

Características De La Logística E Infraestructura De Puerto Antioquia En Las Exportaciones Antioqueñas

Characteristics of the logistics and infrastructure of Puerto Antioquia in Antioquia exports

María Isabel Guerrero Molina
Yasmín Alexandra Vásquez Suárez

Resumen

Objetivo: definir las características de la logística y la infraestructura de Puerto Antioquia en Urabá para que éste sea más competitivo frente a los demás puertos en Colombia.

Metodología: el tipo de estudio es descriptivo, la recopilación de la información se realizó a través de entrevistas semiestructuradas, se eligieron dos empresas por cada sector que interviene en la operación logística: navieras, transportista terrestre, agencia de aduana, proveedores, tercero beneficiado de puertos y comercializadoras.

Resultados: Los actores que intervienen en la operación logística están en pro de iniciar la operación automatizada, Puerto Antioquia, será la puerta de entrada del caribe, que traerá desarrollo a la región de Urabá, proporcionando rutas comerciales, abriendo oportunidades y capacidad de emprendimiento en el futuro; en el presente, es una zona que genera oportunidades de negocio y está forjando cambios en pro de mejorar la calidad de vida de la comunidad, y de la mano de la inversión de las empresas que están desarrollando la operación de comercio exterior por esta zona, además del mejoramiento de la infraestructura portuaria e incrementando las exportaciones e importaciones en el país.

Conclusión: Los procesos y tecnología portuaria son una necesidad latente de la región, el diseño del puerto está orientado a dar respuesta a las necesidades de infraestructura portuaria, asimismo, las carreteras y vías de acceso están en proceso de construcción, la comunidad será la primera beneficiada seguida del incremento de la gestión en comercio exterior en las ciudades principales del país.

Palabras clave: comercio internacional, infraestructura de transporte, instalación portuaria, transporte marítimo.

Abstract

Objective: Define the characteristics of the logistics and infrastructure of Puerto Antioquia in Urabá so that it is more competitive compared to the other ports in Colombia.

Methodology: The study type is descriptive, the information was collected through semi-structured interviews, two companies were chosen for each sector involved in the logistics operation: shipping companies, land transport, customs agency, suppliers, third parts were benefited from ports and marketers.

Results: The actors involved in the logistics operation are in favor of starting the automated operation, Puerto Antioquia, will be the gateway to the Caribbean, which will bring development to the Urabá region, provided trade routes, opening opportunities and entrepreneurship in the future; At the present, it is an area that generates business opportunities and is forging changes in order to improve the quality of life of the community, and hand in hand with the investment of companies that are developing the foreign trade operation in this area, besides the improvement of the port infrastructure and increasing the exports and imports in the country.

Conclusion: Port processes and technology are a latent need of the region, the design of the port is oriented to respond to the needs of port infrastructure, also, roads and access roads are under construction, the community will be the first benefited followed by increased management in foreign trade in the main cities of the country.

Keywords: international trade, transport infrastructure, port installation, maritime transport.

Introducción

Durante años, diferentes gobiernos, empresarios y productores, han proyectado la región del golfo de Urabá como una zona de desarrollo y de mejoramiento en la competitividad para el comercio exterior. Si bien, en Colombia se le ha dado una proyección a los puertos ubicados en el Caribe como Cartagena, Barranquilla y Santa Marta o en el Pacífico al puerto de Buenaventura, por su ubicación, posición estratégica y trayectoria en su funcionamiento, se visiona, desde los intereses propios del departamento de Antioquia, la zona de Urabá, que a

la fecha ha traído consigo beneficios para la región y en especial para los urabaenses, con la generación de empleo; por otro lado, las características de la infraestructura de las obras viales que se están construyendo ocasionan un impacto para el departamento de Antioquia en pro de su desarrollo logístico e infraestructura en temas portuarios.

Las comercializadoras existentes, han realizado los procesos de exportación e importación de manera eficiente y eficaz, logrando que Urabá tenga una expansión en los últimos años, su mercado principal ha estado orientado a la comercialización de productos perecederos, como el plátano, banano, aguacate y piña, sin embargo, éstas empresas, han incursionado en otro tipo de productos perecederos y no perecederos, que han permitido que los empresarios puedan acceder por las terminales comercializadoras de Uniban y Banacol, de manera óptima, y bajo costos competitivos en otros bienes.

Las empresas que realizan los procesos de comercialización internacional, se encuentran ubicadas en el interior del país, esto es un hecho que le permite a la administración del departamento de Antioquia estar a la vanguardia en los proyectos, reformas y planeación de beneficios portuarios como el mejoramiento y construcción de carreteras, con el fin de disminuir las distancias entre los puntos de distribución, asimismo, como mejorar el servicio de transporte hacia Urabá.

Ahora bien, los proyectos presentados para el mejoramiento de las carreteras y de la infraestructura logística, han tenido avances significativos, y en unos años que la construcción finalice, serán punto de impacto positivo para las operaciones logísticas en el departamento de Antioquia y en especial en la región de Urabá, se presenta la situación actual de la región, sus avances, sus expectativas y los adelantos de las terminales que hacen la operación portuaria.

Métodos y materiales

El artículo, plantea una investigación de tipo descriptivo, cualitativo, de la realidad de las terminales comercializadoras que existen en Urabá para la exportación e importación de frutas y de productos terminados para llevar a cabo las operaciones portuarias. A su vez, es una metodología comparativa porque se realiza un análisis de las concesiones de los tres puertos que están en la zona: Puerto Antioquia, Puerto Pisici y Puerto Darién.

