

RAE

1. **TIPO DE DOCUMENTO:** Trabajo de grado para optar por el título de Economista.
2. **TÍTULO:** Análisis de las Posibles Variables que Pueden Evidenciar Divergencias en la Competitividad en Materia de la Infraestructura Entre la región Atlántica y Pacífica Periodo 2010 – 2015.
3. **AUTOR (ES):** Nichol's David Lozano Abadía
4. **LUGAR:** Bogotá, D.C
5. **FECHA:** Febrero del 2017
6. **PALABRAS CLAVES:** Competitividad, infraestructura, desarrollo económico, crecimiento económico, localización, aglomeración, divergencia.
7. **DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO:** El objetivo del trabajo es identificar las variables que pueden evidenciar divergencias en la competitividad en materia de infraestructura entre la región Atlántica y Pacífica de Colombia 2010 – 2015 con el fin de mejorar la competitividad regional de cada una de las regiones con respecto a la infraestructura.
8. **LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:** Este proyecto se adscribe a la línea de investigación Crecimiento y Desarrollo Económico, ya que estas dos variables describen económicamente a un país u organización.
9. **METODOLOGÍA:** Es una investigación de tipo cualitativo que analiza trabajo y proyectos en base a la investigación, de igual forma se analizan datos cuantitativos para crear una realidad del entorno económico de las regiones. Se realiza un proceso analítico el cual se basa en analizar, deducir y concluir.
10. **CONCLUSIONES:** En virtud de la información que se utilizó sobre de la región Atlántica y Pacífica de Colombia en el presente trabajo, se puede concluir que en términos de competitividad la región del Atlántico se encuentra más desarrollada que la región de Pacífico en términos de procesos de la industria a nivel regional. Quizás el Atlántico se ha desenvuelto en un mejor papel para el desarrollo teniendo en cuenta que ha venido creciendo positivamente en cuanto a su sistema vial y a calidad de vida de los habitantes, no obstante la pobreza aún sigue siendo uno de los factores que ha dejado que la región no pueda evolucionar en cuanto a competitividad.



**Análisis de las Posibles Variables que Pueden Evidenciar Divergencias en la Competitividad en Materia de la Infraestructura Entre la región Atlántica y Pacífica
Periodo 2010 – 2015.**

Nichol's David Lozano Abadía

**Universidad de San Buenaventura Sede Bogotá
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Programa de Economía
Bogotá D.C, 2017**



**Análisis de las Posibles Variables que Pueden Evidenciar Divergencias en la Competitividad en Materia de la Infraestructura Entre la región Atlántica y Pacífica
Periodo 2010 – 2015.**

Nichol's David Lozano Abadía

Tesis de Grado

Tutor

Dustin Tahisin Gómez Rodríguez.

**Universidad de San Buenaventura Sede Bogotá
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Programa de Economía
Bogotá D.C, 2017**

Contenido

INTRODUCCIÓN.....	1
1. Formulación.....	2
1.1 Tema.....	2
1.2 Título.....	2
1.3 Línea de Investigación.....	2
1.4 Planteamiento del Problema.....	2
1.5 Formulación del Problema.....	4
1.6 Sistematización del Problema.....	4
2. Objetivos.....	5
2.1 Objetivo General.....	5
2.2 Objetivos Específicos.....	5
3. Justificación.....	5
4. Estado del Arte.....	6
5. Marco de Referencias.....	22
5.1 Marco Teórico.....	22
5.2 Marco Conceptual.....	23
5.3 Marco Contextual.....	24
6. Diseño Metodológico.....	28
6.1 Metodología de Investigación.....	28
6.2 Tipo de Estudio.....	28
6.3 Instrumentos.....	29
7. Capítulos.....	30
7.1 Capítulo 1. Análisis de agentes institucionales y determinantes en la Infraestructura en Colombia	30
7.1.1 Las Organizaciones en la Infraestructura.....	32
7.1.2 Sector Público y Privado en Colombia.....	39
7.1.3 La Importancia de la Inversión en la Infraestructura.....	43
7.2 Capítulo 2. Caracterización económica de la región Atlántica y Pacífica del 2010 – 2015.....	51
7.2.1 Variables Importantes en la Economía de la Región del Atlántico.....	53
7.2.2 Sector Agrícola.....	54
7.2.3 Sector Industrial.....	65
7.2.4 Sector de Transporte (Puertos y Sistema vial).....	69

