

III. Los productos de los estudiantes. el colectivo de cuarto semestre

La localización estratégica y los medios de transporte

Carlos Uriel Hoyos Agudelo
José Ancizar Galeano Betancur
Hugo Alejandro Hoyos Agudelo

Síntesis

En el presente trabajo se observará la importancia de los medios de transporte y cómo influyen estos en la localización de las empresas en una región específica, conociendo las necesidades que Colombia tiene y de cómo los puertos existentes no cumplen con las dimensiones y especificaciones necesarias para el manejo adecuado de la carga portuaria, en el caso de las exportaciones y las importaciones de mercancía.

También se evidencia la necesidad de un nuevo puerto en la costa del Pacífico colombiano por los tratados de libre comercio que se firman con otros países y se pueda llegar a ser una nación más competitiva en los aspectos comerciales, donde se conocerá que la creación de dicho puerto mejorará la calidad de vida de los individuos que viven cerca de aquella región y de cómo se ven beneficiadas los departamentos más cercanos.

En la investigación se plantea qué tipo de políticas regionales, nacionales e internacionales se pueden adoptar para que se logren crear las condiciones óptimas para la construcción del puerto y cómo los inversionistas juegan un papel fundamental en la consolidación de la obra.

Palabras clave: Medios de transporte, localización de empresas, Puerto de Tribugá.

Abstract

In the present work the importance of transport means will be observed and as they influence these in the location of the companies in a specific region, knowing the necessities that Colombia has and of how the existing ports do not fulfill the dimensions and necessary specifications for the adapted handling of the harbor load, in the case of the exports and the imports of merchandise.

Also the necessity of a new port in the coast of the Colombian Pacific by the Free Trade Agreement is demonstrated that is signed with other countries and it is possible to be gotten to be one more a more competitive nation in the commercial aspects, where will be known that the creation of this port will improve the quality of life of the individuals that live near that region and on how see beneficiaries the nearest departments.

In the investigation one considers what type of regional policies, national and international can be adopted so that they are managed to create the optimal conditions for the construction of the port and how the investors play a fundamental role in the consolidation of the work.

Key words: Average of transport, location of companies, Port of Tribugá

1. ÁREA PROBLÉMICA

1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

La globalización aparece como el gran evento de finales del siglo XX, afianzada a partir de la creciente interdependencia económica entre los países del mundo, impulsada por la expansión y variedad de las transacciones de bienes y servicios, de los flujos de capital, la difusión rápida y envolvente de la tecnología y la conectividad en las comunicaciones.

En este escenario global, la llamada Cuenca del Pacífico se encuentra delimitada por tres continentes: América, Asia y Oceanía. Adquiere significado este territorio desde mediados de los años setenta y los inicios del Siglo XXI; está separado por grandes distancias que sólo permitieron esporádicas comunicaciones, en este periodo se liberan los obstáculos y la Cuenca del Pacífico se proyecta como una esperanza significativa en el comercio internacional.

La Cuenca se subdivide en tres áreas: Pacífico Sur (Oceanía), Pacífico Oriental (Costa Oeste Americana) y Pacífico Occidental (Asia); en ellas se localizan diferentes territorios, debidamente representados en cuarenta y un (41) países soberanos que integran la Gran Cuenca del Pacífico.

El Pacífico Sur comprende once (11) países, de los cuales el de mayor extensión es Australia, que junto con Nueva Zelanda aparecen como los de mayor grado de industrialización. El Pacífico Occidental, territorio que se extiende

desde el extremo oriente ruso hasta el archipiélago de Indonesia, pasando por Japón, China, Corea del Sur y Singapur, estos países de acelerado desarrollo económico en el mundo. Región de gran diversidad cultural, étnico-religiosa y de idiomas. Y por último, el Pacífico Oriental comprende seis (6) países distribuidos en dos grupos: al norte Canadá y Estados Unidos, países de mayor desarrollo económico, de tradición y habla inglesa; al sur Colombia, Ecuador, Perú y Chile, países de menor desarrollo económico y habla hispana.

Teniendo en cuenta la importancia que ha adquirido la cuenca del Pacífico en las últimas décadas, para Colombia se convierte en una necesidad predominante la creación de un puerto alterno al de Buenaventura en el Pacífico, que puede cambiar e impactar las condiciones de la economía en la primera mitad del Siglo XXI. Dicho proyecto deberá tener especificaciones para permitir el ingreso de cargueros de gran calado que soporten el aumento del movimiento de carga que generarán los tratados de libre comercio con diferentes naciones, la relación con los países del Asia-Pacífico y la relación de transferencia con los países de la Unión Europea. Dicha necesidad obliga a conectar la costa chocoana con estas comunidades buscando una mejor salida al Océano Pacífico para Antioquia, Chocó, y el Eje Cafetero.

En el Pacífico, ha habido desde hace algún tiempo, la intención por parte de Antioquia, Chocó, y el Eje Cafetero de crear un puerto de aguas profundas en Nuquí, Chocó y se denominará Tribugá.

1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Colombia goza de coordenadas geográficas y geopolíticas invaluable que definen un potencial desde todo punto de vista: político, ambiental, económico, social. Su localización equidistante en el centro de América, entre las dos grandes masas de agua del planeta (Atlántico-Pacífico), y en el trópico con el cruce de las rutas que unirán los caminos marítimos del Pacífico y el Atlántico, se describe como un territorio geoestratégico para el mundo contemporáneo, en donde la premisa más importante es el dominio económico entre las naciones. Por otra parte, resalta con mucha fuerza la influencia de la cuenca del Pacífico para la mejora de las condiciones comerciales que tiene la nación; para ello se estudió más de una docena de opciones a lo largo de todo el litoral Pacífico Colombiano, con la identificación de la ensenada de Tribugá (Municipio de Nuquí – Departamento del Chocó) como sitio ideal para la construcción del puerto de aguas profundas que requiere el país y el mundo moderno.

Es evidente la necesidad que tiene la nación de mejorar la capacidad y el abastecimiento del manejo de la carga que posiblemente exportará e importará con los tratados de libre comercio que realizará con diferentes naciones; y sabiendo que el puerto de Buenaventura no cuenta con las condiciones óptimas para llevar a buen término dichos tratados en condiciones normales.

Por eso, una de las finalidades del presente trabajo es conocer la importancia de la creación del Puerto de Tribugá, en

algunas de sus dimensiones reconociendo la influencia de los costos de transporte para la localización de las empresas en una región específica, qué tipo de políticas locales, regionales, nacionales e internacionales se utilizarían, logrando identificar los posibles beneficios para los departamentos de Antioquia, Chocó, y el Eje Cafetero que intervienen en dicho proyecto.

1.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo influirá el megaproyecto del Puerto de Tribugá en la localización de las empresas en la región de Nuquí, Chocó y el Eje Cafetero?

2. ÁREA METODOLÓGICA

2.1 OBJETO DE ESTUDIO

En el trabajo de investigación es necesario estudiar a profundidad la “SOCIEDAD PROMOTORA ARQUÍMEDES S.A.”, pues es la encargada de llevar a cabo todo lo referente con el puerto de Tribugá y cómo se podrá culminar con este mega proyecto de gran importancia para la región.

2.2 OBJETIVO GENERAL

Identificar aspectos positivos, negativos y la influencia del megaproyecto del Puerto de Tribugá en la localización de las empresas en la región de Nuquí, Chocó y el Eje Cafetero.