La recolección de la información se realizó por medio de entrevistas semiestructuradas que ayudan a verificar la realidad de las terminales comercializadoras en Urabá respecto al proyecto de Puerto de Antioquia y las demás concesiones aprobadas por el gobierno nacional. Se realizaron 11 entrevistas, enfocadas a los gerentes, gerencia servicios logísticos, gerencia de servicios sociales, directores de aduana, directores logísticos y ejecutivos comerciales, tres (3) de estas empresas, son socios del consorcio Puerto Antioquia.

La cadena logística está conformada por los transportistas terrestres, aduana, proveedores, terceros beneficiados de puertos, comercializadoras y navieras, para este artículo se presentarán como:

Cadena Logística entrevistada	Código
Aduana	A1
Aduana	A2
Naviera	N1
Naviera	N2
Agencia Marítima	Am1
Agencia Marítima	Am2
Proveedor	Pv1
Proveedor	Pv2
Tercero beneficiado de puerto	Tbp1
Tercero beneficiado de puerto	Tbp2
Transportista terrestre	Tt1
Transportista terrestre	Tt2
Terminal – Comercializadora	Tc1
Termina - comercializadora	Tc2

Tabla 1. Metodología, Cadena Logística. Elaboración propia. 2019

Se realizó un rastreo de artículos científicos, material bibliográfico y bases de datos especializadas, asimismo, se consultó en páginas oficiales como el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, ProColombia, Agencia Nacional de Infraestructura – ANI - y demás entidades que dan respuesta a las operaciones portuarias realizadas en el país.

Resultados

Se presentan los resultados de investigación teórico conceptual:

Antecedentes

Urabá es una subregión, ubicada al norte al departamento de Antioquia, conformada por 11 municipios, con una extensión de 11.664 km², considerada la “*mejor esquina de Suramérica*” (Aparicio, 2009) debido a que es geocentro de Latinoamérica, cuenta con la única cordillera intertropical en el mundo, y tiene una extensión de 450 km² de los 1500 Km² del Golfo de Urabá, rodeado de aguas marítimas en el litoral caribe (Gobernación de Antioquia, 2019).

Una de las ciudades más influyentes de esta subregión es Apartadó, considerada capital de Urabá, se encuentra cerca al mar y es considerada como zona con régimen aduanero especial (Régimen Aduanero, 2018), la distancia terrestre entre la capital de Antioquia Medellín y Apartadó es de 336 km², en el dialecto indígena, el nombre de la ciudad, significa tierra de plátano.

El distrito de Turbo, fundado en 1840, se encuentra a 32 km de Apartadó por la carretera 62, tiene la mayor extensión de tierra del Golfo de Urabá, este territorio se considera líder en los cultivos de plátano, banano, maíz y yuca, además de ser un foco de desarrollo para los comerciantes e inversionistas. (Banco de desarrollo de América Latina, 2018)

Apartadó y Turbo, son comunidades independientes que comparten su desarrollo, están a una distancia de 30,8 km, en las últimas décadas han estado sujetas a la apertura de las carreteras desde el interior del país hacia el mar, a través de la historia han pasado varios visionarios de la región que han considerado que la zona de Urabá, por su actividad comercial e

infraestructura puede albergar a empresas de comercio y de servicio nacionales e internacionales, es un territorio que ha sido protagonista de hechos de violencia, eventos ya superados en los últimos años, su gente se caracteriza por la pujanza y el empeño que convoca a varias culturas y razas, con la motivación de convertirse en una zona de oportunidades y de mejoramiento de su calidad de vida, gracias a la riqueza, biodiversidad y pluriculturalidad del municipio que es una zona tropical de gran diversidad y potencial productivo (Municipio de Apartadó, 2019) y (Alcaldía Municipal de Turbo, 2019)

La infraestructura portuaria en Urabá, está compuesta por dos terminales privadas: Banacol y Uniban, estas empresas cuentan con instalaciones portuarias que atienden la necesidad de exportación de la industria de varias empresas locales y nacionales, son comercializadoras internacionales, actúan como conglomerado industrial y comercial, en sus inicios realizaban la operación de exportación de banano y plátano, en la medida de consolidación a nivel nacional han abierto la comercialización a otras frutas como piña, coco, aguacate, ñame, gulupa, entre otras, especializándose en el mercado de perecederos; y a su vez, han abierto la operación de comercio exterior a otras empresas de otros sectores no perecederos como el sector automotor, del cuidado y aseo personal, entre otras, con el fin de abrir nuevos mercados y oportunidades para la región.

Terminales – Comercializadoras internacionales

Banacol.

Banacol nace en 1980, hace parte de un grupo empresarial que lleva el mismo nombre, cuenta con 39 fincas propias bananeras con alrededor de 7000 hectáreas de producción de banano, el principal destino es el territorio europeo, esta empresa es líder en el cultivo de banano, producen piña variedad Gold y en la comercialización de servicios logísticos, tiene presencia en Costa Rica, y realiza la comercialización de productos con Estados Unidos, Canadá y Europa.