7.2.5 Variables Importantes en la Economía de la Región del Pacífico.	75
7.2.6 Sector Agrícola.	76
7.2.7 Sector Industrial.	80
7.2.8 Sector de Transporte (Puertos y Sistema vial).	83
7.3 Recomendaciones para el mejoramiento competitivo en materia de infraestructura entre la región Atlántica y Pacífica.	87
7.3.1 Recomendaciones Para la Región del Atlántico.	88
7.3.2 Recomendaciones Para la Región del Pacífico.	94
8. Conclusiones.	99
9. Referencias.	102

Índice de Tablas.

Tabla 1	16
Tabla 2	19
Tabla 3.	29
Tabla 4.	55
Tabla 5.	56
Tabla 6.	57
Tabla 7.	59
Tabla 8.	60
Tabla 9.	62
Tabla 10.	63
Tabla 11.	65
Tabla 12.	67
Tabla 13.	69
Tabla 14.	70
Tabla 15.	70
Tabla 16.	71
Tabla 17.	72
Tabla 18.	74
Tabla 19.	74
Tabla 20.	77
Tabla 21.	78
Tabla 22.	79
Tabla 23.	81
Tabla 24.	82
Tabla 25.	84
Tabla 26.	85
Tabla 27.	86

Índice de Ilustraciones.

<i>Ilustración 1.</i>	8
<i>Ilustración 2.</i>	15
<i>Ilustración 3.</i>	19
<i>Ilustración 4.</i>	29
<i>Ilustración 5.</i>	38
<i>Ilustración 6.</i>	47
<i>Ilustración 7.</i>	54
<i>Ilustración 8.</i>	76

Índice de Gráficas.

<i>Gráfica 1.</i>	25
<i>Gráfica 2.</i>	27
<i>Gráfica 3.</i>	27
<i>Gráfica 4.</i>	45
<i>Gráfica 5.</i>	62
<i>Gráfica 6.</i>	68
<i>Gráfica 7.</i>	81
<i>Gráfica 8.</i>	89

INTRODUCCIÓN.

La competitividad es una variable fundamental para medir el desarrollo económico de un país, región, empresa, etc. De hecho es una variable que al estimularla se puede generar grandes estándares en diferentes aspectos de la competitividad como la innovación, seguridad, infraestructura y entre otras. De esta manera, el presente trabajo se enfoca en la competitividad en materia de infraestructura en las regiones Atlántico y Pacífico, en el cual se adjuntara información acerca de sus últimos desarrollos en cuanto a infraestructura y en lo cual se busca grandes aportes analizando que puede hacer falta para que la infraestructura de cada región pueda mejorar.

Por otro lado, es importante entender que la infraestructura arroja diferentes variables importantes las cuales son de gran poder en el desarrollo y de esta manera se analizaran en el trabajo, ampliando el conocimiento de este factor económico con la finalidad de comprender que la importancia del crecimiento de la infraestructura y que este crecimiento se pueda evidenciar en altos niveles de competitividad que puedan beneficiar a las regiones respectivas del presente trabajo de estudio.

Igualmente, la importancia de acceder a la información de la infraestructura tanto nacional como regional en el trabajo, es poder identificar las grandes actividades económicas de poder que influyen de manera positiva en el PIB. De igual forma, es primordial identificar quienes son las empresas públicas que manejan el desarrollo de la infraestructura, ya que de esta forma se podrá vincular algunas recomendaciones que logren estimular y mejorar la infraestructura por medio de las entidades publicadas encargadas del mismo factor.

