y a los bajos o nulos aranceles que estos tratados traen consigo.

Por otra parte, la construcción del puerto de Urabá traerá consigo un fortalecimiento aun mayor al litoral Caribe, potenciando aun más las exportaciones e importaciones por el océano Atlántico, que para el 2011 representaron el 73% de la totalidad del movimiento de carga del país, como lo muestra la tabla 27.

Tabla 27 Movimiento de carga por océano en el país.

Total Atlántico en TEUs	Total Pacífico en TEUs	TEUs Colombia
2.088.846	748.305	2.837.151
73,62%	26,38%	100%

Lo anterior no es más que una clara muestra de que el acceso a los mercados internacionales más fuertes en cuanto a relación comercial, es por el océano Atlántico, mediante el cual se da el tránsito de mercancías. Es por esto que, un nuevo puerto internacional en el litoral Caribe, más específicamente en el Urabá Antioqueño, le daría mayor potencial a dichos mercados, facilitando el trámite de mercancías y ofreciendo mayores y mejores posibilidades para el sector externo colombiano; más aun, teniendo en cuenta los múltiples tratados de libre comercio vigentes en la actualidad, entre Colombia y otras naciones. A continuación, una lista de aquellos tratados de libre comercio en los que el movimiento de carga, se hace total o parcialmente por el océano Atlántico:

1. TLC Colombia - El Salvador, Honduras y Guatemala (Triangulo del Norte)
2. TLC Colombia - México
3. TLC Colombia - Estados Unidos
4. TLC Colombia - Canadá
5. TLC Colombia - Unión Europea
6. TLC Colombia - Estados AELC (EFTA) (En la Actualidad ya están vigentes Liechtenstein y suiza)
7. Acuerdo de Complementación Económica de CAN-Mercosur

(Departamento Nacional de Planeación, 2012) (Portafolio, 2012)

Estos TLC vigentes a la fecha o por entrar en ella, ofrecen un panorama alentador para el comercio colombiano, y son una clara muestra de las necesidades que tiene el país, puesto que es absolutamente ilógico que un país con el potencial de Colombia, catalogado como país emergente, y con dos océanos para el comercio internacional, solo tenga 4 puertos internacionales en sus costas, de los cuales uno cubre las rutas que salen por el océano Pacífico. Esta situación da lugar a pensar dos cosas:

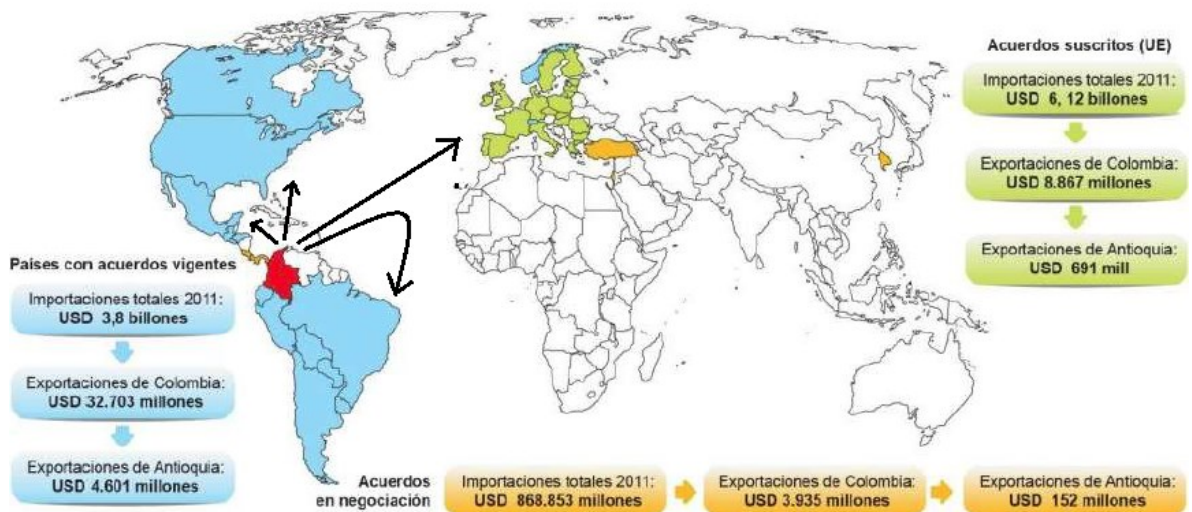
1. Colombia tiene en si misma, por su infraestructura portuaria, una limitación hacia el crecimiento y el máximo desarrollo de este sector de su economía, debido a que históricamente, el rubro de la inversión ha sido menospreciado y hecho a un lado en cada uno de los mandatos presidenciales, haciendo pequeñas obras o inversiones mínimas para disimular la situación. Por tal motivo, el país tiene un atraso de aproximadamente 40 años. (Semana.com, 2011)

2. Con la entrada en vigencia de los dos últimos tratados de libre comercio con la Unión Europea y los Estados Unidos, los volúmenes de carga que se están comenzando a movilizar y que con el paso del tiempo irán en constante ascenso, dejan mal parada la infraestructura del país y evidencian claramente la necesidad de ampliar la capacidad instalada para poder cumplir de forma eficiente con la demanda que tenga la nación, tanto en sus exportaciones como en sus importaciones.

Es importante destacar así mismo el potencial que tienen los TLC actuales del país con algunos de sus socios comerciales para el mercado colombiano, puesto que dichos socios representan un altísimo porcentaje del PIB mundial por la fortaleza y el tamaño de sus economías. *“En el 2012, se tienen vigentes acuerdos con países que participan con el 32,3 por ciento del PIB mundial y un acceso a mercados con 842 millones de personas, según el Ministro.”* (Portafolio, 2012)

La gráfica a continuación, es una imagen que ilustra la posición privilegiada que tiene Colombia geográficamente, frente a sus socios comerciales que abastece sobretodo por el océano Atlántico. Allí se puede apreciar el potencial que tiene el país en relación a los destinos comerciales de los productos que exporta.

Ilustración 16 Tratados comerciales vigentes, suscritos y en negociación de Colombia.



“Los tratados comerciales – vigentes, suscritos y en negociación representan grandes mercados que pueden ser aprovechados por la región para ampliar su participación”. (Velez, 2012)

Esto evidencia la magnitud del reto al que se enfrenta Colombia, abastecer con sus productos un mercado mundial de 842 millones de personas, que representan aproximadamente el 32% del PIB del planeta; y para tal situación, el país tiene que contar con productos de altísima calidad además de una infraestructura al nivel de los requerimientos, para hacer un proceso eficiente y coherente en cuanto a costos, puesto que de nada sirve tener una excelente infraestructura portuaria, si los costos logísticos de la balanza comercial, incrementan el precio en altos porcentajes, como sucede en la actualidad en Colombia. Por tal situación, es importante reiterar que la construcción de infraestructura portuaria debe venir acompañada de una amplia y basta red vial, que comunique los puertos situados en las costas, con las ciudades industriales al interior del país, de forma eficiente y rápida, para así hacer de este proceso lo más veloz y económico posible.

De lo anterior, y relacionando estas situaciones (el proyecto del puerto + TLC), se puede hacer un pequeño análisis en relación al PIB proyectado en el mediano-largo plazo para Colombia y ver que oportunidades se tienen en el aspecto del comercio exterior para seguir impulsando el desarrollo de la economía del país desde este frente económico.

Tabla 28 Proyección PIB y Sector Externo de Colombia para el año 2016.

	2010*	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
PIB	4,00%	5,90%	4,06%	4,80%	5,20%	5,10%	5,80%
Exportaciones (millones US FOB)	39.820	56.954	64.756	68.759	72.654	75.864	72.458
Variación Exportaciones	-	43,0%	13,7%	6,2%	5,7%	4,4%	-4,5%
Importaciones (millones US FOB)	38.351	51.998	59.897	64.589	69.925	74.587	87.698
Variación Importaciones	-	35,58%	15,19%	7,83%	8,26%	6,67%	17,58%

*Indica años ya transcurridos, no proyectados.

En primera instancia, se aprecia el grandísimo aumento tanto de las exportaciones como de las importaciones que tuvo lugar en el año inmediatamente anterior (2011), explicadas en su mayoría por un incremento en las ventas de productos tradicionales, y derivados de los mismos, destacando el aumento en destinos como Estados Unidos (29,6%), Aruba (1673,1%) y España (204,4%). (Portafolio, 2012). Así mismo, las compras o importaciones crecieron explicadas básicamente por la mayor compra de vehículos y sus partes, combustibles, aceites y sus productos derivados. Básicamente, los principales actores de esta situación fueron

los Estados Unidos con un incremento del (59,8%) y China (49,3%), entre otros. (El Espectador, 2012)

En segundo lugar, para el año 2012 se espera una disminución en el crecimiento de los indicadores, esto debido principalmente a tres factores: La “leve” recesión que se ha dado en Europa, el moderado crecimiento de Estados Unidos, y el lento ritmo de expansión de los países llamados emergentes. Por tal situación, se espera un crecimiento de aproximadamente el 13% para las exportaciones, y del 15% para las importaciones. Aun así, un crecimiento bastante importante y no poco significativo para jalonar el crecimiento del PIB del país.