Esta empresa, es una operadora logística portuaria de Urabá, en el periodo entre el 2012 y 2014, la empresa redefine su modelo de negocio, gracias a la transformación logística que ha

tenido la zona; anteriormente, Banacol tenía un barco, se hacía la producción, la comercialización y la distribución integralmente de la fruta directamente en la terminal, se transportaba a la bodega (propia) en destino y se hacía la entrega al cliente final. Posterior a esto, se enfocaron en el esquema de comercialización, a la venta directa en el mercado por medio del término de negociación *Free on board* (FOB), posterior a esto, la comercializadora decide no continuar con el servicio de la línea naviera; y en el año 2014, la empresa junto con su principal aliado, *Dole Food Inc*, que tiene el 90% de la producción, adquieren las fincas de banano de la empresa Banacol en Costa Rica. (Tc1, 2019) Toda la actividad productiva y logística de esta compañía se concentra en Urabá y da la apertura para otras líneas navieras (Banacol, 2019)

La compañía, implementó el Sistema de Identificación y Comunicación GS1, el cual verifica el cumplimiento de los estándares globales para mejorar la cadena de abastecimiento (GS1 Colombia, 2019); cuenta con la certificación *Customs Trade Partnership Against Terrorism* - C-Tpat de nivel III - Comercial contra el Terrorismo (FITAC, 2017) que son las mejores prácticas validadas y exceden los “*Criterios de Seguridad Mínimos*”. (C-tpat, 2019).

En Urabá, la compañía cuenta con dos instalaciones, una de ellas, se encuentra ubicada en Zungo y la otra en Nueva Colonia en el municipio de Turbo, la operación se realiza por medio de barcazas, con una capacidad de transporte entre 4 y 12 contenedores, y equipos de carga entre 10 y 30 toneladas anualmente.

Uniban

C.I. Unión de Bananeros de Urabá S.A., inicia sus labores en 1966, con la razón social de empresa bananera Uniban, y en 1982, cambian para convertirse en comercializadora internacional. Su actividad comercial está concentrada en la región del Urabá Antioqueño y tienen operaciones en la región del Magdalena y la Guajira. (Uniban, 2019)

La empresa *Fyffes NA*, es su principal aliado desde 1975 para comercializar los productos en la Unión Europea y en el Este de Europa, en el 2006, la empresa adquiere a la Promotora Bananera S.A - Probán en Santa Marta, esta negociación les permitió ganar posición comercial en Europa. (Uniban, 2019)

La empresa cuenta con el Sistema de Gestión de Productividad SGP, con el objetivo de buscar el incremento en la productividad por medio de la aplicación de buenas prácticas agrícolas; cuenta con el Sistema de Información Geográfico – SIG, que permite monitorear los indicadores de productividad en los cultivos; cuenta con programas de formación en liderazgo con el fin de impactar a los colaboradores y trabajadores; y para la tecnificación de los procesos cuenta con el Tropi Movil, que es una aplicación para registrar procesos de empaque, lectura de etiquetas y remisión de producto. (Uniban, 2019)

Estas dos terminales, tienen una trayectoria de mas de 50 años manejando operaciones de comercio exterior, si bien no hay puerto, realizan la operación portuaria de manera que ya han consolidado una experticia que será puesta en pro de la proyección de Puerto Antioquia.

Líneas marítimas

Las dos primeras líneas marítimas que entraron a operar en la zona de Urabá fueron CMA - CGM y HAMBURG-SUD, posterior a esto, en el año 2015, fue un año de ajustes y de aprendizaje, donde las empresas agrícolas obtuvieron un porcentaje muy grande de la producción en pallets a contenedores, para ese entonces se manejaba un porcentaje de participación de 80/20. (Tc1, 2019)

Según el Agente marítimo y representante portuario (Turbaduana, 2019), algunas de las líneas navieras que se manejan son:

- CMA-CGM Colombia S.A.S.
- Cool Carriers A.B. - Suecia
- Dole Ocean Cargo Express - Costa Rica
- Fyffes International - Costa Rica
- GreenSea Chartering bvba – Bélgica

- Hamburg Süd Colombia Ltda
- Maersk Colombia S.A.
- Marfret Compagnie Maritime - Colombia
- Mediterranean Shipping Company - Colombia
- SeaLand Colombia
- Seaboard de Colombia S.A.
- Seatrade Reefer Chartering N.V. - Bélgica
- Star Reefers - UK
- StreamLines N.V., - Curaçao

Colombia es un país que tienen procesos de comercio exterior a través de varios puertos en el Caribe y el pacífico, y está en mora de la construcción de tres (3) puertos. Una vez estén en funcionamiento los puertos en el Golfo de Urabá y el Darién, se proyectará al país, como uno de los más competitivos en el ámbito internacional.

La producción de la región y de las zonas aledañas al departamento de Antioquia, serán beneficiados para la comercialización de sus productos, con precios competitivos, y la comercialización de los mismos en nuevos mercados. Desde la administración de Puerto Antioquia en cabeza de sus socios comerciales, se prevé la sistematización de todos los procesos, a través de la mejora continua, sin embargo, se debe establecer las limitantes de la realidad antes de la construcción del puerto.

Según el entrevistado A1 (2019) en los retrasos del inicio de la construcción del puerto se deben a circunstancias de temas legales, éstos han retrasado el avance del proyecto, sin embargo, la concesión se encuentra vigente, existe el apoyo político y gubernamental y se están realizando encuentros con la comunidad.

Igualmente, para el entrevistado Tc1 (2019) uno de las principales limitantes que tiene el inicio de la construcción del puerto es la posesión de tierras, los intermediarios cambiarios no desembolsaran dinero alguno hasta una resolución de las reclamaciones existentes por parte de la comunidad que indica que estos terrenos les pertenecen. Estos aspectos restrictivos, hacen que la ejecución esté detenida y se denote incertidumbre entre los habitantes del sector de Turbo y Apartadó.