2.3 DISEÑO METODOLÓGICO

El propósito de la investigación es hacer una exploración donde se

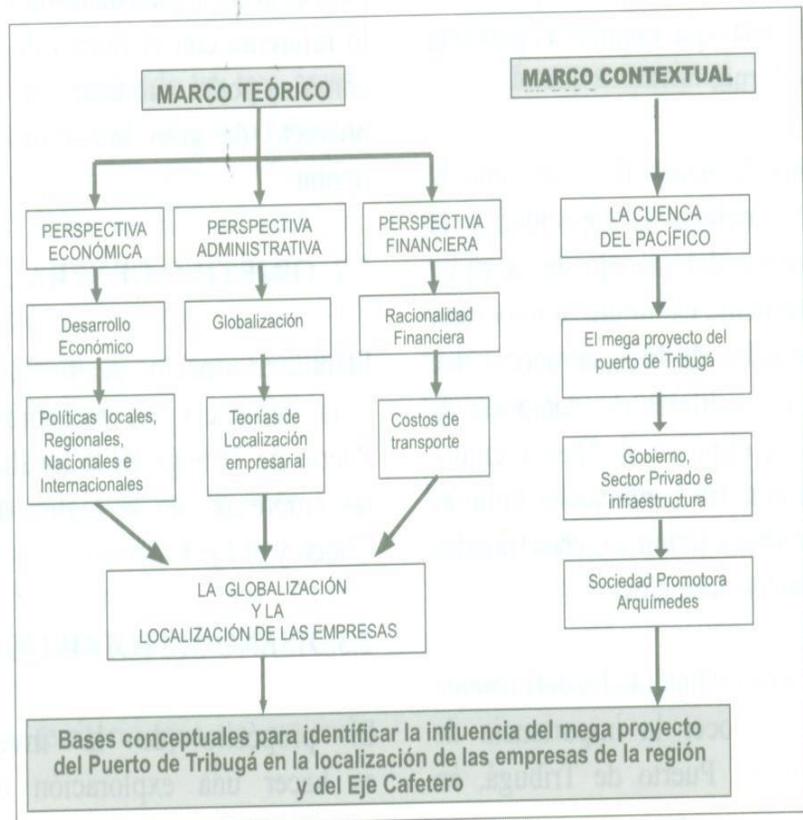
describan aspectos fundamentales de la importancia de los medios de transporte y de cómo pueden influir en la decisión de localización de algunas empresas específicas. Las técnicas para la elaboración del presente trabajo han sido varias, en especial se ha acudido a la revisión de la bibliografía recomendada y de otros textos que aclaran dudas respecto a los interrogantes, también se han entrevistado diferentes actores vinculados con el proyecto de salida al Pacífico colombiano.

La unidad de análisis de la presente investigación es el Puerto de Tribugá y la Sociedad Promotora Arquímedes; la unidad de observación es el representante legal, señor Jairo Torres, el cual suministró la información por medio de varias entrevistas que se realizaron como apoyo para la elaboración de este trabajo. La información obtenida se aplicará de una manera descriptiva y cuantitativa para que la misma sea la más pertinente en el caso de la presente investigación.

En general, se consideran dos tipos de fuentes de recolección de información: las primarias y las secundarias” (Cerdeña, 1997). Fuentes primarias: “aquellas de las cuales se obtiene información directa, es decir, de donde se origina la información” (Bernal, 2000: p 171). Se obtendrá la información primaria mediante la observación sistemática en el desarrollo del mega proyecto, de igual forma se harán entrevistas a actores participantes para que aporten información confiable y valedera. Fuentes secundarias: “aquellas que ofrecen información sobre el tema por investigar, pero que no son la fuente original de los hechos o situaciones, sino que los referencian” (Bernal, 2000: p 172); las principales fuentes secundarias que se utilizarán en este trabajo serán libros, revistas, otras.

2.4 MARCO REFERENCIAL

El desarrollo del marco referencial se hace a partir del hilo conductor que aparece en la Figura 1



2.4.1 MARCO TEÓRICO

La globalización puede ser vista como un conjunto de estrategias para lograr la hegemonía de industrias, corporaciones financieras, las telecomunicaciones y la informática y de apropiación de los recursos naturales y control de las actividades culturales, del trabajo, el ocio y el dinero de los países pobres.

La globalización opera en redes económicas y sociales de escala mundial; sin embargo, para García Canclini:

Fueron necesarios los satélites y el desarrollo de sistemas de información, manufactura y procesamiento de bienes con recursos electrónicos, transporte aéreo, marítimo y trenes de alta velocidad y servicios distribuidos en todo el planeta para construir un mercado mundial donde el dinero, la producción de bienes y mensajes, se desterritorialicen, las fronteras geográficas se vuelvan porosas y las aduanas a menudo se tornen inoperantes (1999, p 238).

La transformación tecnológica, política y económica “permite una interacción más compleja e interdependiente entre focos dispersos de producción, circulación y consumo” (Castells, citado por García, 1999, p 238), donde los países que necesitan movilizar sus productos o mercancías son cada día más competitivos y eficientes.

Por eso, el territorio se convierte en un punto clave para la formulación de políticas e incluye la diversidad y la heterogeneidad de la organización espacial de las firmas y responde a los

procesos de flexibilidad productiva y social. Las decisiones empresariales pasan primero por el territorio, el cual posibilita y define las relaciones productivas (Cardona Acevedo, Cano Gamboa y Osorio García, 2005, p 44).

El territorio ya no es en lo fundamental, un soporte de las actividades económicas o de los factores de localización...ni tampoco una fuente de costes para los agentes productivos, ni mucho menos una simple distancia entre dos puntos. Por el contrario, el territorio se presenta como una configuración de agentes y elementos económicos, socioculturales, políticos, institucionales que posee modos de organización y de regulación específicos (Mella 1998, p 23 citado por Coq Huelva. 2003, p 130).

De otra manera, el espacio se entiende “como la expresión geográfica tridimensional con su contenido biótico y abiótico que existe en forma natural y que se transforma a lo largo del tiempo. Incluye la superficie del suelo y sus accidentes geográficos, el subsuelo, la atmósfera, los espacios marinos y submarinos adyacentes y los seres vivos que todos ellos alojan” (Ecorregión Eje Cafetero, 2004, p 346).

El espacio geográfico “sufre procesos de cambio por la concentración industrial, la lógica de acumulación y la competencia local, nacional y global. En donde se logran reunir dos unidades de análisis: en primer lugar, el espacio sectorial (la firma) y el otro es el espacio geográfico (la región), con un punto de encuentro que se ha denominado ciclo de vida y distribución espacial de la industria”

(Cardona Acevedo y Cano Gamboa, 2004).

En el marco de la globalización, se plantean las regiones a dos escalas: supranacional y supralocal. La primera, entendida como alianzas de países por la supremacía global, espacios para equilibrar poderes y consolidar alianzas estratégicas para el desarrollo y posicionamiento internacional. La escala supralocal, entiende las regiones como territorios con intensos vínculos económicos y sociales, articulados en torno a un centro jerárquico, integrados funcionalmente en una economía de alcance mayor. (Revista Ecorregión eje Cafetero, 2004, p 346).

La región se caracteriza, según Pólese, como un territorio sin fronteras en el sentido económico, abierta (sin trabas administrativas) al flujo de bienes, servicios y factores; que depende, directa o indirectamente, de un gobierno superior. “Estos aspectos jerarquizan los centros urbanos como prioridad en las decisiones de ubicación de la firma. Dando lugar a lo que la geografía económica ha llamado economías de aglomeración, lo que se constituye en un factor de incremento de la productividad, son las ventajas que resultan de la agrupación espacial de empresas o personas en términos de ganancias de productividad” (Pólese, citado por Cardona Acevedo, 2005, p 44 a 59).