Respecto a lo anterior, es de vital importancia hacer la siguiente aclaración: La desaceleración en la Unión Europea lleva a pensar que necesariamente aquellos países que pertenecen a ella tiene una dinámica importadora menor, y por lo general es así, pero con España hay una particularidad; Colombia es un activo proveedor de productos de primera necesidad para España (bienes inelásticos), como combustibles y aceites, además otras materias primas como minerales, elementos de fundición de hierro y acero, pinturas, tintas, entre muchas otras. Por lo que las exportaciones a dicho país Europeo siguen creciendo año tras año.

Por último, para el 2012 como a los años que le siguen, las perspectivas y expectativas de crecimiento en el sector externo son menores o mas moderados con respecto a los últimos años, pero es importante tener en cuenta tres situaciones: En primera lugar, los TLC como el reciente con Estados Unidos apenas están entrando en vigencia, y su potencial de alguna manera es difícil de cuantificar con alto grado de exactitud, así mismo, sucede con la Unión Europea el cual entrará en funcionamiento en 2013. En segundo lugar, el país sigue perfilando su economía para aumentar su protagonismo en los mercados internacionales, y su perfil económico es cada vez más satisfactorio y más beneficio para toda la industria nacional. En tercer lugar, el Estado ha creado una política de inversión en infraestructura nunca antes vista en Colombia, se planea triplicar su inversión en infraestructura entre los años 2012 y 2014, destinando para tal propósito alrededor del 3% del PIB nacional. Las cifras a continuación ilustran dicha situación:

- Inversión año 2011 → \$4 billones de pesos colombianos
- Inversión año 2012 → \$8 billones de pesos colombianos
- Inversión año 2014 → \$16 billones de pesos colombianos

En referencia al sector portuario, las inversiones en infraestructura arrojan proyecciones más que alentadoras para el sector externo del país, pasando de 132 millones de toneladas de carga movilizadas en 2010, a 182 millones en 2014 y 253 millones en 2018. Esta es una clara evidencia tanto de las inversiones que

se están haciendo y que continuaran haciéndose en los cuatro principales puertos del país, como del potencial que le dará al país la entrada en funcionamiento del puerto de Urabá en el mediano-largo plazo. (Provias S.A., 2012) Las cifras presentadas proyectan un crecimiento de aproximadamente el 38% en dos años, entre 2012 y 2014, y de un 39% aproximadamente entre este último año (2014) y 2018. Así mismo, dichas cifras muestran un crecimiento en el sector externo del país, entre 2010 y 2018 de aproximadamente el 92%. Este último rubro, el del crecimiento del sector externo del país entre los años 2012 y 2018 es una clara evidencia del impacto que tendrá tanto la teórica entrada en funcionamiento del puerto de Urabá para estos años, como de los beneficios económicos y comerciales que traerá consigo tanto la alta inversión en infraestructura portuaria que se está llevando a cabo en los 4 puertos internacionales que tiene el país en la actualidad para ampliar su capacidad instalada, tecnología y almacenamiento, como los TLC que tiene el país con algunos de sus socios comerciales, que darán cada vez más protagonismo al sector externo de Colombia a nivel internacional.

Educación

Con el fin de lograr un acercamiento más exacto a como se puede proyectar en el largo plazo la educación como uno de los componentes principales del IDH, se deben analizar los planes a futuro que el Gobierno Nacional ha diseñado y puesto en marcha con fin de lograr un mayor desarrollo y equidad para todos los habitantes del país.

Históricamente la nación ha sufrido un flagelo muy determinante como lo ha sido la violencia, que ha frenado el desarrollo educacional de los niños y jóvenes de las zonas rurales, ya que el desplazamiento forzado, la falta de cobertura, la desigualdad y la deserción han sido variables constantes que han incidido de manera negativa en la educación nacional. En las últimas décadas se han realizado esfuerzos notorios por parte del Gobierno para fomentar la educación, tanto en las zonas urbanas como en las rurales, y es por esto que los indicadores de Naciones Unidas han reportado progresos tanto en los años esperados de instrucción, como en los años de instrucción promedio. El reto que se tiene es cerrar la brecha existente entre estos dos índices e incrementarlos con el fin de ofrecerle a la ciudadanía educación de mayor calidad y con mayores herramientas para su desarrollo.

En el 2006 el Ministerio de Educación Nacional diseñó el plan decenal de educación, el cual tendrá vigencia hasta el 2016, este plan según el ministerio es *“Es el conjunto de propuestas, acciones y metas que expresan la voluntad educativa del país de cara a los siguientes 10 años. Su objetivo primordial es que se convierta en un pacto social por el derecho a la educación que, con el concurso de la institucionalidad y la ciudadanía en general, permita identificar y tomar las*

decisiones pertinentes para avanzar en las transformaciones que la educación necesita.” (Plan decenal Nacional de educación, 2006), con la consecución de este plan lo que busca el ministerio es trazar objetivos en el mediano y largo plazo y por medio de estrategias ya definidas, ir alcanzando las metas propuestas; para ello se diseñaron también planes regionales con sus diferentes dolientes, los cuales trabajan de manera conjunta para alcanzar logros comunes.

Este plan decenal tiene una particularidad, y es que fue construido de manera participativa con la ciudadanía, más de 20 mil colombianos expresaron sus pensamientos e ideas, lo cual convirtiéndolo en un plan incluyente, pues gracias a la tecnología los ciudadanos expresaron sus necesidades, las cuales fueron escuchadas. Luego de deliberaciones y mesas de trabajo se llegó al punto de definir el plan decenal como *“un pacto social por el derecho a la educación, y tiene como finalidad servir de ruta y horizonte para el desarrollo educativo del país en el próximo decenio, de referente obligatorio de planeación para todos los gobiernos e instituciones educativas y de instrumento de movilización social y política en torno a la defensa de la educación, entendida ésta como un derecho fundamental de la persona y como un servicio público que, en consecuencia, cumple una función social.”* (Plan Nacional decenal de educación, 2006)

En el marco del plan decenal de educación se plantean diez temas principales, y dentro de ellos una serie de macro objetivos para cada uno de los temas planteados. Estos temas están relacionados entre si y se integran de manera que el objetivo principal sea claro, fomentar una educación digna y de calidad para todas las personas, que sea un instrumento de movilización social en pro del desarrollo del país. Los temas que maneja este plan abarca todo, van desde promover el derecho a la educación, pasando por la garantía de acceso a los niños en la primera infancia hasta la participación del núcleo familiar como parte fundamental del desarrollo educacional de los niños y jóvenes.

A su vez se hace un fuerte énfasis a lo largo de los temas en la formación integral de personas, ya sea niños, jóvenes o adultos; que además de brindar educación se brinden valores como respeto, responsabilidad, integridad y equidad, como ejes transversales de la educación. También se habla de brindar las herramientas necesarias para el aprendizaje de los educandos, donde la ciencia y la tecnología juegan un papel muy importante, pues son los utensilios más necesarios para formar personas preparadas para el futuro y lo que este trae consigo. Dentro de un tema específico se plantea la garantía de acceso a la educación como uno de los temas más importantes, no solo por los problemas de violencia y de desigualdad, sino también por aquellas personas especiales que requieren de una educación diferente, para ello se promueve el derecho a la educación y se hace énfasis en la ayuda de los entes estatales y departamentales para no obviar este sector de la población que hasta hace algunas décadas era relegado y no tenido en cuenta.

Otro aspecto que es tenido en cuenta por el plan son los sistemas de seguimiento y evaluación, como herramienta esencial para poder medir el desempeño tanto de la educación brindada, como del nivel adquirido por quien la recibe; para ello se busca trabajar conjuntamente con entidades estatales que son las encargadas de medir dichos aspectos.

Por otro lado se menciona “la educación en y para la paz” como un tema central dentro del plan de educación, y ya que es aquí donde gran parte de la atención se debe centrar, pues abarca los temas de convivencia, inclusión, diversidad social, política, económica, cultural, étnica, religiosa, sexual y de género. Aquí se promueve la creación de políticas que garanticen la convivencia y el respeto entre la ciudadanía y quienes están siendo educados; se busca comprometer al estado, la sociedad civil y los medios de comunicación como corresponsables de la formación de personas integrales y desarrolladas. Por medio de estos aspectos se busca generar identidad y conciencia sobre todas aquellas personas que reciben algún tipo de educación.