Para finalizar, lo que se quiere lograr con el trabajo de investigación es acceder a la economía de cada una de las regiones y analizar las actividades principales que se relacionen con el desarrollo de la infraestructura y lograr identificar que hace falta para mejorar el sistema de las actividades económicas que vean en la investigación las cuales hacen parte de la infraestructura tanto de la región Atlántica como la región Pacífica.

1. Formulación

1.1 Tema

Competitividad

1.2 Título

Análisis de las posibles variables que pueden evidenciar divergencias en la competitividad en materia de la Infraestructura entre la región Atlántica y Pacífica Periodo 2010 – 2015.

1.3 Línea de Investigación.

Este proyecto se adscribe a la línea de investigación Crecimiento y Desarrollo Económico, ya que estas dos variables describen económicamente a un país u organización; el crecimiento económico es la variable que se adjunta con el crecimiento poblacional y la satisfacción de las necesidades de la población, incluyendo también el PIB (producto interno bruto), mientras que el desarrollo económico es un avance estructural de las economías u organizaciones en los mercados, teniendo en cuenta el factor humano. (Cameron, 1998).

La competitividad se relaciona con las variables anteriores, siendo la competitividad la relación entre la cantidad, productividad y calidad de los bienes y servicios de una economía siendo objetivo en los insumos que se usan para hacer cierto proceso de producción teniendo en cuenta el conocimiento y las capacidades humanas de su cuerpo de trabajo (Anzil, 2008).

1.4 Planteamiento del Problema.

Colombia a partir del 2010 ha tenido una baja participación en términos de competitividad a nivel mundial, ya que el país se encuentra en el puesto número 66 dentro de los 144 países más competitivos según el Índice Global de Competitividad (IGC) del Foro Mundial Económico (WEF, siglas en inglés) y no obstante, ocupa el puesto número 5 entre los 10 países más competitivos de América Latina (Consejo Privado de Competitividad, 2015).

En ese mismo sentido, Colombia ha sufrido durante el periodo 2010- 2015 los mismos problemas de competitividad que no permiten al país a subir del puesto 66 en el escalafón de competitividad de 144 países. Esto se debe a que el país no ha podido evolucionar y explotar los campos de la ciencia, la investigación, la tecnología y la innovación como generadores de competitividad del país, ya que la producción de bienes y servicios carece de valor agregado. Otro de sus problemas es la educación, ya que el país no cuenta con una gran cobertura y calidad de la educación. A pesar de los esfuerzos, de mejoras en este indicador económico el país no ha logrado avanzar en esta situación. De la misma forma la infraestructura del país se encuentra rezagada, igual que la cobertura y la calidad del mercado laboral gracias a los altos impuestos que se cuentan en el país (Consejo Privado de Competitividad, 2015).

Por otra parte, el pacífico cuenta con una gran biodiversidad en cuanto a naturaleza se trata, y es de gran importancia aclarar que la violencia y la pobreza son unos de los factores por las cuales los habitantes migran a otras ciudades del país a buscar oportunidades de empleo laboral y mejor calidad de vida para su beneficio. De hecho el problema para el crecimiento competitivo de esta región se enfoca que no existe el nivel de innovación suficiente para la misma región, es decir, que los sistemas educativos y de producción son siempre los mismos, para ello las investigaciones juegan un papel importante para el desarrollo de este factor de innovación, y para esto se han creado diferentes agendas para incentivar y estimular algunos proyectos que pueden ayudar a las actividades económicas agropecuarias a invertir en la industrialización de su producción, para llevar acabo estos proyectos es fundamental promocionar la investigación hacia las principales actividades económicas de la región, pero todo esto se inicia desde ceros, es decir a la educación de la región, poder motivar a los estudiantes y guiarlos hacia la ciencia investigativa, pero esto solo puede lograr por medio de la inversión para mejorar cada uno de los métodos de aprendizaje que se llevan a cabo en la educación en general (Lozano, 2004).