En la decisión de localización la empresa se considera:

... como una entidad con capacidad de decisión, gestión y administración

que presenta una determinada estructura interna y declara un domicilio o razón social, aunque la localización de sus actividades puedan situarse en uno o varios establecimientos situados en lugares diversos. Y también.... Una unidad sectorial integrada por recursos humanos, financieros y físicos que ofrecen un bien terminado; está sujeta a cambios en las disposiciones legales y políticas, busca reducir los costos de transacción y está conformada por individuos que toman decisiones racionales (Méndez y Caravaca, 1996, p 87, citado por Cardona y Cano 2004).

Desde la perspectiva administrativa, la localización es un problema que comparten todas las organizaciones que producen bienes y servicios, debido a que tienen que hacerle frente al problema de seleccionar los sitios en los cuales ubicar sus actividades y alcanzar en la mejor forma posible, sus objetivos a corto y largo plazo. Una variable en las decisiones empresariales surge de la importancia de los costos de transporte y de cómo estos afectan la localización de algunas empresas.

Los factores estratégicos para crear entornos innovadores pueden ser tangibles e intangibles. Entre los primeros se encuentran la estructura productiva local, los tipos y el tamaño de las empresas; la estructura y el nivel de los costos y precios de los factores; la naturaleza de los productos y los procesos productivos, el ambiente y las estructuras físicas. Los segundos dependen de la capacidad de los empresarios y los agentes locales públicos y privados para mantener



las condiciones y la institucionalidad apropiada para el fomento de las innovaciones productivas. Se requiere, entonces, de una decidida política de construcción territorial de entornos institucionales apropiados para innovar y fortalecer la eficiencia productiva y la competitividad de los departamentos. (Castañeda Cordy, Pachón Cubillos, p 242).

La teoría económica y la evidencia empírica muestran que las empresas en el momento de decidir su localización se guían, en primer lugar, por razones de tipo económico, expresadas en el principio del beneficio y la búsqueda de ventajas competitivas:

1. Reducción de costes asociados al desarrollo de su propia actividad (costos de producción), derivados del consumo de factores productivos, o el desplazamiento de las mercancías, materias primas, y personas (costes de transporte).
2. Por la posibilidad de aumentar los ingresos al ubicarse junto a un mercado de consumo capaz de asegurar una demanda amplia y diversificada. En segundo lugar están los factores extra económicos, que orientan la localización en función de otros criterios.

El proceso de decisión de la localización de las empresas "en un territorio puede constar de diversas etapas, en el caso más complejo, la primera de dichas etapas consiste en la elección del país o área geográfica" (Vallhonrat M. y Corominas, 1991, p 164). En esta primera fase, la evolución de las alternativas ha de tener

en cuenta criterios políticos, económicos y técnicos. En estas etapas del proceso de decisión intervienen otros criterios, tales como la disponibilidad y el coste del suelo, las normas sobre el medio ambiente y la eliminación de los residuos, la existencia de servicios médicos, educativos.

Según Krugman (1996, p 85-102), dos fuerzas impulsan a las empresas a generar economías de aglomeración: la necesidad de localizarse cerca de los mercados grandes de consumo final (centrípeto), y la búsqueda de las empresas por integrar nuevos mercados, lo que genera una fuerza opuesta que presiona para reducir la localización industrial (centrífuga). En consecuencia, para la empresa la elección del lugar de inversión se identifica como un conjunto de factores convencionales de tipo económico y no económico. La mayor parte de estos determinantes potenciales se condensa en las denominadas economías de aglomeración, esto es, la concentración espacial de la población y de las actividades económicas de escala que aumentan la productividad o reducen los costos de la productividad privada.

Los factores económicos que entran en el proceso de la toma de decisiones de localización empresarial, según Schemmer, son el acceso a mercados o centros de distribución, el acceso a la oferta de insumos, la organización gubernamental y de comunidad, las consideraciones competitivas, consideraciones ambientales, interacción con el resto de la empresa, la disponibilidad de fuerza de trabajo, los impuestos y financiación, el transporte y la seguridad.

Antiguamente, la escogencia de un sitio giraba en forma predominante alrededor del punto cercano a las materias primas o a los mercados de bienes finales; sin embargo, el progreso de los medios de comunicación y de los sistemas de transporte ha hecho que este factor haya perdido importancia en el análisis de una conveniente ubicación. “La localización geográfica de una región implica, por ejemplo, que la ubicación periférica provoca unos costos de transporte y de comunicación elevada, y la localización central provoca otros costos mayores” (Castañeda Cordy, 2000, p 242).

Se precisa entonces que “el transporte es una actividad que tiene como finalidad el traslado de materiales o productos a puntos posteriores o anteriores en la cadena logística” (Casanovas y Cuatrecasas, 2003, p 222).

La integración por la mejora en los sistemas de transporte o la eliminación de barreras comerciales elevaría el crecimiento en las regiones centrales y preferencias por el costo de desarrollo. Las ganancias de productividad y bienestar son mayores en el centro a causa de la especialización en bienes intensivos; los bajos costos de transporte debidos a la mayor aglomeración, en la periferia habría ganancias en crecimiento pero pérdidas en bienestar por los mayores costos de transporte que demanda la importación de bienes industriales (Loterio Contreras, 2004, p 17 a 40).

Debido a la existencia de causas externas y rendimientos crecientes y de bajos costos de transporte, las actividades industriales y los factores tienden a concentrarse espacialmente.

Las necesidades y los requerimientos de los sistemas de transporte pueden variar enormemente en función del tipo de industria. Aparecen, así, “factores como la relación existente entre el valor del producto y el coste del transporte, la localización geográfica, la obsolescencia del producto, etc., hacen inevitable una cuidadosa selección del sistema de transporte idóneo” (Casanovas y Cuatrecasas, 2003, p22.). En condiciones de altos costos de transporte, “la región con mayor dotación de infraestructura atraerá a un número superior de industrias, desencadenándose así un proceso de aglomeración y una tendencia hacia la configuración de un centro/periferia” (Loterio Contreras, 2004, p 17 a 40).

Hamdy A. plantea que “los medios de transporte son una clase especial de programación lineal que tiene que ver con trasportar un artículo desde sus fuentes hasta sus destinos. El objetivo es determinar el programa de transporte que minimice el costo total del transporte y al mismo tiempo satisfaga los límites de la oferta y demanda”. (2004, p 830). El costo de transporte es el criterio empleado más a menudo para evaluar el desempeño. Una forma especial de la programación lineal conocida como el método de transporte o de la distribución, es especialmente útil para la solución de ciertos problemas en la planeación de la localización de las empresas; “por lo tanto, el método del transporte se reduce a una matriz de origen-destino que las empresas deben prever para minimizar sus costos totales y así tener buena rentabilidad en el mercado, por eso este método es importante para las empresas” (Adam E, y Elbert J, 1991, p 789).

Por lo tanto, el transporte es una de las variables que más afecta el costo final de las mercancías objeto de importación y exportación, a raíz de las constantes alzas en el precio del petróleo, éste incide cada vez en mayor proporción. Las condiciones de venta de las mercancías determinan la función de la expedición de las exportaciones, la primera condición para vencer las dificultades en el comercio exterior, es asegurarse de que las mercancías lleguen a su punto de destino en buenas condiciones, dentro de un periodo razonable de tiempo y a un costo en el sitio de recepción que le permita ser competitivo, siendo éste el objetivo primordial de las operaciones de transporte. (González, 1987, p 537).