El último gran tema que abarca el plan creado por el Ministerio de Educación, es la manera como se pretende invertir los dineros del Estado en dichas estrategias y programas para fomentar la educación; se habla de tres pilares fundamentales para lograr una inversión “limpia”, los cuales son: transparencia, equidad y gestión de los recursos. Basados en estos tres componentes el ministerio busca que el dinero presupuestado para el plan sea garantizado y bien utilizado por quienes estén a cargo de la gestión, además hace hincapié en fomentar la educación oficial y gratuita en la primera infancia. (Plan Nacional decenal de educación, 2006)

Con el fin de medir dicho plan y su gestión a 2010, el Ministerio de Educación realizó un seguimiento y posterior informe sobre la evolución y avance del sistema de indicadores definido para evaluar el plan, de los 40 indicadores luego de 4 años de implementado solo 14 requieren de especial atención, mientras que los demás han generado tanto resultados satisfactorios como alentadores, y se prevén buenas perspectivas para los años siguientes. Para los 14 indicadores que se encuentran rezagados, se definió prestarles atención especial para mejorar su desarrollo, en cuanto al total de metas trazadas a 2010 el porcentaje de cumplimiento es del 41%, lo que deja prever según el ministerio que en el 2016 las metas se alcanzarán. A su vez el estudio concluye *“La primera conclusión general es que en su conjunto, el desarrollo del sistema educativo del país está en clara evolución”*. (Plan Nacional decenal de educación, 2010)

La conclusión del ministerio es clara, el camino está trazado, los programas y herramientas para conseguirlo están sobre la mesa, es cuestión de tiempo y constancia para ver los resultados, el país va en franca mejoría en el tema de la

educación, las acciones tomadas frente al gran problema que se identificó dentro del primer objetivo se están realizando, ahora la cobertura es más intensa, se está gestionando y brindando mayor seguridad al desarrollo infantil en las zonas rurales, la deserción escolar mejora a medida que se brindan las garantías necesarias para poder estudiar.

Todos estos factores inciden e incidirán de manera positiva en los indicadores de gestión del IDH lo que se verá reflejado en un mayor desarrollo educacional de parte de la ciudadanía.

Salud

El caso de la salud es muy similar al de la educación, pues mediante la construcción del puerto de Urabá no hay una inferencia directa entre un factor y otro, pero el análisis debe partir de los planes que el gobierno está implementando, y como una obra de infraestructura como la que se planea hacer puede dinamizar una zona, e inclusive un país, y generar recursos que pueden ser destinados a mejorar las condiciones de salubridad de una zona apartada y relegada en el plano nacional.

Como el análisis histórico reveló que dentro de los componentes del IDH, es la salud la que apalanca los otros dos factores (riqueza y educación), los esfuerzos que debe plantear el Gobierno Nacional, es brindar nuevas y mejores oportunidades a todos los ciudadanos y obtener una cobertura aun mayor de la que ya se posee.

Debido a la casualidad que en el 2012 se está diseñando el nuevo plan decenal de salud pública (PDSP), por medio del Ministerio de Salud y Protección Social; este nuevo programa se está diseñando de manera participativa, con la ayuda de todos los colombianos interesados en aportar y brindar su opinión acerca de hacia donde se quiere y debe enfocar la salud pública en el mediano y largo plazo. Según el ministerio el PDSP es *“Es un pacto social. Es una Hoja de Ruta que nos permitirá avanzar durante la próxima década hacia el ideal de salud que tenemos los colombianos.”* (Ministerio de Salud y Protección Social, 2012). Como bien se expresa el ministerio, la salud es un compromiso que compete a todos los colombianos, ya que es un derecho humano al que todos los habitantes tienen potestad de recibirlo.

El PDSP está en construcción y pasa por una etapa de participación colectiva donde el 67,9% proviene de la zona Andina, y la siguen la zona Caribe y Pacífico con 13,9% y 12,7% respectivamente; de estos porcentajes sobresale que el 63,5% fueron realizados por mujeres y el restante 36,5% por hombres. Además las estadísticas revelan que el grupo de edad que mayor participación tiene es el de 18 a 29 años, lo que evidencia que hay sentido de pertenencia entre los jóvenes

del país, además de que son los que mas están familiarizados con la tecnología. Por ultimo la el departamento de Cundinamarca y la capital del país son quienes representan mayor participación en el Estado pues con un 38,7% lideran por mucha ventaja a Antioquia que es el segundo mayor solo con un 8,4%.

Dentro del marco del PDSP se han definido ocho temas fundamentales, los cuales abarcan los diferentes tópicos de la salud, pues para el Estado la salud comprende la sostenibilidad ambiental, la convivencia social, la promoción de una vida saludable, la salud oral, sexual y alimenticia. Dentro de los temas se tocan aspectos más de fondo, como la disminución del consumo de combustibles no renovables, la implementación de planes ecológicos para el transporte público, el uso adecuado del agua, mejorar los hábitos alimenticios, reducir la obesidad infantil, entre otros.

Por otro lado, se divulga la convivencia social como un eje de la salud mental de los niños y jóvenes, por medio de la reducción del matoneo en los colegio y la educación dentro del núcleo familiar. Así mismo, la salud sexual juega un papel determinante dentro de los temas que se promueven dentro del plan, pues se pretende realizar campañas de prevención, orientación y capacitación para evitar enfermedades de transmisión sexual, mejorar la planificación en las mujeres y disminuir tanto los abortos clandestinos como los embarazos no planificados.

A su vez se promueve la vida saludable como un modelo de vida a seguir desde pequeño, apegarse al deporte y a la recreación, para mantenerse alejado de las drogas y el vicio; dentro de este aspecto se fomenta la atención oportuna por parte de los entes reguladores a los casos que involucren el uso de drogas. Por último se pretende garantizar que toda la población cuente con agua potable y con sistemas de saneamiento básico (Ministerio de Salud y Protección Social, 2012). Todos estos temas se enmarcan en el Ministerio dentro de *“una apuesta nacional por la plena garantía y protección del derecho a la salud, por una disminución de las brechas de desigualdad regional, que compromete más de un período de gobierno, permitirá que en el país se puedan realizar propuestas estratégicas de mayor alcance.”* (Ministerio de Salud y Protección Social, 2012).

Los planes de educación para la próxima década, se vienen encaminando de la mejor manera, la participación de la ciudadanía, la inclusión de todos los grupos sociales y el enfoque que se le pretende dar al PDSP aseguran su éxito; las labores están siendo enrutadas a cada uno de los temas que compete la salud, cada uno tiene su respectiva relevancia dentro del marco que se esta diseñando, los resultados deberán llegar por si solos, solo es cuestión de tiempo y de constancia en la manera de trabajar, los entes gubernamentales han dedicado muchos meses de trabajo para poder presentar un proyecto que se dirija hacia la

salud y el desarrollo de la población, es decir, que en el tema de la salud el IDH colombiano seguirá su ruta ascendente y liderando la región.

3.3.1 El Puerto de Urabá y su inferencia en Riqueza, Salud y Educación.

Anteriormente, se analizaron cada una de las variables que componen el IDH, indicador por excelencia para medir el desarrollo de los países alrededor del mundo. Es pertinente entonces, hacer una relación entre las tres variables que lo componen y los efectos dinámicos del puerto sobre la economía para establecer el impacto que tendrá la construcción del puerto en el desarrollo del país.

El puerto de Urabá, en conjunto con las Autopistas para la Prosperidad (Segundo proyecto de infraestructura más grande del mundo) (Caracol, 2012) son tal vez los dos proyectos de infraestructura más importante que ha tenido Colombia en décadas.

El primero destaca tanto por su imperiosa necesidad, como por su tardía realización. La necesidad se basa en que la capacidad del sector externo colombiano se encuentra muy limitada, por que la infraestructura que el país tiene no es suficiente para aprovechar más las oportunidades que ofrece el comercio internacional, en donde se destaca que el país no tiene mayor protagonismo simplemente por que no esta preparada para ello, ya que su infraestructura no se lo permite. Así mismo, y en segundo lugar, se destaca la tardía ejecución del proyecto, esto debido a que este se está “planeando” hace décadas, con evidencia más que suficiente de su necesidad y viabilidad, y hoy, a finales del año 2012, apenas se están haciendo los estudios y concesiones necesarias para comenzar la ejecución del proyecto en el año 2013. A estas alturas, el puerto ya debería llevar años de funcionamiento, contribuyendo así al crecimiento del país, pero en realidad esta afirmación es utópica; el puerto es una realidad, si, pero en su ejecución, es decir, dentro de varios años (3-5 probablemente), el puerto será una obra real al servicio de la economía del país.

El segundo proyecto son las Autopistas para la Prosperidad, se destaca además de su alcance y ambición, al ser un proyecto con una inversión total de 13 billones de pesos colombianos (hecho sin precedentes en Colombia), su oportuna ejecución, puesto que el puerto esta soportado no solo desde la misma economía del país, con su dinámica exportadora e importadora, sino por la enorme necesidad que tiene el país de ampliar su infraestructura vial debido al absurdo atraso que tiene (40 años aproximadamente con respecto países como Estados Unidos, Chile y Perú).