Los entrevistados Tc1 y Tc2 (2019), indican que hoy en Urabá hay una operación portuaria, que, si bien no es un puerto, funciona como tal, las responsabilidades propias del comercio exterior se realizan y se hacen efectivas de acuerdo a la ley, la transformación logística que ha tenido la zona ha permitido tener avances significativos y eso está explicado en un cambio de modelo de negocio que han tenido las empresas comercializadoras agrícolas directamente desde la zona bananera.

Para el entrevistado A2 (2019) la operación de Comercio Exterior en Urabá es pequeña, desde hace 20 años operan aproximadamente de tres a cuatro agentes de aduana con una zona aduanera pequeña en Turbo, los cuales recepcionan carga de Panamá, en una operación donde no hay puerto, realizándose todo de manera rudimentaria, donde se hace descargue de la carga a granel y se traslada a diferentes depósitos aduaneros.

De acuerdo con una de las navieras, N2 (2019), países como Costa Rica, se han consolidado como zonas especializadas en el manejo de la operación con contenedores refrigerados para exportación, por otra parte, Turbo, tiene procesos similares a este tipo de operación, identificando dicha región con cambios positivos en la zona de Urabá, con el fin de mejorar los procesos en comercio exterior.

Es así como las compañías navieras están abiertas a transportar cualquier tipo de carga seca de otras industrias diferentes al banano siempre y cuando cumpla con los requerimientos de seguridad marítima operativa para Uniban o Banacol, la percepción del mercado, es el miedo o temor del cliente para iniciar cualquier operación por esta zona por temas de seguridad y

operatividad en Turbo, esta es diferente a la que se maneja por el puerto de Cartagena o por el puerto de Buenaventura, y genera unos costos adicionales en el flete de exportación, en la zona de Urabá, se pueden ahorrar costos en transporte y en tiempos con la aduana, por medio de la vía panamericana, el ahorro previsto será del 30% fletes terrestres en el trayecto entre Medellín y el eje cafetero y alrededor del 35% en el trayecto desde Bogotá.

Ahora bien, en la práctica, el cliente final, será quien realice la valoración de su preferencia del puerto y podrá tomar su decisión basada en costos, tiempo, y procesos generados para realizar la operación. Puerto Antioquia, presentando sus beneficios y oportunidades logísticas y de infraestructura, frente a la operación de los otros puertos nacionales, los cuales tienen una trayectoria en comercio exterior.

Por otro lado, una de las agencias marítimas (Am1, 2019), que cuenta con 45 años de experiencia, ha visto el crecimiento de la región, informaron que el producto estrella ha sido la comercialización del banano, y a su vez, han visto la integración de otros productos perecederos y no perecederos, que se han venido potencializando a través de los años, como el aguacate, mango, tomates, flores, entre otros, esta dinámica de comercialización de nuevos productos hace que las agencias marítimas se apoyen en las navieras para la creación de nuevas rutas de expansión, dinamizando los mercados compradores, como Europa y Estados Unidos, los cuales son los representantes en mayor proporción dentro de la negociación para el transporte marítimo, mientras que las comercializadoras apoyan la labor logística dentro de la operación (montaje del barco como pago de faros, pago de armadores, consecución y pago de tripulación, corregir problemas de sanidad entre otros).

A su vez los terceros beneficiados del puerto (Tbp1, 2019), (Tbp2, 2019), y los Transportistas terrestres (Tt1, 2019), (Tt2, 2019), señalan los frentes de la cadena logística como lo es desde las fincas bananeras y otros productos agrícolas que se han ido potencializando en la zona, teniendo presente el método de siembra, riego, producción, empaque, embalaje, tramites logísticos y aduaneros los cuales se dimensionan desde una perspectiva de más agilidad para la realización de cada uno de estos procesos, debido a la

constante dinámica que saldrá de la construcción de los puertos en relación a compras y ventas agrícolas, el transporte terrestre se potencializa desde las vías como Mar 1 y Mar 2, incluyendo el túnel del Toyo, que permitirán reducción en los tiempos de tránsito al golfo de Urabá, esta sinergia y relación de variables promoverán el desarrollo y sostenimiento de la región, en el futuro las Autopistas de la Prosperidad, permitirán ahorros de tiempo y de distancia, y facilitarán hasta un 25% de ahorro en los trayectos desde Medellín y el eje cafetero y del 15 % para Bogotá. (Puerto_Antioquia, 2015)

Se realizaron entrevistas a dos de los proveedores que actualmente participan con la operación en las terminales comercializadoras en Turbo, (Pv1, 2019) y (Pv2, 2019), y éstos concuerdan en el análisis que se hace a futuro del empleo en el Urabá antioqueño, con la proyección que sería la construcción de los tres puertos, entre ellos, Puerto Antioquia, hoy a nivel regional la tendencia del empleo en Urabá se mira desde el aspecto demográfico, la transformación física territorial, los procesos de integración territorial y las apuestas productivas territoriales, todo esto enfocados a un impacto de desarrollo en la región, con los puertos, la perspectiva crece desde una mirada de especialización en diferentes áreas tanto operativas como administrativas; donde se requieren personas con habilidades, capacidades y conocimientos en funciones con orientación definida hacia la parte de navieras, puertos, aduanas, logística del transporte marítimo, estibas, desestibas, agentes de carga, agentes de aduana, actualidad y normativa aduanera decreto 1165 del 2 de julio 2019, procedimiento operativo de importación y exportación, consecución de nuevos mercados entre otros.