Históricamente, el transporte marítimo y fluvial ha sido el medio más utilizado por el transporte de gran capacidad a largas distancias, aunque esté limitado por la necesaria proximidad de la fuente y el destino de las mercancías a las vías marítimas o fluviales, y por su lentitud.

Para atender esta necesidad, en Colombia se creó el Consejo Directivo de Comercio Exterior, (CDCE) en 1969, integrado por representantes de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Dirección General de Aduanas, Incomex, Puertos de Colombia, dirección de la Marina Mercante, Proexpo y Compañía Nacional de Navegación.

2.4.2 MARCO CONTEXTUAL

En este apartado se muestra la importancia de consolidar una plataforma

que beneficie el sector de transporte, el cual empieza a tener peso en la economía nacional, pues representa el 5.5% del PIB y tiene un gran valor estratégico, ya que vincula actividades productivas, comerciales y sociales. Los principales retos del gobierno de Uribe Vélez durante el periodo son:

Disminuir la participación de los costos del transporte en el precio final de las mercancías, integrar las zonas aisladas con los centros de consumo y distribución para mejorar los niveles de productividad, potenciar la exportación agrícola y mejorar el nivel de vida en las regiones, implementar mecanismos auto sostenibles de administración regional y transferir la infraestructura de la red de transporte de interés departamental y municipal. (Plan Nacional de Desarrollo. 2002-2006: p 398).

Para el logro de estos objetivos el Gobierno pondrá en marcha

Una estrategia integral que incluye nuevas inversiones, cambios institucionales y el fortalecimiento de la regulación técnica y económica del sector. Con ella se espera, en última instancia, el fortalecimiento institucional y la consolidación de los esquemas de participación privada. Como apoyo al sistema de transporte, se profundizarán los esfuerzos del sector para que estos atiendan las necesidades básicas de comunicación entre las regiones que tienen menos infraestructura. (2002- 2006, p 398).

El Gobierno Nacional no realizará inversiones en infraestructura fluvial

y portuaria; para su conservación y renovación “Se promoverán proyectos de inversión privada para lograr la mejora de la infraestructura fluvial y portuaria y se explotarán alternativas de integración con las políticas de seguridad en infraestructura y con desarrollos productivos y empresariales” (2002-2006, p 398).

Como el costo de capital se mide según el supuesto de que “el riesgo comercial como el riesgo financiero son fijos, y de la disposición del inversionista con respecto al riesgo permanece inalterada, el único factor que afecta a los diversos costos específicos de financiamiento es la oferta y la demanda que operan en el mercado de fondos a largo plazo” (Gitman, 1986, p 782).

La oferta de los factores de producción tiene en general las mismas modalidades que la oferta de los bienes finales, o sea “que a precios bajos se ofrecerán cantidades menores y a precios altos se ofrecerán cantidades mayores. La curva de la oferta se desplaza pues, hacia la derecha, con mayor o menor pendiente según la elasticidad”. (Castaño Tamayo, 2003, p 366).

Debemos observar que la demanda de los factores de producción está subordinada a los bienes finales a cuya producción se aplican. Es decir, “mientras la demanda de los bienes finales de consumo existe por sí misma, la demanda de los factores de producción de tales bienes existe sólo en función de aquella”. (2003: p 366). Los bienes en general se pueden clasificar en libres si son súper abundantes y económicos si son escasos. Un segundo criterio de clasificación de los bienes, según Menger, citado por Castaño:

Los agrupa en órdenes, de acuerdo con su proximidad al consumo; así, son bienes de primer orden, los que son aptos para el consumo sin ninguna ulterior transformación; son bienes de segundo orden, los que requieren una transformación para llevarlos al consumo; son bienes de tercer orden, los que requieren dos transformaciones para llevarlos al consumo; son bienes de último orden los que se encuentran en estado natural, como la tierra y el trabajo, llamados factores originarios de producción. (2003, p 366).

Por lo tanto, el índice de rentabilidad, o la relación costo – beneficio, de un proyecto es igual al valor presente de los flujos netos futuros dividido por el desembolso inicial. Se define el grado de riesgo de un proyecto de inversión como la diferencia entre los flujos de caja reales y los esperados. A mayor sea esa variabilidad, se dice que el proyecto es más riesgoso (Van Horne y Wachowicz, 2002, p 742).

Dada la diversidad geográfica, económica, social y cultural del país, es necesario profundizar en el conocimiento de la competitividad regional, identificando su vocación exportadora por intermedio de la implementación de los planes estratégicos exportadores regionales y por los Comités Asesores Regionales de Comercio Exterior (Carces), creados mediante la Ley 7ª de 1991 y reglamentados por los artículos 7, 35 y 37 del decreto 2350 de 1991, son comités virtuales conformados por el sector privado, el sector público (González, 1987, p 537).

En Colombia, por la necesidad de competitividad que se tiene en la actualidad a escala internacional, se está dando un proceso para la construcción y adecuación de un mega proyecto marítimo ubicado en el departamento del Chocó, específicamente en el municipio de Nuquí, con el cual se pretenden mejorar las condiciones comerciales e industriales del país.

El megaproyecto del puerto de Tribugá se encuentra contemplado en el Plan de Desarrollo del actual gobierno y hace parte del documento CONPES 3342, Plan de expansión portuaria 2005-2006: estrategias para la competitividad del sector portuario, de marzo de 2005; el cual pretende alcanzar un desarrollo equilibrado y sostenible de los puertos colombianos, con la eficiente explotación de la infraestructura pública, la óptima vinculación de capital privado en el desarrollo del sector y la adecuada protección de las zonas de uso público y los recursos ambientales existentes, asegurando la mejora continua de los niveles de eficiencia, así como el aumento de la competitividad del sector facilitando el comercio exterior y generando crecimiento económico para el país. Este documento promueve que hay que tener un sistema portuario moderno, que articule las cadenas de abastecimientos globales y nacionales, con estándares de servicio y precios competitivos frente a los de otras economías regionales e internacionales, y que aproveche las oportunidades de generar actividades de valor agregado; igualmente, propiciar el desarrollo social en las áreas de influencia portuaria.

El gobierno, como un ente mediador de la economía en el ámbito nacional,

espera un crecimiento de la demanda de artículos por la firma de tratados de libre comercio y otros acuerdos comerciales, que obligará la adopción de una logística más sofisticada por parte de cada uno de los eslabones de la cadena de comercio exterior. Todo esto se acentúa con el crecimiento del intercambio comercial intra-regional que marca una tendencia resaltada hacia el manejo de una sola región portuaria en el Pacífico.

Por ello, “es necesario acompañar este previsible incremento con unos niveles de inversión acordes con las perspectivas de la dinámica del mercado, tanto en inversión pública como en participación privada. Sin embargo, un condicionante en el incremento de la eficiencia portuaria, se deriva de la restricción fiscal por la que atraviesa la nación, lo que limita la intervención oportuna en el mejoramiento y atención de las necesidades de los accesos a los puertos, tanto por agua como por tierra, los cuales están a cargo de la misma” (Documento Conpes, 2005, p 18).

En el documento CONPES se han presentado diferentes estrategias para el mejoramiento del sistema portuario del país, entre ellas están (2005, p 18):

- Ampliar la capacidad de los accesos terrestres para la zona portuaria del proyecto de Tribugá
- Adoptar medidas de mitigación de la problemática social preponderante en Nuquí-Chocó.
- Incentivar la diversificación de movimiento de productos en la zona portuaria de Tumaco teniendo en cuenta la iniciativa de proyectar el eje que unirá a esta zona con Belén de Pará (Brasil).