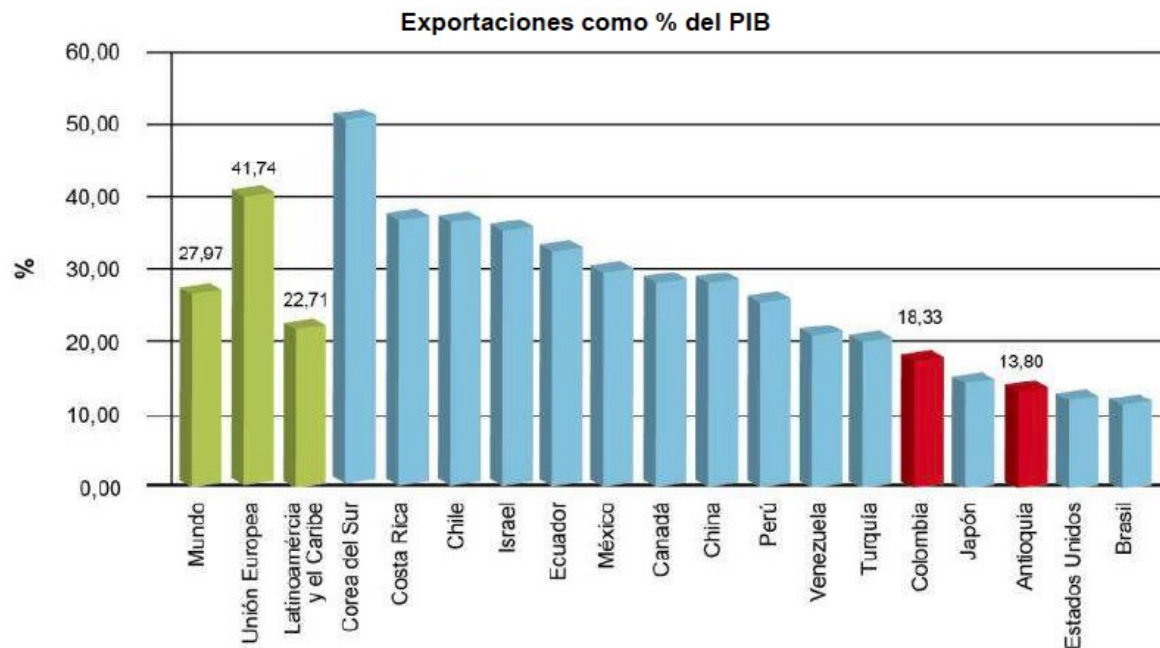
Pero, ¿Qué relación tiene el puerto de Urabá con las Autopistas para la Prosperidad?. En realidad la respuesta es bastante sencilla, las Autopistas para la Prosperidad contemplan rutas que conectan al puerto con las principales ciudades

industriales al interior del país. En la actualidad, la ruta para acceder al puerto es más lo que llaman comúnmente una “trocha” que una vía de comunicación terrestre propia para una zona tan importante. Es por esto que, la viabilidad del puerto esta completamente condicionada a la construcción de la infraestructura vial necesaria para comunicarla con sus “clientes” más importantes, las ciudades principales colombianas.

Así mismo, el aporte que el puerto le dará a la dinámica comercial del sector externo del país será de grandes dimensiones. Se tiene proyectado que comparando el movimiento de carga nacional entre los años 2010 y 2018, se de un crecimiento aproximado del 92%. Esta estimación tiene en cuenta tanto la potencial entrada en funcionamiento del puerto, como las inversiones que se están realizando en los otros cuatro puertos internacionales del país (Buenaventura, Santa Marta, Barranquilla y Cartagena). Igualmente, dicha estimación evidencia el increíble potencial con el que cuenta la nación para dinamizar su economía desde su sector externo; resulta completamente ilógico que un país con dos océanos, tenga tan solo cuatro puertos internacionales para abastecer todos los mercados internacionales en los que tiene presencia; además, no tiene sentido alguno que con la infraestructura actual, se piense satisfacer los mercados de Estados Unidos y Europa, teniendo en cuenta los TLC firmados recientemente, con los atrasos logísticos con los que cuenta el país. Es claro que con ambos países, Colombia tiene años intercambiando mercancías, pero recientemente entro en vigencia el TLC con los Estados Unidos (15 de Mayo de 2012), y apenas para 2013, entrara en vigencia el TLC con la Unión Europea; estos dos tratados, en conjunto con todos los otros antes mencionado en esta misma sección, que tienen rutas cubiertas por el océano Atlántico, ofrecen grandes retos e innumerables oportunidades, y con la infraestructura actual, no podremos afrontar esta realidad.

De lo anterior, se deduce que la entrada en funcionamiento del puerto de Urabá tendrá un impacto importante en el sector externo del país, que se traducirá en una mayor participación de este en el PIB nacional, ya que en la actualidad, las exportaciones e importaciones colombianas son tan solo el 18% del PIB, como lo muestra la gráfica a continuación.

Ilustración 17 Exportaciones como porcentaje del PIB a nivel mundial.



(Velez, 2012)

La gráfica muestra igualmente dos cosas muy importantes:

1. Colombia tiene todavía mucho que hacer en cuanto a su sector externo, puesto que es innegable que se debe fortalecer su balanza comercial e incrementarla como Chile y Perú entre ellos, que son catalogados como países emergentes al igual que Colombia.
2. Antioquia tiene un potencial impresionante en su sector externo; clara evidencia de ello: Antioquia es comparada con países, y no con otros departamentos como se pensaría normalmente.

Lo anterior ofrece un panorama alentador, sustentado en que es evidente que en materia de comercio internacional hay todo por hacer, y el puerto es tan solo una de las muchas medidas que debe tomar el Gobierno Nacional para dinamizar este rubro y potenciar la economía nacional.

Por ultimo, es importante establecer que todo lo antes mencionado refiere a la riqueza, estableciéndose así una relación directa entre esta y la construcción del puerto; pero así mismo, el puerto tendrá un impacto importante en los rubros de salud y educación, esto debido a que el puerto dinamizará una zona que es de cierta manera, relegada. Así mismo, la dinámica económica que trae consigo la

ejecución del proyecto se relación con estas dos variables por los siguientes motivos:

1. Se va a invertir una gran cantidad de dinero (U\$35 millones) en la ejecución del proyecto, generando por un espacio temporal amplio (3-5 años) gran cantidad de empleo. De allí, se deduce que así mismo, en la zona se comenzara a ver una dinámica de desarrollo que llevara mayor y mejor cobertura tanto en educación como en salud; así mismo, el incremento del empleo en la zona necesariamente lleva a que se requieran cada vez mas conocimientos para estar capacitado antes los retos que traerá consigo la dinámica económica de la obra; e igualmente, esto dará lugar a una mayor cobertura en salud al tener un desarrollo económico mayor (teniendo en cuenta la ley colombiana, todos las personas que laboran en la formalidad, deben estar cubiertas en salud por sus empleadores).
2. Al desarrollarse esta zona, necesariamente los vecinos van a ver la necesidad de buscar esta misma dinámica económica, por lo que probablemente se va a extender este efecto a las zonas más cercanas. Esto, de la mano con la política actual que tiene el Gobernador Sergio Fajardo Moreno (Antioquia la más educada), indudablemente va a generar mucho bienestar y calidad de vida para poblaciones con pocos recursos cercanas al puerto de Urabá.
3. Al potenciar el sector externo del país, se potencia así mismo el PIB del mismo, lo que se traduce en más dinero destinado para inversión, es decir, al haber mayores ingresos nacionales, el Estado contará con mayores recursos para invertir, y de allí, la salud y la educación, tal vez dos de los rubros mas importantes y necesitados en Colombia, serán directamente beneficiados al recibir mayores transferencias de la nación para invertir en el beneficio y desarrollo de la comunidad.
4. Por ultimo, la construcción del puerto dará lugar a continuar con la dinámica hacia el desarrollo que tiene el país, generando mayores recursos para cubrir la mayor parte de la población, y generar bienestar en la misma a base de inversión de todo tipo. El puerto traerá consigo desarrollo, el cual le dará al país cada vez mayor credibilidad, ya que si las cosas siguen como van en el aspecto político y social, la parte económica dará aun mejores cualidades al país como destino de inversión extranjera directa y la hará mas atractiva para los inversionistas internacionales.

En conclusión, el puerto de Urabá tiene un aliciente importante, puede generar un efecto de desarrollo de carácter cíclico, puesto que dará al país una dinámica económica que puede crear mucho bienestar para la población, y generar mucho

dinero para seguir potenciando la economía hacia el máximo desarrollo económico.