Ahora bien, Colombia ha sufrido siempre por la educación, las inversiones no alcanzan a cubrir lo suficiente como para que la educación aumente de manera significativa y más en los municipios aledaños a las ciudades como Buenaventura, Cartagena y Santa Marta, quizás tanto la educación como los servicios básicos no dan abasto para cubrir las necesidades de las

poblaciones que habitan estas pequeñas zonas del país, las políticas públicas de inversión deberán hacer un giro para poder luchar contra la pobreza que habita en estas zonas del país, y para esto Colombia debería manejar de una buena manera hacia dónde va dirigida la inversión del país. La educación necesita el factor de innovación en zonas donde no exista, poder analizar que la investigación como un factor importante de la educación sea explotado de manera continua hacia los estudiantes no solamente de la educación básica sino también en la educación superior para poder incentivar este factor de la educación que abre las puertas a la ciencia del país, la cual se encuentra en una muy baja denominación actualmente (Lozano, 2004). Pero entonces Colombia lo que necesita es mejorar sus estrategias para llamar y manejar la inversión del país, hacia donde va estar dirigida esta inversión y a que poderes económicos se quiere aliar esta economía colombiana, tal vez las zonas urbanas ya cuentan con un nivel de innovación y de infraestructura aceptable ante el mundo globalizado, pero el nivel de infraestructura de algunas zonas del Pacífico y del Atlántico se encuentran en desventaja y esto es lo que realmente se tiene que mejorar, poder conectar de manera eficiente a estas poblaciones marginadas por la violencia y la pobreza de la accesibilidad a las zonas urbanas del país, quizás el gobierno necesite reestructurar sus políticas públicas y estrategias para llamar la atención de otros países y abrir nuevos negocios internacionales que puedan aportar en la explotación de materias primas que existan en el Pacífico Colombiano que puedan ayudar en las zonas marginadas como lo es el Chocó en el Pacífico y entre otras (Yepes, 2014).

1.5 Formulación del Problema.

A partir de la problemática descrita surge el interrogante de:

¿Cuáles son las posibles variables que evidencian divergencias en la competitividad en materia de infraestructura entre la región Atlántica y Pacífica de Colombia?

1.6 Sistematización del Problema.

A partir de la problemática descrita y la pregunta formulada, se encuentran diferentes temas específicos a analizar para dar respuesta a la misma.

Por ello surgen las siguientes sub-preguntas:

- ¿Cuáles son las variables que se involucran en la medición de los proyectos de infraestructura?
- ¿Cuál es la diferencia de las condiciones sociales económicas de la región Atlántica y Pacífica en el período 2010 – 2015?
- ¿Cómo se lograría emprender iniciativas para el mejoramiento competitivo en materia de infraestructura entre la región Atlántica y Pacífica?

2. Objetivos

2.1 Objetivo General.

Identificar las variables que pueden evidenciar divergencias en la competitividad en materia de infraestructura entre la región Atlántica y Pacífica de Colombia 2010 – 2015.

2.2 Objetivos Específicos.

- Identificar las variables que se utilizan en las mediciones en los proyectos de infraestructura.
- Analizar la diferencia de las condiciones económicas de la región Atlántica y Pacífica en el período 2010 - 2015.
- Evidenciar propuestas para el mejoramiento competitivo en materia de infraestructura entre la región Atlántica y Pacífica.

3. Justificación.

La infraestructura es considerada como un factor de impulso hacia el crecimiento económico. El crecimiento de la productividad depende de una buena infraestructura que pueda generar externalidades positivas que impulse el factor beneficio. Existen cuatro canales que generan una buena infraestructura como lo son la dotación de servicios domiciliarios, salud pública, transporte y las TIC (Tecnología de la Información y las Comunicaciones). Las investigaciones de estos canales genera el conocimiento en de una infraestructura. La alta calidad de los

servicios prestados a la sociedad impulsa el acceso a las nuevas tecnologías, aumentando el factor innovación (Ramírez, Parra, Gonzáles, & Corredor, 2014).

La importancia de analizar la infraestructura de las regiones a estudiar, es generar acciones de mejora para aumentar el nivel competitivo de estas. El estudio de esta variable competitiva ayudará a aumentar el crecimiento económico de cada región, superando de esta manera los niveles de pobreza y generando altos niveles de calidad de vida.