En Colombia, por la necesidad de competitividad que se tiene en la actualidad a escala internacional, se está dando un proceso para la construcción y adecuación de un mega proyecto marítimo ubicado en el departamento del Chocó, específicamente en el municipio de Nuquí, con el cual se pretenden mejorar las condiciones comerciales e industriales del país.

El megaproyecto del puerto de Tribugá se encuentra contemplado en el Plan de Desarrollo del actual gobierno y hace parte del documento CONPES 3342, Plan de expansión portuaria 2005-2006: estrategias para la competitividad del sector portuario, de marzo de 2005; el cual pretende alcanzar un desarrollo equilibrado y sostenible de los puertos colombianos, con la eficiente explotación de la infraestructura pública, la óptima vinculación de capital privado en el desarrollo del sector y la adecuada protección de las zonas de uso público y los recursos ambientales existentes, asegurando la mejora continua de los niveles de eficiencia, así como el aumento de la competitividad del sector facilitando el comercio exterior y generando crecimiento económico para el país. Este documento promueve que hay que tener un sistema portuario moderno, que articule las cadenas de abastecimientos globales y nacionales, con estándares de servicio y precios competitivos frente a los de otras economías regionales e internacionales, y que aproveche las oportunidades de generar actividades de valor agregado; igualmente, propiciar el desarrollo social en las áreas de influencia portuaria.

El gobierno, como un ente mediador de la economía en el ámbito nacional,

espera un crecimiento de la demanda de artículos por la firma de tratados de libre comercio y otros acuerdos comerciales, que obligará la adopción de una logística más sofisticada por parte de cada uno de los eslabones de la cadena de comercio exterior. Todo esto se acentúa con el crecimiento del intercambio comercial intra-regional que marca una tendencia resaltada hacia el manejo de una sola región portuaria en el Pacífico.

Por ello, “es necesario acompañar este previsible incremento con unos niveles de inversión acordes con las perspectivas de la dinámica del mercado, tanto en inversión pública como en participación privada. Sin embargo, un condicionante en el incremento de la eficiencia portuaria, se deriva de la restricción fiscal por la que atraviesa la nación, lo que limita la intervención oportuna en el mejoramiento y atención de las necesidades de los accesos a los puertos, tanto por agua como por tierra, los cuales están a cargo de la misma” (Documento Conpes, 2005, p 18).

En el documento CONPES se han presentado diferentes estrategias para el mejoramiento del sistema portuario del país, entre ellas están (2005, p 18):

- Ampliar la capacidad de los accesos terrestres para la zona portuaria del proyecto de Tribugá
- Adoptar medidas de mitigación de la problemática social preponderante en Nuquí-Chocó.
- Incentivar la diversificación de movimiento de productos en la zona portuaria de Tumaco teniendo en cuenta la iniciativa de proyectar el eje que unirá a esta zona con Belén de Pará (Brasil).

- Impulsar y definir un proyecto de puerto complementario en la Bahía de Chocó, resultado de un análisis multicriterio de las iniciativas existentes.
- Iniciar los estudios para el puerto de aguas profundas en Tribugá.
- Impulsar el desarrollo portuario para la zona norte del Pacífico

Se considera que las alternativas en desarrollo portuario que se presentan en los dos litorales colombianos, deben ser analizadas con una visión integral técnico-económica, soportada en una evaluación ambiental estratégica (EAE) del sector portuario, con el fin de que el Gobierno Nacional estimule las inversiones privadas para el desarrollo de proyectos, por ejemplo en Bahía Málaga, Bahía de Tribugá, Aguadulce, Delta del río Dagua, Tumaco – Belén de Pará, Bahía Portete, Golfo de Urabá, Dibulla y San Andrés y Providencia

De igual manera, el proyecto del puerto de Tribugá está contemplado en los planes de gobierno de los departamentos de Risaralda, Caldas, Quindío, Chocó, Antioquia.

El proyecto del Puerto de Tribugá permitiría: habilitarlo como a un puerto de acopio de carbones de El cerrejón y de los depósitos de El Cesar vía Canal de Panamá y de transferencia a carboneros de gran tamaño para su despacho a países de la Cuenca del Pacífico. Igualmente, permitiría el acceso de grandes tanqueros para su exportación de petróleo a países de la Cuenca del Pacífico. En tal caso el puerto albergaría un Terminal petrolero. La construcción de un puer-

to de esas características está plenamente justificada si se tiene en cuenta que el de Buenaventura por razones naturales tiene limitaciones para recibir buques de gran calado (Moreno Greiff, 2006, citado por Gobernación de Antioquia, 2007, p 83).

Tribugá es la fórmula para acceder a la cuenca del Pacífico en el Siglo XXI. No existe en Colombia otro puerto que permita entrar al escenario donde habita más del 50% de la población del mundo y se generan dos tercios del producto interno bruto mundial. También es cierto que Colombia no está en capacidad de “producir los contenedores que mueve un superpuerto, pero como en el caso de Puerto Rico, estos llegan de Europa a su puerto profundo para ser distribuidos en embarcaciones de menor calado para Centro América, el Caribe y las Antillas, sin requerir desplazamiento hacia el interior de la isla. Puerto Rico tiene el mayor puerto de cruceros del mundo” (Moreno Greiff, 2006, citado por Gobernación de Antioquia, 2007, 64).

En el Foro “El Futuro de la Infraestructura en Colombia,” realizado en Bogotá el 14 de agosto del año 2002, el presidente de la República, Álvaro Uribe Vélez, expresó:

Y está bien concentrarnos en los actuales puertos pero ustedes reclaman la planeación y hay que ir coincidiendo y ejecutando...Nos tenemos que concentrar en Buenaventura, pero también pensar en Agua Dulce, en Málaga y en Nuquí... Y nos acaba de entregar la Universidad del Chocó el estudio ambiental para la carretera de las Ánimas –en el centro del

Chocó, ahí cerca de los ríos Atrato y San Juan a Nuquí, que sería la tercera carretera del centro del país al Pacífico... El país no lo puede ver como algo que excluya a Buenaventura... Yo le digo a mis compatriotas del Valle del Cauca y lo mismo a mis compatriotas del Chocó: hay que trabajar en ambos, hay que seguir todo el desarrollo de Buenaventura, del área de la vecindad y hay que avanzar en lo de Tribugá... El Gobierno lo que tiene que hacer es la carretera, que es una necesidad para comunicar el Eje Cafetero a través de Pueblo Rico – Santa Cecilia – Tadó – Las Ánimas, con el Pacífico, para comunicar a Antioquia con el Pacífico. Y es una necesidad para comunicar el interior del Chocó con su Pacífico y es una necesidad ecológica para cuidar esa selva. (Creación de la Sociedad Promotora Arquímedes,).

El Ministro de Transporte, Doctor Andrés Uriel Gallego Henao, señaló con respecto al Puerto de Aguas Profundas en Tribugá: Si hay quién haga la inversión privada, nacional o extranjera, ese puerto, con respeto con las condiciones ambientales, el gobierno nacional mostraría ese interés y no tendría ningún inconveniente en facilitar la construcción; más adelante manifestó el interés de países Asiáticos como: Corea del Sur, Japón y la China, por un oleoducto transversal de Venezuela al Pacífico que podría ubicarse para abastecimiento de buques petroleros con destino al Asia, en ese lugar El Ministro calificó el Puerto como complementario al Puerto de Buenaventura, aclarando que el Puerto de Tribugá es una alternativa para un puerto petrolero, turístico y

eventualmente nodriza o pivote (Plan Nacional de Desarrollo, 2002- 2006, p 39).