4 DISCUSIÓN DE RESULTADOS

1. El IDH es el indicador por excelencia que se encarga de medir el nivel de desarrollo de los países a nivel mundial. Este indicador, creado por el PNUD es un indicador desarrollado para obtener información acerca del nivel de vida que tienen los pobladores de un determinado país. Para ello, el IDH se subdivide en tres pilares fundamentales : ingresos, educación y salud. La razón por la cual se subdivide es debido a que anteriormente se asociaba el nivel de desarrollo únicamente a los ingresos, es decir, el PIB, pero esta situación hacia a un lado la parte académica, en cuanto a la educación, y la parte de salubridad y mortalidad, referente a la salud. Al incluir en la medición estos otros dos pilares, la medición se acerca mucho más a la definición, puesto que el hecho de que un país tenga amplia cantidad de recursos económicos, no quiere decir que sea más o menos desarrollado, en este sentido, simplemente seria rico o pobre; pero al incluir educación y salud, el indicador tiene la capacidad de medir la forma como se invierten los recursos en la relación al área geográfica del país, la distribución del ingreso, la calidad de vida de la población, el acceso y el nivel de educación de la población, entre otras. En conclusión, el IDH cobija y relaciona las tres variables más importantes para establecer el nivel de desarrollo de los países, y simplifica la medición debido a que las unifica y relaciona de manera sencilla y clara.
2. La viabilidad del puerto esta completamente garantizada, ya que su ubicación estratégica no solo le dan un atractivo sin igual para algunas de las ciudades más importantes del país (Bogotá, Medellín, Armenia, Manizales y Pereira), que tendrán una salida al mar para exportar sus mercancías ubicada más cerca que las demás ya existentes, sino que esta misma situación les ofrece la posibilidad de disminuir los costos logísticos de transporte de mercancías entre el puerto y la ciudad entre un 15% y un 40% aproximadamente. Pero este factor es determinante en relación a otros dos factores: el primero y tal vez más determinante en relación al desarrollo del país, el puerto probablemente dará lugar a una “redistribución” de la carga movilizada a través de los demás puertos, ya que aquella carga proveniente de las ciudades antes mencionadas, y de otras inclusive, que actualmente se moviliza por los puertos de Barranquilla, Santa Marta y Cartagena, pasara a ser movilizada parcial o totalmente por el puerto de Urabá, dando así mayor campo de acción a dichos puertos que en la actualidad, sufren por la sobredemanda que ha generado una saturación en estos que no hace otra cosa diferente a limitar el crecimiento

del sector externo colombiano; el segundo factor, esta relacionado a la infraestructura vial del país, y básicamente es que si la infraestructura vial del país no se actualiza y adecua para comunicar el puerto por carreteras a la altura con las ciudades al interior del país, la productividad del puerto quedará completamente limitada debido a que se perdería competitividad por la comunicación ineficiente. De lo anterior, se debe destacar que el Estado ha puesto en marcha una política de inversión en infraestructura histórica, para solucionar el atraso vial que sufre el país en relación a similares como Chile o Perú, dicha política está representada básicamente por las Autopistas para la Prosperidad, el proyecto más ambicioso de la historia del país, y el segundo proyecto de infraestructura más grande a nivel mundial.

Por ultimo, y en relación a todo lo anterior, si el proyecto es direccionado adecuadamente, el puerto podría sustentarse únicamente con la carga del departamento de Antioquia y la capital del país, la ciudad de Bogotá, principales actores del sector externo del país. Esto demuestra que el país tiene una oportunidad única para seguir impulsando su desarrollo, y así generar más bienestar para la población por medio de un aprovechamiento de optimo de los recursos y oportunidades que tiene el país por si mismo, gracias a su naturaleza y ubicación geográfica.

3. En relación al potencial impacto que tendrá el puerto en el desarrollo del país, se puede destacar que el puerto le dará un dinamismo sin igual al sector externo colombiano, le ofrecerá la oportunidad de proyectar el país como una potencia exportadora, le dará mayor campo de acción a los demás puertos gracias a la redistribución de la carga, que a su vez ampliara al campo de acción, ya que actualmente los puertos están al borde del colapso por la sobre demanda, situación que frena el crecimiento del sector externo del país. Así mismo, se generaran mayores ingresos por el dinamismo de este rubro, y esto dará lugar a dos situaciones: primero, el fortalecimiento del sector externo dará lugar a que este represente cada vez un mayor porcentaje del PIB, ya que en la actualidad, este representa únicamente le 18% del mismo, evidenciando un atraso en comparación a similares como Chile y Perú, países en los cuales dicho sector es aproximadamente el 40% del PIB; así mismo, y en segunda instancia, un mayor nivel de ingresos gracias al crecimiento del sector externo, dará lugar a dinamismo económico que incrementará el PIB nacional, y esto se traducirá lógicamente en mayores recursos y dineros para invertir en generar calidad de vida para la población. Dentro de lo anterior, claramente se pueden ubicar la educación y la salud, dos de los rubros más importantes dentro de cualquier economía, y más una como la colombiana, en la cual gran cantidad de sectores del país se encuentran relegados y no

tienen los recursos necesarios para proporcionar bienestar en dichas zonas.

En conclusión, el impacto final que el puerto tendrá en el desarrollo del país será enorme, le dará un dinamismo sin igual a la economía y esto generará mayores ingresos (PIB) para la economía del país, que a su vez impactarán el sector educativo y de salud, con mayores recursos destinados para mejorar constantemente tanto la cobertura como la calidad de estos; así mismo, el mayor desarrollo trae consigo mayores exigencias, y por esto, las capacidades futuras en cuanto a educación y salud van a exigir mayores capacidades y conocimientos, es decir, el desarrollo traerá consigo mayor exigencia intelectual, y esto potenciará así mismo el empleo formal, que tiene como exigencia la cobertura de salud. De esta manera, el puerto generará una especie de efecto cíclico en el cual a medida que transcurra el tiempo, estas variables tendrán mayores beneficios debido a la relación que tienen entre ellas.

Por último, es de vital importancia destacar que es el momento adecuado para llevar a cabo dicha obra, tal vez de haberse hecho antes, actualmente se le podría sacar mayor provecho, pero teniendo en cuenta la realidad de que la obra apenas va a ser ejecutada, es preciso establecer que no se puede dilatar más la ejecución, y esto es porque el sector externo colombiano está en un momento histórico, tiene tal vez más oportunidades que nunca para crecer y tomar protagonismo internacional, y esto se debe a los TLC que ha firmado el Estado y que tienen vigencia en la actualidad; estos tratados, le dan acceso a un mercado de más de 800 millones de personas, pero con la infraestructura actual, no se puede atender la demanda de mercados de tales magnitudes, por lo que se debe adecuar la infraestructura para sacar máximo provecho a las numerosas oportunidades que traen consigo dichos tratados.

Es el momento adecuado, pero es tanto una tarea de toda la industria colombiana, como del Estado, que trabaje de manera común y direccionando los esfuerzos hacia un mismo objetivo, el bien común y desarrollo del país, marcará probablemente un antes y un después en la historia del país.

5 CONCLUSIONES Y CONSIDERACIONES FINALES

- El Puerto de Urabá por si solo no es viable, debido a que no se cuenta en la actualidad con las vías de acceso para movilizar la carga de forma eficiente entre las ciudades al interior del país, y el puerto ubicado en Antioquia. Se requiere obligatoriamente el desarrollo de la infraestructura vial que le de acceso al puerto por medio de carreteras a la altura de las grandes ciudades del mundo, ya que de otra manera, el puerto no sería una solución, sino un problema debido a que terminaría siendo una obra aislada que no tendría el impacto presupuestado a nivel nacional.
- Aunque el sector externo en Colombia viene creciendo de forma exponencial en los últimos dos años, aun hay todo por hacer en este rubro, debido a que en primera instancia, los TLC que se han firmado y los próximos a entrar en vigencia, generarán mayor demanda y movimiento de carga por los principales puertos del país; y en segunda instancia, el sector externo representa tan solo el 18% del PIB colombiano, cifra muy baja en comparación a “similares” de América Latina como Chile y Perú, donde el sector externo representan casi el 40% del PIB, además teniendo en cuenta la ubicación estratégica de Colombia en el mundo, y la gran ventaja de tener costas en dos océanos (Atlántico y Pacífico).
- La situación actual del país favorece la ejecución del proyecto, puesto que se está pasando por un momento de la economía que puede ser clave para la historia, un antes y un después puede ser marcado en estos años si se toman las decisiones correctas y si los gobernantes del país ejecutan las obras con transparencia, buscando el bien común por encima del bien particular.
- La infraestructura actual en sí misma es un limitante para el crecimiento económico del país; los puertos con los que se cuenta en la actualidad no están a la altura para recibir a los buques de última generación, por lo que no tomar cartas en el asunto y adaptar la infraestructura portuaria actual conllevaría a la pérdida de competitividad regional y mundial, limitando así, el potencial económico que tiene Colombia y reduciendo sus expectativas, simplemente por el hecho de tomar decisión erróneas y no ejecutar las acciones que pide el comercio internacional.
- Para el futuro desarrollo de proyectos relacionados al puerto de Urabá, se recomienda evaluar su futura capacidad teniendo en cuenta los estudios que se están realizando y terminaran el año próximo, para establecer así,

de una manera más exacta, el impacto del puerto en la economía de la región.