En este trabajo se tomará en cuenta la función del potencial de desarrollo para cada una de las regiones a estudiar. Esta función se toma a partir del enfoque de Beihl (1996), la cual se basa en cuatro factores que determinan esta función: infraestructura (I), localización (L), aglomeración (A) y la estructura social (S) (Vassallo & Izquierdo, 2010). A continuación se presenta la función del Potencial de Desarrollo Regional (PDR):

$$PDR=f(I,L,A,S)$$

José María Mella Martínez en su libro “Economía y Política Regional en España ante la Europa del Siglo XXI” explica el enfoque del potencial de desarrollo regional: “Según este enfoque, la infraestructura forma parte del conjunto de determinantes potenciales del desarrollo y pone de relieve la relación optima que debe existir entre los elementos públicos y privados del capital de una economía en su conjunto. En consecuencia, la inversión pública en infraestructura es un instrumento importante para el desarrollo regional.” (Mella, 1998, pág. 471).

4. Estado del Arte.

La competitividad es uno de los indicadores que genera calidad de vida en un país, las ventajas competitivas y la producción son herramientas que deben establecer una conexión para el estímulo de las empresas e instituciones donde se estudia la competitividad. La finalidad de ser competitivo es buscar la satisfacción de los mercados y poder generar un valor agregado a la producción por medio de estrategias, así es como Mario Javier Bonilla Uribe y Mario Andrés Martínez Gallego hacen una pequeña introducción de como sensibilizar a la sociedad con el concepto de competitividad en su trabajo de grado “Análisis de la metodología para evaluar la

competitividad: caso foro económico mundial y realidad empresarial colombiana” (Bonilla & Martínez, 2009). Por otra parte, los estudios del Institute for Management and Development (IMD) se enfocan como el ambiente competitivo analiza el comportamiento de las naciones y de las empresas, creando de esta manera un ambiente más accesible sobre la competitividad de las mismas. La forma en la cual las instituciones miden la competitividad se basa en las estrategias que el estado debe adoptar para cumplir las necesidades de las regiones y/o sectores económicos (Jhair & Silvia, 2009).

Para que un país se encuentre en términos competitivos, debe fortalecer el sector de la infraestructura, ya que por medio de este sector, se mide principalmente que tan capaz es un país de mostrarse fuerte frente a otras economías. Colombia es una economía emergente que tiene muchos problemas de infraestructura. Para esto se están adelantando proyectos que generen impacto en la modernización y el desarrollo para estar a la vanguardia y poder ser un país competitivo. El Banco Interamericano de Desarrollo analiza a la infraestructura como:

La infraestructura es un pilar fundamental de la sociedad moderna. Su adecuada dotación y administración posibilita el desarrollo económico, genera crecimiento, aumenta la competitividad y la productividad, y con ello la inserción de las economías en el mundo, ayuda a la cohesión territorial y permite mejorar la calidad de vida y la inclusión social (Banco Interamericano de Desarrollo, 2013, pág. 2)

El desarrollo económico y la competitividad van ligadas infraestructura Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (CEPAL) explica brevemente lo que es la infraestructura, y brinda un comentario de la importancia de gestionar y explotar los sectores económicos que hacen parte de este:

La infraestructura impacta el desarrollo económico y la competitividad por varios canales. En primer lugar, el crecimiento de la productividad se asocia a la disponibilidad de una infraestructura que genera externalidades positivas y facilita la localización. Comprende tres dominios: la básica, o dotación de servicios domiciliarios y de salud pública; la de transporte; y la de TIC (tecnologías de la información y las comunicaciones), que incorpora la telefonía y

el uso del Internet, como uno de los medios de acceso a la creciente sociedad de la información (Ramírez, Parra, Gonzáles, & Corredor, 2014, pág. 13).

Por ejemplo, municipios en la provincia del oriente de Colombia están invirtiendo sus regalías en proyectos de infraestructura como las vías, en la protección del agua y en el medio ambiente, con el fin de mejorar sus condiciones económicas y ambientales. Esto generara un impulso hacia el turismo, la preservación de los bosques y la vivienda rural de la zona (El Tiempo, 2016).