Los gobiernos del Risaralda y del Chocó en el año 1986, concientes de los efectos futuros de la carretera al mar Pacífico, han tomado conjuntamente la decisión de “impulsar la realización de un plan de desarrollo con características regionales que se incorpore en el área de influencia para el desarrollo regional, económico y político de los dos departamentos” (Agudelo Orrega, 1986, p 49).

Se considera que el comercio exterior de los departamentos del Chocó, parte de Antioquia, Risaralda, Caldas, Quindío, Cundinamarca y Tolima se realizará por el nuevo puerto:

La construcción de la vía al mar que es de vital importancia para los departamentos del Eje Cafetero porque gracias a que es una zona profunda, de aguas claras, con una costa generalmente acantilada, con una cordillera de pequeñas alturas, pero perfectamente pegado a las costas, es bellísima, las bahías son profundas y hay sitios como Nuquí donde se pueden dotar puertos de inmenso calado, donde pueden caber las más grandes naves del mundo por eso la posibilidad de crear en el futuro un mega-puerto con una localización en el departamento del Chocó; el cual movilizaría todo tipo de carga ya que la capacidad del puerto de Buenaventura empieza a tener dificultades de capacidad para movilizar la carga de su zona de influencia hacia su destino original. (Agudelo Orrega, 1986, p 49).

Por otra parte, en la actualidad mirando las posibilidades de progreso y beneficios que traerá el puerto de Tribugá para la región, el Gobernador de Risaralda, Doctor Carlos Alberto Botero López, describe en su Plan de Desarrollo:

Hoy el mar Pacífico representa una oportunidad de volúmenes en la producción, mercados complementarios, acciones conjuntas, solidez en la actuación, dirección en la inserción en la globalización y competitividad regional. Conectar el Atlántico con el Pacífico trae consigo y para el mundo, la posibilidad de interacción entre las economías del Oriente con las de la Unión Europea; permite a la región norte de Sudamérica encontrar mercados nuevos, complementarse con las economías en mención, reordenar su estructura de desarrollo, actualizar y priorizar acciones en la infraestructura física, modernizar sus sistemas de transporte, en este caso, multimodal “ríos, carreteras, ferrocarril” (Plan de Desarrollo Risaralda, 2002, p 212).

Lo anterior lleva al Gobernador de Risaralda a concluir que: “El nuevo Puerto de Tribugá sobre el Océano Pacífico en el Municipio de Nuquí (Chocó), dependerá de sus condiciones de competitividad hacia el mundo y los cambios previstos en el desarrollo interno del país, plantea grandes retos para el desarrollo regional” (Plan de Desarrollo, p 212). El desarrollo inducido por la vía Villavicencio – Bogotá, la entrada en operación del túnel de La Línea, los avances del corredor metropolitano del Eje Cafetero y el desarrollo de la región a partir de las complementariedades, los

acuerdos y la especialización, “Estos sucesos de significativa importancia encuentran en la nueva salida al Océano Pacífico respuestas regionales localizadas para lo cual Risaralda y la región deben prepararse para: Un Megapuerto cuyas características permitan conectar las economías del Atlántico y del Pacífico. Servir a la nueva estructura exportadora del Eje Cafetero, Norte del Valle y Antioquia.” (Plan de Desarrollo Risaralda, 2002: p 212).

Según el gobernador de Antioquia, el señor Aníbal Gaviria Correa, la mayoría de los países que hoy presentan:

Un gran dinamismo económico y poblacional, significativo intercambio comercial e innovación tecnológica se encuentran localizados sobre la Cuenca del Pacífico, cual es el caso de China, Unión Soviética, Japón, Estados Unidos, Canadá y últimamente los que vienen surgiendo con gran fuerza como Corea, Taiwán, Hong Kong, Singapur, Nueva Zelandia y Australia. Este gran desarrollo económico y enorme potencial de intercambio comercial, empieza a vislumbrar la Cuenca del Pacífico como el principal escenario económico internacional del siglo XXI. (Gobernación de Antioquia, 2001, p 447).

Aunque el Departamento de Antioquia no tiene costas sobre el Pacífico, sí está sobre la zona de influencia inmediata, junto con los Departamentos de Caldas, Quindío y Risaralda. Antioquia une gran parte del país con el Pacífico, especialmente a través de proyectos tan importantes como el Puerto de Tribugá:

El cual unirá al país con el resto del mundo y con lo cual el departamento de Antioquia específicamente, tendría más fácil acceso a nuevos mercados y podría afianzar su vocación exportadora tanto de los productos tradicionales, como de sus exportaciones menores que tanta dinámica vienen presentando. Igualmente, esta apertura del país hacia el Pacífico traerá para Antioquia un gran desarrollo en la región, también dicha vinculación se afianzará con la terminación de la carretera Pereira-Santa Cecilia-Tadó-Nuquí a la cual los departamentos del occidente colombiano le vienen dando gran impulso y que para Antioquia sería de fácil conexión a través de vías ya existentes que necesitarían alguna adecuación. (2002, p 447).

Por todo lo anterior, el departamento apoyará y promoverá las acciones y estudios tendientes a lograr “el desarrollo de la Costa Pacífica Colombiana, especialmente mediante el proyecto del Puerto de Tribugá y programas de mayor beneficio para Antioquia y que tengan como objetivo el desarrollo regional y la creación de vínculos con los países componentes de la Cuenca del Pacífico”. (Gobernación de Antioquia, 2002, p 447).

Un aspecto muy importante a tener en cuenta es que los inversionistas de la creación y construcción del puerto deben observar la diferencia entre riesgo e incertidumbre, según la definición estadística, se relaciona con el conocimiento del que toma las decisiones acerca de las probabilidades, u oportunidades, de que se obtengan

ciertos resultados. El riesgo existe cuando la persona encargada de las decisiones puede calcular las posibilidades relacionadas con varios resultados, la incertidumbre surge cuando la persona que toma las decisiones no cuenta con datos históricos, viéndose así obligada a especular a fin de llevar a cabo una distribución de probabilidad subjetiva. (Gitman, 1986, p 167).

En su aceptación más elemental, riesgo puede definirse como la posibilidad de sufrir pérdidas. Los activos que presentan mayor posibilidad de presentar pérdidas se consideran como los más riesgosos que los que tienen menos. Por consiguiente, se tiene en cuenta que las probabilidades se emplean para evaluar de manera más exacta el riesgo que implica un activo. La probabilidad de que ocurra un evento puede considerarse como el porcentaje de oportunidad de que se obtenga incierto resultado. (1986, p 167).

Puede obtenerse una idea del comportamiento del riesgo mediante el uso del análisis de sensibilidad, que es la consideración de un posible número de resultados al evaluarse una inversión de activos. El procedimiento básico consiste en evaluar un activo usando ciertos cálculos de rendimiento, a fin de tener una idea de variabilidad entre los resultados. Así pues, cuanto mayor sea la amplitud de variación de un activo dado, tanto mayor será su variabilidad o riesgo (Gitman, 1986, p 165). Y también deben tener en cuenta los inversionistas en cuánto tiempo se puede recuperar la inversión y qué beneficios económicos les traería dicha decisión, mirando todas las posibilidades a largo plazo.

3. HALLAZGOS EN EL TRABAJO

Inicialmente se constituyó la “Mesa Técnica” del proyecto Arquímedes (Urabá-Panamá, Tribugá), en reunión celebrada en el mes de marzo de 2004, en el municipio de Dosquebradas, municipio que asume la secretaría técnica de la mesa; participaron de esta reunión: el Ministerio de Transporte, las Cámaras de Comercio de Manizales y Dosquebradas, la Sociedad de Ingenieros de Antioquia, las Gobernaciones de Antioquia, Chocó, Caldas y Risaralda, la Sociedad Portuaria de Chocó, ACOPI Risaralda-Quindío, Área Metropolitana Centro Occidente, entre otros.