- Por ultimo, se recomienda el análisis a fondo de la implicación que traerá para Antioquia la construcción del puerto de Urabá en cuanto a la movilización o reubicación de aquellas empresas que dedican su producción al comercio exterior (exportaciones), teniendo en cuenta las ventajas que trae en referencia a los costos, estas situados en las cercanías del puerto.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Agencia EFE. (10 de 02 de 2012). *Colombia es la tercera economía más prometedora de la región*. Obtenido de Wradio: <http://www.wradio.com.co/noticias/economia/colombia-es-la-tercera-economia-mas-prometedora-de-la-region/20120210/nota/1622487.aspx>
- Alcaldía de Medellín. (2005). *Departamento administrativo de planeación*. Recuperado el 18 de 10 de 2012, de <http://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Plan%20de%20Desarrollo/Secciones/Informaci%C3%B3n%20General/Documentos/POT/movilidad.pdf>
- Banco de la República. (1982). *Biblioteca Virtual Luis Angel Arango*. Recuperado el 10 de 08 de 2012, de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ciencias/sena/cursos-de-capacitacion/hacia-una-revolucion-educativa/hacia2.htm>
- Banco de la República. (2011). *Banrep*. Recuperado el 30 de 08 de 2012, de http://www.banrep.gov.co/publicaciones/pub_revis_es.htm#5
- Banco de la República. (2012). *Banrep*. Recuperado el 30 de 08 de 2012, de <http://www.banrep.gov.co/politica-monetaria/index.html>
- Banco de la República de Colombia. (22 de 10 de 2012). *Informes*. Recuperado el 23 de 10 de 2012, de Boletín de indicadores económicos: <http://www.banrep.gov.co/documentos/series-estadisticas/informes/bie.pdf>
- Banco Mundial. (2002). *Banco Mundial*. Recuperado el 06 de 08 de 2012, de <http://www.worldbank.org/depweb/spanish/beyond/global/chapter15.html>
- Banco Mundial. (2010). *Población rural*. Recuperado el 17 de Agosto de 2012, de El Banco Mundial: <http://datos.bancomundial.org/indicador/SP.RUR.TOTL>
- Banco Mundial. (2011). *Datos Banco Mundial*. Recuperado el 24 de 08 de 2012, de <http://datos.bancomundial.org/indicador/FP.CPI.TOTL.ZG?page=2>
- Banco Mundial. (2012). *Banco Mundial*. Recuperado el 03 de 08 de 2012, de <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GNP.PCAP.PP.CD>
- Banco Mundial. (2012). *Banco Mundial*. Recuperado el 01 de 10 de 2012, de <http://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ/countries?display=default>

- Banco Mundial. (2012). *El Banco Mundial*. Recuperado el 21 de 09 de 2012, de <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU>
- Bedoya, J. (2006). La educación en Colombia ha avanzado, pero no lo suficiente. *Semana*.
- Biblioteca Luis Ángel Arango. (2012). *Defición y funciones de la economía*. Recuperado el 20 de 10 de 2012, de Biblioteca Virtual: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/economia/econo0.htm>
- BIRD. (10 de 2009). Grandes Proyectos Estratégicos de Infraestructura Para el Urabá antioqueño. Medellín, Antioquia, Colombia.
- BIRD. (2010). Iniciativas de Conexión de Antioquia con el Noroccidente Colombiano. Medellín, Antioquia, Colombia.
- BIRD Antioquia. (2007). *Colombia es la tercera economía más prometedora de la región*. Medellín: BIRD Antioquia.
- Botero Chica, C. (2009). Los efectos dinámicos del Puerto de Urabá. *Revista Politécnica*.
- Botero, C. (2009). Los efectos dinámicos del puerto de urabá. *Revista Politécnica*, 9-25.
- Botero, C. (2009). *Revista Politécnica*. Recuperado el 21 de 09 de 2012, de <http://72.29.67.34/~openjour/ojs/index.php/rp/article/view/52/46>
- BusinessCol.com. (2011). *Economía, Balanza comercial*. Recuperado el 20 de 10 de 2012, de Negociemos con Colombia: <http://www.businesscol.com/economia/balanza.htm>
- Bussines Solutions Consulting Group. (2012). *Bussines Solutions Consulting Group*. Recuperado el 10 de 20 de 2012, de Productividad: <http://www.bscgla.com/04.%20Educacion/00010.%20Productividad/Productividad.pdf>
- Cámara de comercio de Medellín. (2011). *Camara de Comercio*. Recuperado el 21 de 09 de 2012, de <http://www.camaramedellin.com.co/site/Portals/0/Documentos/Memorias/2011/Anif%20Octubre%204%20de%202011/Lina%20V%E2%80%9Alez.pdf>
- Cámara de comercio de Medellín. (2012). *Cámara de Medellín*. Recuperado el 18 de 10 de 2012, de <http://www.camaramedellin.com.co/site/Portals/0/Documentos/2012/economia-antioquia-2011-2012.pdf>
- Camara de Comercio de Medellín para Antioquia. (2011). *El sueño de verdaderas Autopistas*. Recuperado el 19 de 10 de 2012, de Autopistas de la Montaña, las

autopistas soñadas: <http://www.camaramedellin.com.co/site/Detalle-noticia/ArticleId/748/Autopistas-de-la-Montana-las-autopistas-sonadas.aspx>

Caracol. (28 de 06 de 2012). *Caracol*. Recuperado el 26 de 10 de 2012, de Autopistas Para la Prosperidad ahora son una realidad, dice su gerente : <http://www.caracol.com.co/noticias/economia/autopistas-para-la-prosperidad-ahora-son-una-realidad-dice-su-gerente/20120628/nota/1713621.aspx>

CEPAL. (2011). *Comisión económica para América latina y el caribe*. Recuperado el 01 de 10 de 2012, de <http://www.cepal.org/usi/noticias/bolfall/7/47377/FAL-307-WEB.pdf>

Cifuentes Sanchez, A. (16 de 05 de 2011). Las locomotoras de Santos. *El Mundo*.

Consumoteca. (2009). *Consumidores bien informados*. Recuperado el 22 de 10 de 2012, de <http://www.consumoteca.com/diccionario/paises-en-vias-de-desarrollo>

Corpoeducación. (2006). *Informe de progreso educativo en Colombia 2006*. Bogotá.

deGerencia.com. (2012). *Comercio Exterior*. Recuperado el 20 de 10 de 2012, de deGerencia.com: http://www.degerencia.com/tema/comercio_exterior

Departamento Nacional de Planeación. (15 de 05 de 2012). *Sistema Electrónico para la Contratación Pública*. Recuperado el 25 de 10 de 2012, de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo: https://www.contratos.gov.co/Archivos/Manual_Explicativo_CP_TLC.pdf

Dirección Nacional de planeacion. (2012). *Dirección Nacional de planeacion*. Recuperado el 01 de 10 de 2012, de www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/DEE/.../265.pdf

Doer, O., & Sanchez, R. (08 de 2006). *Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)*. Recuperado el 21 de 09 de 2012, de ONU: http://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/6_exelencia_gestion_port/3_ind_de_produc.pdf

Duque, G. (s.f.). *Galeon*. Recuperado el 21 de 09 de 2012, de <http://www.galeon.com/economiaaytransportes/puertos-colombia.htm>

DUQUE, J. G., COLORADO, P., & MARTÍNEZ, R. (27 de 10 de 2012). Acuerdo público privado para aprovechar el mar de Antioquia. *El Colombiano*, pág. 6.

EFXTO comunidad forex. (2012). *EFXTO comunidad forex*. Recuperado el 20 de 10 de 2012, de Exportaciones: <http://www.efxto.com/diccionario/e/3698-exportaciones>

EFXTO comunidad forex. (2012). *EFXTO comunidad forex*. Recuperado el 20 de 10 de 2012, de Importaciones: <http://www.efxto.com/diccionario/i/3841-importaciones>