La finalidad de la infraestructura es promover el crecimiento sostenible brindando a servicio de calidad para el bienestar social y beneficio competitivo. Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) la infraestructura cuenta con una estrategia para mejorar la competitividad en un país u organización. La nueva visión de la infraestructura se basa en incorporar variables como la sostenibilidad ambiental, social y fiscal en los servicio. Por otra parte, es importante analizar el sector económico de la infraestructura, con el fin de generar sinergia entre estos mismos (Banco Interamericano de Desarrollo, 2013).

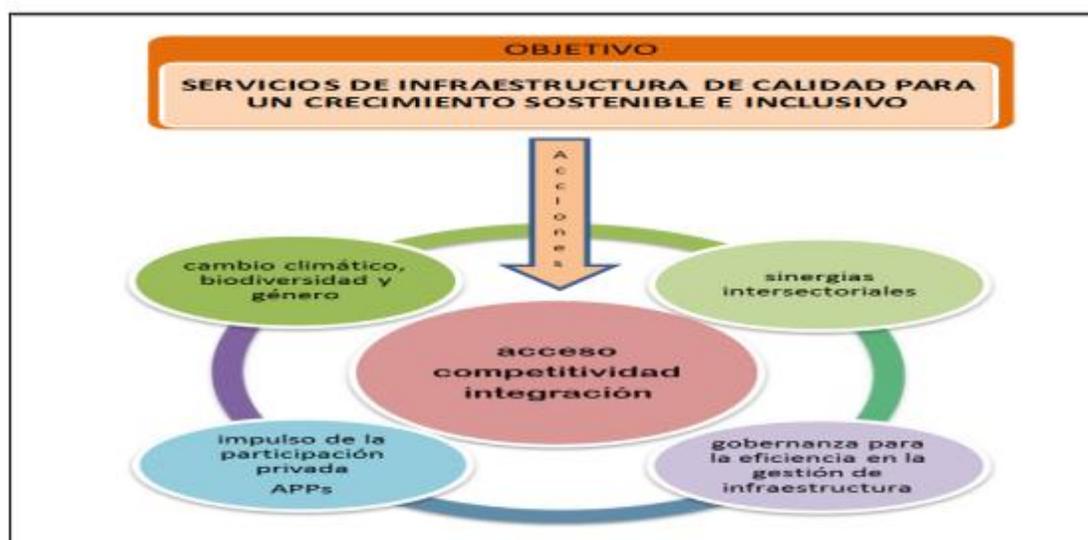


Ilustración 1.

Objetivos y áreas prioritarias de la estrategia.

Fuente: (Banco Interamericano de Desarrollo, 2013).

La idea es considerar a la infraestructura como un activo que debe ser gestionado apropiadamente por medio de la inversión a los sectores que brindan los servicios a la sociedad (Banco Interamericano de Desarrollo, 2013). El acceso a la competitividad se genera a partir del concepto de la calidad, es decir, a una buena calidad en los servicios proporciona la satisfacción de la sociedad en estos mismos.

Con la finalidad de poder ser competitivos y generar calidad en los servicios es de gran importancia la inversión. Según la Universidad Nacional y el Consejo Nacional de Planeación la inversión en el sector de transporte será de gran ayuda para el incremento de la competitividad a nivel de infraestructura con la finalidad de la integración territorial del país, es uno de los objetivos a cumplir en la “Base del Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018” (Universidad Nacional de Colombia, 2014). La inversión en la infraestructura es de gran ayuda para reducir la pobreza y aumentar el crecimiento económico del país (Banco Mundial, 2004). Pero la inversión a este sector se hace muy complicada si contamos con un sistema de transporte público con precios elevados y una baja calidad del servicio, genera un estancamiento en la competitividad y posibles mejoras del sistema (Lupano & Sánchez, 2009).