La Promotora Arquímedes es una sociedad anónima de economía mixta, su objetivo es promover la gestión, ejecución y operación de múltiples proyectos de comunicación, transporte y Puertos, que vinculen el Departamento del Chocó y el Océano Pacífico con el interior del País y las economías de Antioquia, Eje Cafetero y Chocó con el mundo a través del Proyecto Arquímedes. Los líderes de este proyecto consideran que se pone en evidencia la necesidad de avanzar y consolidar la posición estratégica de Colombia en el contexto mundial al permitir el paso entre las economías del Atlántico y del Pacífico desde un sistema portuario conformado por los puertos en el Golfo de Urabá, el puerto en Quibdó sobre el río Atrato, el puerto de Aguas Profundas en la Ensenada de Tribugá; la infraestructura vial relacionada: vía Medellín-Quibdó, Eje Cafetero-Tribugá, la posibilidad del corredor férreo Amagá-La Felisa-La Virginia-Tadó-Tribugá; y estos proyectos interactuando con la

economía del centro del país, Bogotá y en el corredor hacia Venezuela.

El representante legal de la Sociedad Promotora Arquímedes doctor Jairo Ordilio Torres, quien nació en Tadó (Chocó), en entrevista realizada el 24 de octubre del año 2006, expresó que el sitio donde se haría el Puerto de Tribugá permite también el desarrollo no sólo de un puerto de muy amplia capacidad, sino que tiene forma para hacer en un solo lugar, un muelle de 3.600 metros en el que pueden caber hasta 12 buques. Además de la infraestructura física que podría recibir navíos de la clase Post-Panamá y la Clase Cape, se considera una llanura de más 2.800 hectáreas para el eventual desarrollo de una ciudad portuaria de más de 500.000 habitantes entre el puerto y la vecina Nuquí. El río Nuquí puede proveer agua para la ciudad y el puerto. Para el caso del Chocó, la construcción de obras o macroproyectos de esta naturaleza tiene que producir transformaciones sociales, económicas, políticas, culturales y ambientales, cuyo manejo y aprovechamiento siempre estará supeditado al papel protagónico que sepamos jugar desde la perspectiva de ser una de las regiones de mayor megabiodiversidad y la especial ubicación geoestratégica en el planeta (Torres, 2006).

Sin embargo, en el componente ambiental, el Puerto de Tribugá producirá el mayor impacto ambiental, debido principalmente a los efectos e impactos indirectos que generará el proyecto de la carretera de conexión al puerto, así como la intervención antrópica en una zona caracterizada por su alta sensibilidad ecológica y cultural. Otro aspecto negativo

a considerar para Bahía Málaga, es el de las más de 1.000 ballenas yubartas que año tras año regresan a sus aguas, después de navegar más de 8.000 kilómetros desde la Antártida, celebran con acrobacias su estadía y confían allí el nacimiento de sus ballenatos. Sin embargo, para infortunio de las jorobadas, el Gobierno Nacional ha considerado que la bahía también tiene otro encanto estratégico: es el lugar que considera ideal para construir un puerto de transferencia internacional al que ya le apuesta.

Muchas veces, no sólo en nuestro país se toman decisiones que afectan el medio ambiente y a las personas y culturas que están arraigadas en un territorio por decisiones económicas que lucran a unos pocos. Según un informe contratado por la ONG World Wide Fund for Nature (WWF) y publicado en El espectador. Com, desde que comenzó a considerarse real la posibilidad del puerto, todos los intentos se han desinflado ante el alto impacto ambiental. “Las bahías de Tribugá y Málaga han sido categorizadas como zonas con altas restricciones ambientales para el desarrollo de proyectos portuarios”, dice el informe. La representante de WWF para Colombia, Mary Louise Higgins, advierte que “desde el punto de vista ecosistémico y de biodiversidad, la expansión portuaria en la bahía de Buenaventura –un área ya de por sí altamente degradada– es una mejor alternativa que en Bahía Málaga” (El Espectador, 2006).

Más adelante en el mismo texto se dice que mientras el Ministerio de Transporte promueve a Bahía Málaga como “el nuevo polo de desarrollo”, un estudio ambiental sobre la zona revelado por la

Universidad del Valle, Invemar, Inciva y Colciencias, aporta información confiable sobre los ecosistemas de esta región del Chocó biogeográfico. Según los biólogos marinos Luz Marina Mejía, de Invemar, y Jaime Cantera, de Univalle, “con esta investigación se confirma que Bahía Málaga presenta una gran riqueza en fauna y flora que le da un alto valor como área de diversidad biológica”. Los científicos caracterizaron más de 1.400 especies; 256 con una importancia biológica específica de la zona. A finales de octubre las ballenas jorobadas emprenderán su travesía hacia las aguas polares en busca de alimento. Sin embargo, Bahía Málaga ya no es un recinto secreto para ellas (El Espectador, 2006).

Vemos otros puntos de vista con la problemática ambiental en Colombia: el catálogo de la Fundación Yubarta (para las áreas del Golfo de Tribugá, Bahía Málaga y la Isla Gorgona), cuenta con 1.100 ballenas jorobadas identificadas por sus marcas naturales; el catálogo de Fundación Sentir reúne 50 del área del Golfo de Tribugá. Mediante el método de captura-recaptura de individuos foto-identificados, a mediados de los años 90 se estimó una población de 1495 (919-2071) para Gorgona, de 857 (547-1167) para Málaga y entre 1.120 y 2.190 ballenas (95% confianza) para el Pacífico de Colombia.

El desarrollo costero, las obras de infraestructura destinadas a construir y operar puertos, astilleros, colectores de aguas, sondas, tuberías, cableado de fibra óptica, rampas marinas, centros deportivos y plantas pesqueras traen consigo dragados, rellenos y vertimientos

que pueden afectar las áreas en donde las ballenas jorobadas se concentran para reproducirse o alimentarse, pudiendo llegar a alterar o detener su ocupación de hábitats tradicionales.

El grupo ambientalista Asociación Ecológica y Cultural, RAÍCES, es una organización de la sociedad civil, pertenece al concejo directivo de la Carder en representación de las ONGs ambientales de Risaralda. Considera que el impacto real se da desde los 90 con la entrada en vigencia de la apertura económica; con ésta llegan los coreanos, los cuales empiezan a hacer estudios de posibles puertos en el Pacífico, dando pie a la reactivación del proyecto Tribugá, el cual sonaba desde mediados de los 80. Después de hacer dicho estudio hacen la oferta de construir el puerto pero lo piden en concesión y después de cincuenta años Colombia podrá comprarlo. Empieza a darse una serie de acontecimientos los cuales están en un principio avalados por el gobierno y consisten en empezar a marginalizar la región por medio de la violencia, hecho que produce gran desplazamiento de habitantes de esta zona, los cuales en su mayoría se ubican en Pereira.

Hay otra gran incidencia en la creación del puerto, desde lo ambiental, pues no se puede desconocer que para hacer una vía hacia el Pacífico se tendrá que derribar una cantidad considerable de hectáreas de selva casi virgen; el impacto que generará es de proporciones muy grandes, porque este ecosistema es muy interdependiente, lo cual lo hace demasiado frágil; al separarse por medio de una vía lo que se haría es exterminar a más de una especie y las otras tendrían que acostumbrarse a

su nuevo hábitat. No se puede desconocer que un proyecto de tal envergadura tiene un gran impacto no sólo en el municipio sino que éste se da a nivel nacional, dicho proyecto generará otra cultura, la cual se desarrollará a su alrededor, muchas veces generando más desigualdad social ya que unos pocos serán los que se lucren (Entrevista realizada a González, Constanza. Antropóloga de la UCPR y miembro de RAÍCES).