- El Banco Mundial. (2012). *Datos*. Recuperado el 31 de Agosto de 2012, de Gasto en salud, total (% del PIB): <http://datos.bancomundial.org/indicador/SH.XPD.TOTL.ZS>
- El Espectador. (15 de 02 de 2012). Importaciones colombianas crecieron 34,4% en 2011 . *El Espectador*.
- El Mundo, P. (06 de 10 de 2011). Recuperado el 24 de 02 de 2012, de http://www.elmundo.com/portal/noticias/economia/uraba_esta_lista_para_un_puerto_de_aguas_profundas.php
- El Mundo, Periódico. (13 de 10 de 2011). *El Mundo*. Recuperado el 24 de 02 de 2012, de http://www.elmundo.com/portal/noticias/economia/primer_paso_para_puerto_de_uraba.php
- El País. (08 de 02 de 2012). *Elpais.com.co*. Recuperado el 18 de 10 de 2012, de <http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/colombia-tercera-en-exportaciones-en-2011>
- Enciclopedia nuestra Colombia. (2002). El Gobierno de Laureano Gomez. En E. Tiempo, *Enciclopedia Nuestra Colombia* (pág. 141). Cali: Prensa moderna impresiones.
- Equipo Nizkor. (1995). *Conflicto armado y Paramilitarismo en Colombia*. Recuperado el 7 de Agosto de 2012, de Conflicto armado y Paramilitarismo en Colombia: <http://www.derechos.org/nizkor/colombia/ya/confarm1.htm>
- Espectador, P. e. (16 de 02 de 2012). *Espectador.com*. Recuperado el 19 de 10 de 2012, de <http://www.elspectador.com/economia/articulo-326981-2011-exportaciones-colombianas-dejaron-us569535-millones>
- Gallón, S., & Gómez, K. (s.f.). OCASA. Recuperado el 24 de 08 de 2012, de http://ocasa.org.co/apc-aa-files/6162636465666768696a6b6c6d6e6f70/El_fenomeno_de_la_corrupcion_y_su_influencia_en_la_economia_colombiana_entre_1960_y_1999.pdf
- García, J. R. (2000). *Descripción de la mortalidad por departamentos. Colombia año 200*. Universidad Javeriana. Bogotá: Cendex.
- Gobernación de Antioquia. (2011). *Un Mar de Alegrías, Riquezas y Placeres*. Obtenido de Antioquia Digital: <http://www.antioquiadigital.com/uraba.htm>
- Google Sites. (2012). *Google Sites*. Recuperado el 22 de 10 de 2012, de <https://sites.google.com/site/sanndracris/cos-de-treball/definicion-de-pais-subdesarrollado>
- Google Sites. (2012). *Google Sites*. Recuperado el 22 de 10 de 2012, de <https://sites.google.com/site/sanndracris/cos-de-treball/definicion-de-un-pais-desarrollado>

Hurtado, L. (1984). *Programas de alfabetización, post alfabetización y educación continuada en la perspectiva de la educación permanente en Colombia*. Hamburgo: Instituto de la UNESCO para la educación.

Indicadores internacionales sobre desarrollo humano. (2012). *Naciones Unidas*. Recuperado el 16 de 08 de 2012, de <http://hdrstats.undp.org/es/indicadores/69706.html>

Invertir en Bolsa.info. (2007). *Diferencias entre país emergente y subdesarrollado*. Recuperado el 20 de 10 de 2012, de Invertir en Bolsa.info: <http://www.invertirenborla.info/articulos-de-bolsa-mercados-emergentes/diferencias-entre-pais-emergente-y-subdesarrollado.htm>

La República. (9 de Agosto de 2012). *Hay 20 millones de pobres en Colombia*. Recuperado el 10 de Agosto de 2012, de El país: <http://historico.elpais.com.co/paionline/notas/Mayo012010/1pobreza.html>

López, Y. (05 de 2010). *Urabá como escenario estratégico del comercio internacional en el departamento de Antioquia*. Obtenido de <http://www.udem.edu.co/NR/rdonlyres/95988DC5-F94B-438B-87DB-62B8579946D9/13963/Art%C3%ADculo2.pdf>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2012). *El DESARROLLO HUMANO EN PERSPECTIVA CONCEPTUAL FRENTE AL DESARROLLO ECONOMICO*. Recuperado el 31 de 08 de 2012, de http://www.unilibrecali.edu.co/programa-economia/%5Cimages%5Cstories%5Cforma_altonivel%5CParte_II_sabado_2_de_julio.pdf

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (25 de 09 de 2012). *Ministerio de Comercio, Industria y Turismo*. Recuperado el 19 de 10 de 2012, de <https://www.mincomercio.gov.co/download.php?id=57432>

Ministerio de Educación. (2004). *El desarrollo de la educación en el siglo XXI*. Bogotá.

Ministerio de Educación Nacional. (2001). *MEN*. Recuperado el 16 de 08 de 2012, de <http://www.mineducacion.gov.co/1621/article-87379.html>

Ministerio de Educación Nacional. (2002). *Ministerio de Educación Nacional*. Recuperado el 13 de 08 de 2012, de http://www.mineducacion.gov.co/1621/articles-85576_archivao_pdf.pdf

Ministerio de Salud y Protección Social. (2012). *Ministerio de Salud y Protección Social*. Recuperado el 23 de 10 de 2012, de Plan decenal de salud pública: <http://www.minsalud.gov.co/plandecenal/Paginas/Que-es-el-plan.aspx>

- Ministerio de Salud y Protección Social. (2012). *Ministerio de Salud y Protección Social*. Recuperado el 23 de 10 de 2012, de Plan decenal de salud pública: <http://www.minsalud.gov.co/plandecenal/Paginas/Estadisticas.aspx>
- Ministerio de Salud y Protección Social. (05 de 10 de 2012). *Ministerio de Salud y Protección Social*. Recuperado el 23 de 10 de 2012, de Boletín de prensa No 05: <http://www.minsalud.gov.co/plandecenal/Paginas/Documentos.aspx>
- Mundial, B. (2010). *PIB per cápita (US\$ a precios actuales)*. Obtenido de El Banco Mundial: <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.PCAP.CD>
- Naciones Unidas. (2011). *Human Development Reports*. Recuperado el 03 de 08 de 2012, de http://hdr.undp.org/en/media/FAQs_2011_HDI_ES.pdf
- Naciones Unidas. (2011). *Indicadores internacionales sobre desarrollo humano*. Recuperado el 15 de 08 de 2012, de Programa de Naciones Unidas para el desarrollo: <http://hdrstats.undp.org/es/indicadores/100106.html>
- Naciones Unidas. (15 de Mayo de 2011). *Indicadores Internacionales sobre el Desarrollo Humano*. Recuperado el 7 de Agosto de 2012, de Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo: <http://hdrstats.undp.org/es/indicadores/69206.html>
- Naciones Unidas. (2012). *Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo*. Recuperado el 06 de 08 de 2012, de <http://hdr.undp.org/es/estadisticas/idh/>
- Observatorio del Programa Presidencial de Derechos Humanos y DIH. (2006). *Dinámica reciente de la confrontación armada en el Urabá antioqueño*. Bogotá: República de Colombia.
- Ocampo, J. (s.f.). *Biblioteca Virtual Luis Angel Arango*. Recuperado el 26 de 08 de 2012, de Banco de la Republica: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/histecon/histecon9a.htm>
- Plan de Naciones Unidas para el Desarrollo. (2012). *Indicadores internacionales sobre el desarrollo humano*. Recuperado el 31 de Agosto de 2012, de Colombia: Perfil de País: Indicadores de Desarrollo Humano : <http://hdrstats.undp.org/es/paises/perfiles/COL.html>
- Plan decenal Nacional de educación. (2006). *Ministerio de Educación*. Recuperado el 23 de 10 de 2012, de <http://www.plandecenal.edu.co/html/1726/w3-propertyvalue-43510.html>
- Plan Nacional decenal de educación. (2006). *Ministerio de educación*. Recuperado el 23 de 10 de 2012, de Los diez temas y sus macro objetivos: http://www.plandecenal.edu.co/html/1726/articles-166057_10_temas_macro_objetivos.pdf

- Plan Nacional decenal de educación. (2006). *Ministerio de Educación*. Recuperado el 23 de 10 de 2012, de http://www.plandecenal.edu.co/html/1726/articulos-166057_cartilla.pdf
- Plan Nacional decenal de educación. (2010). *Ministerio de educación*. Recuperado el 23 de 10 de 2012, de Medición de avance a 2010 del sistema de indicadores: http://www.plandecenal.edu.co/html/1726/articulos-233062_recurso_1.pdf
- PNUD. (2011). *Indicadores internacionales sobre desarrollo humano*. Recuperado el 15 de 08 de 2012, de Tendencias regionales y nacionales del índice de desarrollo humano 1980 a 2011: <http://hdr.undp.org/es/datos/tendencias/>
- PNUD. (2011). *Indicadores Internacionales sobre Desarrollo Humano*. Recuperado el 17 de Agosto de 2012, de Tendencias Regionales y Nacionales del Índice de Desarrollo Humano por 1980 a 2011: <http://hdr.undp.org/es/datos/tendencias/>
- PNUD. (2012). *Indicadores internacionales sobre desarrollo humano*. Recuperado el 17 de 08 de 2012, de Tendencias regionales y nacionales del IDH por 1980 a 2011: <http://hdr.undp.org/es/datos/tendencias/>
- Portafolio. (16 de 02 de 2012). Crecieron 43% las exportaciones colombianas en 2011. *Portafolio*, 2012(10), pág. 25.
- Portafolio. (02 de 08 de 2012). Exportaciones a países con TLC vigentes van en aumento. *Portafolio*.
- Positiva al Día. (2011). Pensando en la economía colombiana del 2012. *Positiva al Día*.
- Proexport Colombia. (2011). *Colombiatrade.com.co*. Recuperado el 18 de 10 de 2012, de <http://www.colombiatrade.com.co/sites/default/files/Cundinamarca.pdf>
- Proexport Colombia. (2011). *Colombiatrade.com.co*. Recuperado el 18 de 10 de 2012, de http://www.colombiatrade.com.co/sites/default/files/Perfil_comercial_Bogota_2010.pdf
- Programa de Naciones Unidas para el desarrollo. (2011). *Naciones Unidas*. Recuperado el 07 de 08 de 2012, de <http://hdrstats.undp.org/es/indicadores/69706.html>
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. (2012). *Naciones Unidas*. Recuperado el 16 de 08 de 2012, de http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2010_ES_TechNotes_reprint.pdf
- Provias S.A. (2012). *Colombia dará un salto en inversión en infraestructura*. Recuperado el 25 de 10 de 2012, de COLOMBIA DARÁ UN SALTO EN INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA: http://proviassa.com/index.php?option=com_content&view=article&id=59:colombia-dara-un-salto-en-inversion-en-infraestructura&catid=3:noticias-de-actualidad