Discusión

Puerto Antioquia

El proyecto “Puerto Antioquia” nace en el año 2016, la Gobernación de Antioquia firma el 15 de noviembre de 2017, el acta de Entendimiento para la construcción de Puerto Antioquia, con el fin de promover la construcción de un puerto internacional que permita impulsar los negocios para dinamizar la economía local y nacional. (Uniban, 2017). El promotor y gestor

del proyecto es PIO S.AS, “empresa *holding* dedicada a la implementación y gestión de servicios de infraestructura portuaria y logística” (PIO SAS, 2019).

Los socios del proyecto son CMA CGM, empresa naviera y de transporte de contenedores francesa dirigida por Jacques Saadé. Es la tercera compañía mundial en el transporte de contenedores, operando 200 rutas marítimas entre 400 puertos de 150 países diferentes (CMA CMG, 2019). Para el entrevistado N1 (2019) desde la casa matriz en Marsella la inversión en Puerto Antioquia es estratégica, un referente es la ubicación del puerto el cual está directamente en el golfo de Urabá, el interés de CMA CGM de recalcar en Turbo fue a raíz del potencial de exportación de banano que se maneja desde esta zona, al igual que un estudio y análisis del mercado en relación a las empresas y su interés de utilizar puerto Antioquia en el momento que sea construido, esta investigación arrojó para CMA-CGM un eco positivo de las agrupaciones, es así como esta compañía inicia la recalada con unos contratos globales que cerraron con algunas multinacionales de banano las cuales son las grandes compradoras y comercializadoras a nivel mundial.

Uniban, Banacol, Banafrut, CI Tropical, Agrícola Santamaría, Gobernación de Antioquia, Grupo Pío SAS, la inversión es de US\$600 millones, operará barcos de contenedores secos y refrigerados, vehículos, graneles secos, frutas y carga general. (Uniban, 2017). El contrato de concesión se firmó entre la Sociedad Puerto bahía Colombia de Urabá y la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, por 30 años, el terminal estará diseñado para buques portacontenedores de gran magnitud. (Uniban, 2019)

El proyecto contempla que el puerto sea multipropósito con un calado de 15 metros, con un movimiento anual de 7 millones de toneladas de carga, capacidad de 1.200.000 Teus (contenedores normales de 20 pies) y movimiento de 90 mil vehículos. El puerto estará ubicado en el corregimiento de Nueva Colonia, donde los socios tienen unos espacios de tierras que están conectados a la ubicación geográfica, allí, se encuentran las zonas de fondeo, se proyecta la creación de un viaducto de alrededor de 4.5 kms para llevarlos desde tierra hasta altamar, ese viaducto es sobre el Río León y sobre la parte de fondeo, que es dentro del

mar, dentro de la misma zona. (Aduanimex, 2019) asimismo, la infraestructura que se proyecta está considerada como la última generación, utilizando un sistema de identificación OCR para generar una fluidez en la entrada. (Puerto Antioquia, 2019)

La Sociedad Portuaria de Antioquia S.A.S. estará ubicada sobre el Atlántico, más cerca de los principales centros de producción y consumo del país, la carretera actual, cuenta con especificaciones para el tránsito de vehículos de carga, el tiempo entre Medellín y Urabá está en diez (10) horas. Sin embargo, dentro de la proyección de la zona está la construcción de las Autopistas de la Prosperidad: Mar I: vía entre Medellín y Santa Fe de Antioquia, y Mar II: vía entre Cañas gordas y El Tigre, además del Túnel del Toyo, una obra que tiene alrededor de 37.6 kilómetros de vía, que optimizarán las actividades de comercio exterior de la región. (PIO SAS, 2019) estas obras tienen como meta la reducción de tiempos de tránsito entre Medellín y la región de Urabá, así mismo beneficiará la conectividad del sistema vial de otras zonas de país incluyendo el centro del país.

Ciudad	Bogotá (km ²)	Medellín (km ²)	Cali (km ²)	Manizales (km ²)	Armenia (km ²)
Apartadó - Turbo - Nueva Colonia	739	340	779	534	607
Cartagena	1101	643	1012	837	910
Barranquilla	1095	708	1130	863	1082
Santa Marta	970	858	1218	962	1051

Tabla 2. Distancia entre los municipios principales de Urabá y el resto del país. Fuente: (Puerto Antioquia, 2019)

La Autopista de la Prosperidad, está diseñada bajo la concesión vial 4G, a este proyecto pertenece el proyecto del Túnel del Toyo, que cuenta con 18 túneles, 29 puentes, que atraviesan la cordillera occidental y cuenta con 16,7 km en vías nuevas, el túnel tendrá una extensión de 9,73km, el primer tramo, es entre Cañas gordas y Giraldo y está a cargo de la Gobernación de Antioquia y la Alcaldía de Medellín. (Tunel del Toyo, 2019).

Hoy por hoy, la carretera comunica al Área Metropolitana con 11 de los municipios de la zona de Urabá se realizar a través de la vía Dabeiba – Turbo, aun así, solo el 17% corresponde a carreteras pavimentadas. (Banco de desarrollo de América Latina, 2018)



Ilustración 1. Proyecto Túnel del Toyo y sus vías de acceso. Fuente: Tunel del Toyo, 2019.

La conexión Mar 2 tiene una longitud de 250 km. La concesión realizará el mejoramiento de la calzada actual en el tramo Cañasgordas – Uramita, la operación y mantenimiento de la vía entre los municipios de Uramita y Dabeiba, mejoras puntuales de trazado y la rehabilitación del resto del tramo Dabeiba-Mutatá, la rehabilitación del tramo Mutatá - El Tigre y el mantenimiento y operación desde El Tigre a Necoclí.