Colombia es un país que busca la competitividad para mejorar su económica. Por lo anterior se ha puesto en marcha todos estos megaproyectos para aumentar la competitividad de este país, para ello la revista Semana informa acerca de la inversión en los megaproyectos:

El país está invirtiendo 28.500 millones de dólares (56 billones de pesos), una suma sin antecedentes, en un paquete de seis proyectos que abarcan generación de energía, transporte y refinación de crudo e infraestructura vial y fluvial. Son obras en áreas estratégicas para el crecimiento y se caracterizan por la alta ingeniería en su construcción (Semana, 2014, pág. 15).

La construcción en carreteras para el beneficio de la sociedad se incrementa por medio de la explotación de las empresas privadas del país el sector de la construcción hace parte de la infraestructura, ya que este se encarga de poder comprender la gestión territorial del país y de este depende la movilidad de la población y del comercio que se transporta por carretera, la

importancia del equilibrio entre la red de transporte y el tiempo en el cual se pueden desplazar los ciudadanos y/o mercancía hace parte de la competitividad (Romero M. , 1999). Otra herramienta que puede generar impacto en este sector, es la innovación, por ejemplo, Colombia iniciara un proceso en el cual las llantas que ya no se usan, serán materia prima para la mezcla de asfalto usando esta mezcla para la construcción de las nuevas vías que generaran mayor producción en los territorios colombianos (Gomez, 2016).

El transporte a nivel nacional es la herramienta que genera la movilidad en el país, por esta razón la construcción de nuevas vías hacia los territorios aledaños a la ciudades son fundamentales para la conexión de estos territorios a las ciudades, puesto que las poblaciones cercanas viajan constantemente por diferentes ya puede ser por educación, trabajo o simplemente turismo. Este contexto genera las redes de movilidad a nivel nacional. Es importante el estudio de las principales rutas de viaje que son más transitadas, es decir, observar el movimiento de las carreteras para generar incentivos de mejora y también el estudio de los suelos y ambiente para aplicar proyectos de nuevas vías que puedan facilitar la movilidad de dichas poblaciones (Sarmiento, 2009). La implementación de nuevos proyectos como herramienta de transporte ayudan no solamente con la movilidad, también absorbe el tráfico actual de las personas y de las mercancías que se trasladan de un lado a otro por medio de carreteras, pero al absorber el tráfico, la finalidad explicita de la construcción de vías y mantenimiento de ellas, es poder estancar el crecimiento de este, la cual es generado por la liberación de los mercados y la globalización de la economía. No solo se logrará contrarrestar el tráfico, sino que también se llegará a una coherencia entre el aspecto económico y el aspecto social (Vassallo & Izquierdo, 2010).

La idea de poder invertir una gran suma de dinero en estos proyectos es generar un crecimiento económico y lograr un desarrollo en general, pero el problema surge en el tiempo y la cantidad de las inversiones de los grandes proyectos de infraestructura. El proyecto del metro de Medellín estaba programado para 5 años su entrega, lo cual se prolongó en 12 años y su capital de inversión se triplicó al final del proyecto, esta brecha hace que los proyectos se vean en un alcance muy lejano a lo que realmente se desea. No obstante siguen en pie algunos proyectos que generan beneficios en términos de energía como lo es el proyecto de la Central Hidroeléctrica Ituango que se encuentra en una 20% de su trayectoria (Semana, 2014). Los

proyectos deben generar confianza en el tiempo estimado de su construcción, de esta forma las inversiones y los protocolos de construcción beneficiaran el futuro del país.

Actualmente se encuentran 21 autopistas de cuarta generación de iniciativa pública cumpliendo con la puntualidad del cronograma de ejecución de estos proyectos (El Espectador, 2016). El Vicepresidente del país se manifestó satisfecho:

Es muy satisfactorio poder decir que hasta el momento hemos cumplido con estricta puntualidad el cronograma que nos fijamos para la ejecución del programa 4G y los compromisos adquiridos. Y en momentos de desaceleración económica mantener e impulsar la dinámica del sector constructor es clave para sostener el crecimiento del PIB (El Espectador, 2016, pág. 4).