- Redacción ELTIEMPO.COM. (27 de 03 de 2012). Radiografía de un atraso que frena a Colombia. *El Tiempo*.
- Republica, L. (28 de 01 de 2011). *Territorio Chocoano*. Obtenido de <http://www.territoriochocoano.com/secciones/informacion-general/1375-el-puerto-de-tribuga-es-uno-de-los-10-proyectos-de-importancia-geoestrategica-para-santos.html>
- Revista de Logística. (2012). Logística portuaria: reto para la competitividad. *Revista de Logística*.
- Revista de Logística. (2012). *Revista de Logística*. Recuperado el 21 de 09 de 2012, de El contenedor: su situación y papel en Colombia: http://www.revistadelogistica.com/Contenedor_situacion_n3.asp
- Revista de Logística. (2012). *Revista de Logística*. Recuperado el 18 de 10 de 2012, de Los puertos marítimos colombianos se la juegan por la infraestructura : http://www.revistadelogistica.com/Puertosmaritimoscolombianos_n1.asp
- Revista de Logística. (s.f.). *Revista de Logística*. Recuperado el 21 de 09 de 2012, de http://www.revistadelogistica.com/Contenedor_situacion_n3.asp
- Revista Dinero. (2012). ¿Habrán luz para la Ruta del Sol? *Revista Dinero*.
- Revista Semana. (26 de Noviembre de 2010). *Así es el drama de los más pobres para acceder a la salud*. Obtenido de Semana.com: <http://www.semana.com/nacion/drama-pobres-para-acceder-salud/147946-3.aspx>
- Revista Semana. (15 de Octubre de 2011). *Semana.com*. Recuperado el 10 de Agosto de 2012, de Salvavidas a los desmovilizados: <http://www.semana.com/nacion/salvavidas-desmovilizados/165799-3.aspx>
- Rodriguez, G. (2005). *Elites, conflicto y narcotráfico en Colombia*. Bogota.
- Semana.com. (27 de 05 de 2011). Acabar con el retraso de 40 años en infraestructura . *Revista Semana*.
- Sen, A. (2012). *Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)*. Recuperado el 06 de 08 de 2012, de <http://hdr.undp.org/es/desarrollohumano/>
- Sociedad portuaria regional de Buenaventura. (2012). *Sociedad portuaria regional de Buenaventura*. Recuperado el 21 de 09 de 2012, de http://www.sprbun.com/informacion-para-comercio-exterior/situacion_portuaria/muelle.php
- Taborda, B. (2011). EL PUERTO DE URABA COMO POLO DE DESARROLLO PARA ANTIOQUIA. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana.

- Terzer. (2011). *Terzer* . Recuperado el 02 de 10 de 2012, de Comercio logística y producto: <http://www.terzer.mx/2012/09/que-son-los-ultra-porta-contenedores.html>
- UI Haq, M. (2012). *Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PDUN)*. Recuperado el 06 de 08 de 2012, de <http://hdr.undp.org/es/desarrollohumano/>
- UNESCO. (2000). *UNESCO*. Recuperado el 11 de 08 de 2012, de http://www.unesco.org/education/wef/countryreports/colombia/rapport_1.htm
- UNESCO. (2000). *UNESCO secciones analíticas*. Recuperado el 11 de 08 de 2012, de http://www.unesco.org/education/wef/countryreports/colombia/rapport_2.html
- UNESCO. (2012). *UNESCO*. Recuperado el 11 de 08 de 2012, de <http://www.unesco.org/new/es/education/about-us/how-we-work/mission/>
- Universidad de Antioquia. (2008). Contexto histórico, condiciones económicas y de salud en la región de Urabá. En D. Hernandez, & O. Gallo, *Cultura y salud en Urabá* (págs. 55-65). Medellín.
- Universidad de Antioquia. (2009). Contexto histórico, condiciones económicas y de salud en la región de Úraba. En H. David, & G. Oscar, *Cultura y salud en Úraba* (págs. 62-64). Medellín.
- Universidad Simón Bolívar. (03 de Mayo de 2009). *Desarrollo y transformación de los puertos en Colombia. Un enfoque desde las competencias laborales*. Recuperado el 30 de Agosto de 2012, de Desarrollo y transformación de los puertos en Colombia. Un enfoque desde las competencias laborales: <http://portal.unisimonbolivar.edu.co:82/rdigital/educacion/index.php/educacion/articulo/viewFile/14/13>
- Universitat Politecnica de Catalunya. (8 de 2006). *Los puertos en el transporte marítimo*. Recuperado el 20 de 10 de 2012, de portal d'accés obert al coneixement de la UPC: <http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf>
- Velez, L. (24 de 10 de 2012). *Asociación Nacional de Instituciones Financieras*. Recuperado el 26 de 10 de 2012, de Situación actual y perspectivas de la economía antioqueña: <http://anif.co/sites/default/files/uploads/Lina%20V%C3%A9lez%20-%20%20%20CCMA.pdf>
- WordReference.com. (2012). *WordReference.com*. Recuperado el 20 de 10 de 2012, de Contenedor: <http://www.wordreference.com/definicion/contenedor>



ESCUELA DE INGENIERÍA DE ANTIOQUIA

ACTA DE EVALUACIÓN FINAL DE TRABAJO DE GRADO

Fecha: (dd/mm/aa)	23/11/2012
Nombre del proyecto:	Impacto del puerto de Urabá en el desarrollo del país
Director del proyecto:	Bernardo Iván Aristizábal Correa

Nombre del estudiante	Programa académico
Felipe Echeverri Aristizábal	Ingeniería Administrativa
Ricardo Andrés Patiño Serna	Ingeniería Administrativa

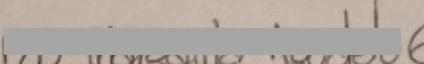
Nombre del Jurado: Elmer Escobar Ramírez

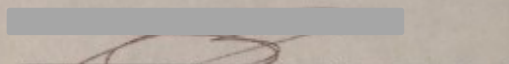
Evaluación del proyecto: Espacio exclusivo para jurado

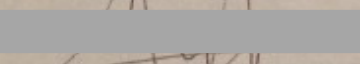
No aprobado Aprobado sin mención

con Mención Pública con Mención honorífica Trabajo laureado

Justificación del reconocimiento: (Artículo 28 del Acuerdo 11: "El director del Programa presentará el acta final de evaluación al Consejo Académico, donde consta la solicitud de mención especial debidamente justificada y el Consejo determinará si se otorga o no"). La justificación debe tener mínimo 500 palabras.


JORGE ESTEBAN MESÍAS HOYOS
Director del Programa


BERNARDO IVÁN ARISTIZÁBAL CORREA
Director de Trabajo de Grado


ELMER ESCOBAR RAMÍREZ
Jurado (Si lo hubo)

Jurado (Si lo hubo)



ESCUELA DE INGENIERÍA DE ANTIOQUIA

ACTA DE EVALUACIÓN FINAL DE TRABAJO DE GRADO

Fecha: (dd/mm/aa)	23/11/2012
Nombre del proyecto:	Impacto del puerto de Urabá en el desarrollo del país
Director del proyecto:	Bernardo Iván Aristizábal Correa

Nombre del estudiante	Programa académico
Felipe Echeverri Aristizábal	Ingeniería Administrativa
Ricardo Andrés Patiño Serna	Ingeniería Administrativa


Nombre del Jurado: Elmer Escobar Ramirez


Evaluación del proyecto: Espacio exclusivo para jurado


No aprobado Aprobado sin mención

con Mención Pública con Mención honorífica Trabajo laureado

Justificación del reconocimiento: (Artículo 28 del Acuerdo 11: "El director del Programa presentará el acta final de evaluación al Consejo Académico, donde consta la solicitud de mención especial debidamente justificada y el Consejo determinará si se otorga o no"). La justificación debe tener mínimo 500 palabras.


JORGE ESTEBAN MESÍAS HOYOS
Director del Programa


BERNARDO IVÁN ARISTIZÁBAL CORREA
Director de Trabajo de Grado


ELMER ESCOBAR RAMÍREZ
Jurado (Si lo hubo)

Jurado (Si lo hubo)