Esta conexión vial tendrá 63 puentes, 15 túneles y 7 intersecciones viales, esta carretera no tendrá doble calzada (Autopistas Urabá, 2019)

El proceso logístico para la llegada de contenedores a las terminales de Urabá se entiende bajo unos conceptos específicos que dan claridad del proceso. De acuerdo con (DIMAR, 2019), los siguientes términos, se deben tener definidos para comprender la operación:

“Fondeo: Anclar la embarcación dentro de aguas portuarias; Atraque: Colocar la embarcación en muelle o tierra, se detiene la carga, en este caso los contenedores; Desestiba: Proceso de manipulación de mercancía en el buque para bajarla y dejarla al costado de este; Estiba: Proceso de manipulación de mercancías con dos partes específicas entrada a la bodega y almacenamiento; Carga y descarga: Proceso en el cual la mercancía se encuentra en el medio de transporte terrestre”.

Una vez arriba el buque a puerto, este debe fondear en la zona de pilotos, área que se encuentra demarcada en la carta del golfo de Urabá, a la espera de la visita oficial de la autoridad marítima (Capitanía de Puerto), en compañía de los agentes marítimos y demás entidades de control como: DAS, ICA, DIAN, policía antinarcótico; posteriormente a la visita, si éste no presenta ninguna novedad, es abordado por un Piloto Práctico de los que operan en la zona quien lleva la nave hasta la zona de cargue, en esta zona el buque fondea para iniciar las maniobras de cargue y descargue.

La carga de banano o plátano, es empacada en cajas de cartón en pallet y en *container*, traídos desde los embarcaderos de las distintas compañías bananeras ubicados en los canales de Zungo y Nueva Colonia, en bongos halados por remolcadores hasta la zona de cargue frente a la desembocadura del Río León en tiempo de invierno, la cual queda a una distancia aproximada entre 4 y 7 millas náuticas dependiendo del embarcadero, o a la zona de cargue frente al Río Leoncito en épocas de verano, la cual está a una distancia aproximada entre 8 y 13 millas náuticas, el mismo procedimiento se realiza para el descargue de insumos, que por el contrario son llevados a los distintos embarcaderos de las compañías bananeras.

Según el Centro de investigaciones oceanográficas e hidrográficas de Cartagena:

Los buques que realizan la ruta Turbo Coco Solo Turbo, estas embarcaciones por lo general son de bandera colombiana, una vez arriban al puerto atracan en el muelle de la estación de guardacostas a la espera de la visita oficial, de no presentar ninguna novedad posteriormente fondea frente a dicho muelle para empezar la maniobra de

descargue, la cual se realiza a través de embarcaciones de madera con motores fuera de borda, las que se encargan de llevar las mercancías a tierra para ser distribuidas en las distintas bodegas. Abriendo las perspectivas en temas de tiempo, logística y costos a los usuarios de comercio exterior. (DIMAR, 2019)

La diferencia de la operación que se realiza en Urabá frente a los demás puertos radica en la operación, es decir, una motonave que atraca en la madrugada se descarga en el menor tiempo posible programado, ese trayecto tiene una duración de alrededor de 12 horas, posterior a esto, entregan al agente de aduana, y llevan la mercancía para descargue en el muelle, esto quiere decir que, en tiempos óptimos, al día siguiente se tendrá un reflejo en el sistema aduanero de la DIAN.

De acuerdo con A1 2019, la región de Urabá es la aduana en Colombia, donde la operación aduanera de importación y exportación es más ágil y eficiente comparado con los demás puertos en Colombia, el poco volumen de carga hace que esta pueda ser planeada en relación al proceso aduanero cinco días antes de llegada la motonave y al esta arribar a terminal sea entregada al agente de aduana estando digitalizada para ser transmitida a la DIAN para pago de tributos aduaneros por medio de pago electrónico, consecuencia de esto es debido a los pocos usuarios de comercio exterior que existen en el momento en la zona, frente a un número bajo de operaciones realizadas, lo que permite tener un nivel de competitividad en los procesos operativos frente a los demás puertos.

Puerto Antioquia busca una apertura frente a los procesos logísticos y operativos, esto incluye el ingreso y permanencia de líneas navieras y motonaves que admitan que el comercio exterior en Urabá fluya, las comercializadoras operan bajo dos terminales que pueden manejar aproximadamente cien operaciones mensuales, según esto, las exportaciones y las importaciones en Urabá no son muy frecuentes ni voluminosas, la nueva cara de esta región con carreteras avanzadas en 4G, obras de infraestructura comercial y de vivienda hacen que el gremio industrial antioqueño, el eje cafetero y del interior del país coloquen su atención en esta zona y Urabá se mire más por estrategia comercial. (Aduanimex).

Para el entrevistado Tc1 (2019), La expectativa de las personas naturales y empresas jurídicas del sector de comercio exterior sobre la operación en pallets es considerada insegura y poco confiable técnicamente, pese a que esta logística en los últimos años ha sido ajustada, siendo cada vez más certera según la experiencia y la trayectoria de las empresas agrícolas. En base a esta dinámica para el año 2016, las líneas navieras dimensionaron su línea de negocio y comenzaron a llegar a la región de Urabá no solo a almacenar banano, sino otro tipo de frutas como lo son : fresas, uchuva entre otros es decir diversificaron las cargas y del año 2015 al 2016, se inició ajustes en los contratos agrarios, de esta manera las grandes compañías compradoras de este tipo de producto abren su oferta de líneas marítimas diferentes a CMA CGM y HAMBURG-SUD, bajo unos requerimientos específicos que se ajustan a sus necesidades entre las que comienzan a participar algunas como lo son Maersk, MSC.