Cuando se haga la licitación de la construcción del mega proyecto del Puerto de Tribugá, se le deberá otorgar a los grandes armadores (puertos) que existen en todo el mundo, porque no sólo construyen los puertos sino que consiguen la carga para llevar y traer a ellos; en especial a los grandes empresarios de Asia, dueños de empresas gigantescas en cualquier parte del mundo, por lo cual se deben estrechar las relaciones comerciales con el Asia Pacífico. Y qué mejor manera que con el Puerto de Tribugá, ya que estos son los que tienen acceso a toda la cuenca del Pacífico a través de sus grandes aportes de capitales y sus gigantescas inversiones en todos estos países.

Venezuela es un país que se encuentra sumamente interesado en la construcción del Puerto de Tribugá, ya que éste significaría la oportunidad de crear un poliducto que unirá a Maracaibo con un puerto colombiano sobre el océano Pacífico. Venezuela considera prioritaria una salida por el Pacífico para ampliar sus exportaciones petroleras a Asia. Este poliducto servirá para el transporte de líquidos y gases y de una red de transmisión eléctrica.

Es evidente que Colombia necesita otro puerto en el Pacífico, ya que el bloqueo de la ruta de Buenaventura origina costos elevados que tienen que asumir los empresarios. Por eso se insiste en que los puertos no funcionan solos, los puertos funcionan bien cuando están dentro de un sistema porque los hace eficientes, y Tribugá es un proyecto que se basa en la filosofía de que hay que desarrollar una infraestructura física, política, social y económica sobre el litoral del Pacífico para ser competitivos en el mundo globalizado.

El proyecto del Puerto de Tribugá representa para los inversionistas ventajas comparativas (dragado, su equidistancia ante los grandes productores de carga) y competitivas (bajo costo de transporte, construcción de un puerto moderno que articule las cadenas de abastecimientos globales y nacionales, facilidad de atracado a grandes embarcaciones), debido a que la construcción de este puerto promoverá un crecimiento socio-económico en el Chocó y los departamentos vecinos (Antioquia, Caldas, Risaralda, Quindío, entre otros).



BIBLIOGRAFÍA

1. ADAM E, Everett y ELBERT J, Ronald. (1991). Administración de la Producción y las Operaciones. España: Editorial Dasa.
2. AGUDELO ORREGA, Jaime. (1986). Soportes Metodológicos para la Elaboración. Plan Regional de Desarrollo "Carretera al Mar Pacífico".
3. BERNAL, Augusto César. (2000). Metodología de la Investigación para Administración y Economía. Colombia: Pearson Educación.
4. CASANOVAS, August. Y CUATRECASAS, Lluís (2003). Logística Empresarial. Gestión integral de la información y material de la empresa. Barcelona: Gestión 2000.
5. CASTAÑEDA, Cordy Alberto, PACHÓN, Álvaro y CUBILLOS, Rafael. (2000). Desbalance Rural- Urbano Políticas de localización: Éxitos y Fracasos. Produmedios. Bogotá: CEGA en coedición con Colciencias.
6. CASTAÑO TAMAYO, Ramón Abel. (2003). Ideas Económicas Mínimas. Introducción a la Economía. 20ª Edición. Bogotá: ECOE.
7. CERDA, Hugo. (1997). La Investigación total. Bogotá: Cooperativa Editorial Magisterio.
8. ESCOBAR, Arturo. (1999). El fin del Salvaje; Naturaleza, Cultura y Política en la Antropología Contemporánea. Bogotá: Giros.
9. GARCÍA CANCLINI, Néstor. (1999). La globalización Imaginada. Argentina. Editorial Paidós SAICF.
10. GITMAN, Lawrence J (1986). Fundamentos de Administración Financiera. Tercera edición. México: Harla.
11. GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA Y ESCUELA DE INGENIERÍA DE ANTIOQUIA (2007). Proyectos Estratégicos de conectividad para el Noroccidente de Colombia. Medellín: Banco de iniciativas regionales para el desarrollo de Antioquia- BIRD Antioquia.
12. GONZÁLEZ, Néstor E (1987). Importaciones Exportaciones en Colombia. Tercera Edición. Bogotá: Asesorías & Capacitación.
13. TAHA, Hamdy (2004). Investigaciones de Operaciones. México: Pearson Educación S.A.
14. VAN HORNE, James E y WACHOWICZ, Jhon (2002). Fundamentos de Administración Financiera. México: Prentice Hall.

OTRAS FUENTES

1. CARDONA ACEVEDO, M y CANO GAMBOA, C.A.: "Ciclo de vida y localización espacial de las firmas en Colombia: algunos elementos para la conceptualización" en Observatorio de la Economía Latinoamericana N° 31, septiembre 2004. Texto completo en <http://www.eumed.net/coursecon/ecolat/co/>
2. CARDONA ACEVEDO, Marleny, CANO GAMBOA, Carlos Andrés, OSORIO GARCÍA, Ana Rocío. (2005). Ciclo de vida y localización espacial de las firmas en Colombia: algunos elementos para la conceptualización. En Revista Universidad EAFIT. Vol. 41. número 137. Medellín Colombia. p 44 a 59.
3. COQ. HUELVA, Daniel. Marzo (2003). Revista de estudios regionales Nro. 69 Territorio del individualismo al holismo. Universidad de Sevilla. p115 a 136.
4. Eco región Eje Cafetero (2004). Un territorio de oportunidades. Capítulo I. Segunda edición. Pereira: UTP – GTZ.

5. EL ESPECTADOR (2006). En el nido de las ballenas. Disponible en: <http://www.elespectador.com/elespectador/Secciones/Detalles.aspx?idNoticia=696&idSeccion=20>. Consultado en octubre de 2006.
6. GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA. (Abril 2001). Departamento Administrativo de Planeación. Plan de Desarrollo de Antioquia. Medellín: Imprenta Departamental de Antioquia.
7. GOBERNACIÓN DE RISARALDA. El Puerto de Tribugá. Disponible en: Creación de la sociedad promotora Arquímedes. En: <http://216.239.51.104/search?q=cache:ihagwen0lj:www.risaralda.gov.co/docs/planeacion/acta%2520de%2520intencion%2520tribuga.doc+acta+de+tribuga&hl=es&gl=co&ct=clnk&cd=1> p. 1-18.
8. LOTERO CONTRERAS, Jorge (2004). Desarrollo, geográfica económica y reestructuración industrial: conceptualización y resultados para América Latina. En Revista Territorios virtual 10-11 Bogotá, pp 17-40. Disponible en: http://territorios.uniandes.edu.co/asp/contenido/articulo.asp?Id_Pub=10&Id_Articulo=57
9. PLAN DE DESARROLLO RISARALDA: Gobernación con Resultados. Pereira: Postergraph.
10. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO. (2002-2006). Hacia un Estado Comunitario. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.
11. VISIÓN COLOMBIA II CENTENARIO. Septiembre (2005). Propuesta para Discusión. 2019. Tercera Edición. Bogotá: Planeta Colombiana.



Fuente: Pai Pacífico / Proyecto Arquímedes. www.risaralda.gov.co



Fuente: Pai Pacífico / Proyecto Arquímedes. www.risaralda.gov.co