Efecto de esto, es que en la actualizad, en la región de Urabá, se ha dinamizado y se contempla con otra perspectiva de negocios a futuro; ahí están las grandes líneas marítimas del mundo, las cuales iniciaron una rotación y una concentración dedicada a la producción bananera, sin embargo, han realizado operaciones de comercio exterior con otro tipo de productos con conexiones a cualquier destino, abriendo acceso a otros mercados diferentes a los terrenos bananeros, para esto, los ajustes en las terminales se han ido incrementado por la diferencia de la operación bananera con las demás cargas, algunas de las particularidades que se han venido desarrollando son los cuartos fríos de los cuales hay uno en Zungo y otro en Nueva Colonia, esto hace parte de una visión a futuro con desarrollo para la zona aun antes de que se realice Puerto Antioquia.

Después de creado el puerto, las comercializadoras agrícolas deben escoger la terminal que las líneas marítimas de los clientes decidan el negocio de Puerto Antioquia en Urabá es comercialización y venta de frutas, donde se construyen alrededor de estos parques industriales que prestan todos los servicios logísticos operativos enfocados a las cargas perecederas, para lo cual algunas de las empresas comercializadoras agrícolas han construido un conocimiento y aprendizaje integral en este tema, generando con esto confianza para los

exportadores que no ven esta fortaleza en otros puertos como Santa Marta, Cartagena, Buenaventura o Barranquilla. (Banacol)

En la región de Urabá existen otros proyectos que van de la mano con Puerto Antioquia:

- a) *Puerto Turbo Pisici S.A.*, más conocido como Puerto Pisici, tiene como objeto la operación, mantenimiento y administración de puertos y terminales portuarias. El evento de la “Primera piedra” fue realizado el 12 de mayo de 2017. Estará ubicado en la cabecera urbana de la Bahía de Turbo, con una extensión de 39 hectáreas lindan con caños Higino, Casanova, las Yuquitas y el litoral de la bahía y en cercanías está ubicado el Aeropuerto Gonzalo Mejía, la DIAN y DIMAR. (Puerto Pisici, 2019)

- b) *Darien International Port*, es un convenio entre la Sociedad Promotora de Infraestructura de Antioquia – Spiasa con otras empresas entre ellas Concreto y Grupo Elemental, contará con el apalancamiento de una firma brasilera, estará ubicado en Necoclí, con este último hay cuestionamiento por la ubicación geográfica, debido al comercio real se encuentra en Apartadó, Chigorodó, Carepa y Turbo. (Construcción Panamericana, 2018)

Puerto	Ubicación	Inversión (estimado)	Empleados (estimado)	Capacidad (anual)	Área	Características
Puerto Antioquia Sociedad Bahía de Urabá Colombia de Urabá	Nueva Colonia – Golfo de Urabá	USD\$600 millones	1.800 funcionamiento 1000 construcción 10 mil empleos directos en actividad	Buques mercantes (6.6 toneladas) 7'000.000 toneladas, 600.000 Teus/año	35 hectáreas de terreno	Puente, viaducto de tres carriles de 4,8 kilómetros de longitud que desemboca en el muelle de 570 metros de largo x 100 metros de ancho
Puerto S.A.	Bahía de Turbo	USD 500 millones Desarrollado en tres fases.		Buques Post New Panamax de 56m, capacidad 14 mil contenedores 1'600.000 toneladas 450.00 Teus/año	Primera fase: 10 hectáreas, 760 metros de muelle por 50 de plataforma.	Canal navegable de 5.700 metros de largo x 100 metros d ancho. Profundidad de 16 metros y dársenas de giro.
Darién International Port	Necoclí	USD 1000 millones	16 empleos directos y 300 mil indirectos	Buques post Panamax, calado entre 12 y 14 m 9'000.000 toneladas 400.000 Teus/año	Primera fase: 650 mt2, 65 hectáreas en tierra	Muelle de 300 metros de longitud, calado de 15,5 metros para atender los diferentes tipos de cargas.

Tabla 3. Características proyectadas de los puertos en Urabá. Fuente: Elaborado con datos de la Cámara de Comercio de Urabá y Puertos: Puerto Antioquia, Puerto Pisici y Darién Internacional Port. 2018.

Conclusiones

Los empresarios colombianos, se deben preparar para ser aún más competitivos, las acciones de mejoramiento que se están presentando en el país, en materia de logística, ampliación de las vías, y proyectos de expansión portuaria, permiten que éstos puedan realizar sus procesos de comercio exterior de manera asertiva.

En la actualidad son los puertos del caribe y del pacífico quienes realizan las operaciones de mayor complejidad y en mayor proporción y la región de Urabá, a través de las comercializadoras está realizando su gestión de manera eficiente y responsable, cumpliendo con los requisitos de exportación y de importación, además preparándose para los cambios que se vienen en materia de exportación, ajuste de precios, costos y de servicios entre los puertos para evitar la “migración” de los clientes, aplicación de estrategias de fidelización para mantener los servicios y la carga en cada puerto a nivel nacional.

En la proyección se mejorarán las condiciones de competitividad para toda la cadena logística que interviene como: aduanas, navieras, agencias de carga, proveedores, transportistas, y todos los terceros serán beneficiados, sin embargo, queda un sinsabor, frente a la realidad que se vive en la región de Urabá, dado que por los diversos motivos expresados en este documento, el puerto aún no inicia su construcción, es entonces que la motivación está latente para poner en marcha el proyecto tan anhelado por una comunidad que desea emplearse y ser parte de la cadena de valor de una región.

Los proyectos de infraestructura vial, como Mar 1 y Mar 2 están en gestión, la inversión del gobierno departamental y nacional está enfocada en la proyección de la región, y se convertirá en una de las fortalezas de la región.

Referencias Bibliográficas

- Aduanimex. (09 de 04 de 2019). Recolección de información por medio de entrevista semiestructurada. (M. Guerrero , & Y. Vásquez, Entrevistadores)
- Alcadía Municipal de Turbo. (28 de 04 de 2019). *Alcadía Municipal de Turbo*. Obtenido de <http://www.turbo-antioquia.gov.co/municipio/nuestro-municipioA>
- Aparicio, J. (2009). La mejor esquina de suramérica: aproximaciones etnográficas a la protección de la vida en Urabá. *Antípoda*(No. 8 enero-junio), 87-115.
- Autopistas Urabá. (19 de 06 de 2019). *Autopistas Urabá*. Obtenido de <http://autopistasuraba.com/>
- Banacol. (14 de 06 de 2019). *Banacol Historia*. Obtenido de <https://www.banacol.com/historia/>
- Banco de desarrollo de América Latina. (2018). *Una apuesta por la competitividad de Urabá*. Bogotá: Instituto de Ciencia Política Hernán Echavarría Olózaga.
- CMA CMG. (4 de 08 de 2019). Obtenido de <https://www.cma-cgm.com/>
- Construcción Panamericana. (12 de 02 de 2018). Obtenido de <https://www.construccion-pa.com/noticias/proyecto-darien-international-port-sera-financiado-por-firma-brasilena/>
- C-tpat. (14 de 06 de 2019). *Customer Trade Partnership Against Terrorism*. Obtenido de <https://ctpatsecurity.com/level-3-spanish/>
- DIMAR. (5 de 04 de 2019). *Centro de investigaciones oceanográficas e hidrográficas de Cartagena*. Obtenido de https://www.cioh.org.co/derrotero/index.php?option=com_content&view=article&id=188&Itemid=229
- España, M. d. (s.f.). *Operaciones y Servicios Portuarios*. España. Obtenido de https://sede.fomento.gob.es/sede_electronica/lang_castellano/
- FITAC. (2017). XIX Congreso Internacional - Asamblea General de ASAPRA No. 48. *Estudio solicitado por la Asociación Internacional de Operadores Económicos Autorizados Aduaneros y Logísticos-AIOEA y la Asociación Internacional de Agentes Profesionales de Aduanas - ASAPRA*. Catagena: ASAPRA.
- Gobernación de Antioquia. (13 de 06 de 2019). *Gobernación de Antioquia*. Obtenido de <http://www.antioquia.gov.co/index.php/antioquia/regiones/uraba>
- GS1 Colombia. (05 de 04 de 2019). *GS1 Colombia*. Obtenido de <https://www.gs1co.org/nosotros/gslglobal.aspx>

- Municipio de Apartadó. (14 de 05 de 2019). *Municipio de Apartadó*. Obtenido de <http://www.apartado-antioquia.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Informacion-del-Municipio.aspx>
- PIO SAS. (04 de 06 de 2019). *PIO SAS*. Obtenido de <http://www.puertoantioquia.com.co/portal/es/acerca-de-pio-s-a-s.html>
- Puerto Antioquia. (27 de 09 de 2019). Obtenido de <http://www.puertoantioquia.com.co/portal/es/ubicacion-puerto-antioquia.html>
- Puerto Antioquia. (30 de 08 de 2019). Obtenido de <http://www.puertoantioquia.com.co/portal/es/facilidades/infraestructura/zona-puerto-en-tierra.html>
- Puerto Pisisi. (27 de 08 de 2019). Obtenido de <https://puertopisisi.com/puerto-pisisi-una-realidad/>
- Régimen Aduanero. (20 de 02 de 2018). Capítulo I - Zonas de régimen aduanero especial de Urabá, Tumaco y Guapi; Leticia; Inírida, Puerto Carreño, La Primavera y Cumaribo. Bogotá: Ministerio de Hacienda y crédito público.
- Tunel del Toyo. (30 de 08 de 2019). Obtenido de <https://tuneldeltoyo.com/proyecto/>
- Tunel del Toyo. (18 de 06 de 2019). *Tunel del Toyo*. Obtenido de <https://tuneldeltoyo.com/descripcion.php>
- Tunel del Toyo. (18 de 06 de 2019). *Tunel del Toyo*. Obtenido de https://www.youtube.com/watch?time_continue=5&v=judXih4sPIU
- Turbaduana. (30 de 09 de 2019). Obtenido de <http://www.turbaduana.com/index.php/alianzas/>
- Uniban. (15 de 11 de 2017). *Uniban*. Obtenido de <http://uniban.com/index.php/es/categoria-noticias/113-puerto-antioquia-mas-cerca-de-ser-realidad-en-uraba>
- Uniban. (27 de 07 de 2019). Obtenido de <http://www.uniban.com/index.php/es/nosotros-2>
- Uniban. (27 de 09 de 2019). Obtenido de <http://www.uniban.com/index.php/es/nosotros-2/calidad-y-productividad>
- Uniban. (13 de 06 de 2019). *Uniban*. Obtenido de <http://uniban.com/index.php/es/nosotros-2/historia>
- Uniban. (20 de Marzo de 2019). *Uniban*. Obtenido de <http://uniban.com/index.php/es/categoria-noticias/174-se-firmo-contrato-de-concesion-de-puerto-antioquia>