Los actuales proyectos que se están realizando en el país se encuentran en la línea de innovación, ya que estos están generando un desarrollo económico en cuanto a nuevos servicios de movilidad, transporte, energía y entre otros, con la finalidad de proporcionarle al país un valor competitivo. La innovación entre otros aspectos asocia una perspectiva emprendedora hacia el aprovechamiento de oportunidades de crecimiento para las empresas encargadas de cada proyecto (Vesga, 2016). El país está creciendo poblacionalmente y la movilidad se genera un poco incomoda en algunas regiones del país, por esta razón emprender los proyectos de nuevas vías de conexión de las principales ciudades del país, satisface el entorno de la población, ya que los grandes negocios y las oportunidades laborales y de estudio se encuentran en las ciudades como Bogotá, Medellín, Barranquilla y entre otras. Es importante la movilidad de ya que hace referencia a la calidad de vida de la población.

Los efectos regionales que genera la infraestructura influyen en la calidad de vida, en la productividad de las empresas de los mercados de transporte, en la prestación de servicios y entre otras variables, además el desarrollo de la infraestructura de transporte es la que tiene una mayor coherencia entre los indicadores de empleo y renta de las regiones, esto hace referencia en la relación entre la infraestructura y el desarrollo regional la cual puede determinarse por medio de

una formula a partir del enfoque de Beihl (1996). La función basada en este autor se determina a partir de la infraestructura (I), la localización (L), la aglomeración (A) y la estructura social (S) con el fin de encontrar el potencial desarrollo de las regiones (Vassallo & Izquierdo, 2010). “estos cuatro recursos representan la capacidad productiva de una economía regional. Los recursos privados como el capital y el trabajo son necesarios para explotar el potencial de desarrollo regional pero no lo determinan, porque es fácil importarlos o exportarlos siempre que el mercado brinde la adecuada remuneración.” (Mella, 1998, pág. 471)

$$PDR=f(I,L,A,S)$$

Es importante observar el potencial del desarrollo regional en una economía porque generalmente (país y/o región) uno de los factores más importantes para el desarrollo es la infraestructura, ya que este factor esta de la mano con el comercio exterior y la distribución de ingresos (Sandri, 2013).

Como se ha dicho anteriormente la infraestructura es un factor clave para el desarrollo, así que se observan las dos regiones en esta investigación, la costa Atlántica y Pacífica, las cuales se han analizado por obtener los puertos a mar abierto en Colombia las cuales manejan la parte del comercio exterior del país gracias a sus puertas al mercado marítimo, además estas actividades portuarias son unos de los mayores generadores del PIB del país (Perrotti & Sánchez, 2011). Miguel Cabal y Juan Soto (1998) en su trabajo Directrices Para el Estudio de Competitividad del Sector de la Acuicultura en Colombia, observan las diferencias entre estas regiones en aspectos de inversión, comunicación, educación y servicios:

Las diferencias observadas entre las dos costas se deben tanto a condiciones naturales excepcionales de la atlántica, como a las limitadas inversiones estatales en la región Pacífico en lo que concierne a la infraestructura vial, de comunicaciones acceso a educación y servicios del Estado. Otro aspecto fundamental que explica la diferencia productiva entre las dos regiones son la ausencia de tecnología y gestión de manejo en el sector como un todo, lo cual impide contrarrestar las diferencias productivas derivadas del medio natural. Estos factores de rendimiento productivo necesariamente se reflejan en la estructura de costos y en

la rentabilidad de la operación en los dos litorales, constituyéndose en variables fundamentales de atención para el desarrollo de la competitividad del sector (Cabal & Soto, 1998, pág. 8).

A lo largo de los años se ha visto como en el país le da prioridad a la costa del Atlántico comparada con la costa de Pacífico esto debido a muchos factores que han generado esta brecha de desigualdad, teniendo en cuenta que el puerto de Buenaventura en la costa pacífica se ha quedado pequeña en cuanto a la demanda del comercio internacional, esto se evidencia en las demoras de los procesos de embarque y descargue de las mercancías que traen los buques, también se debe a que este puerto solo recibe buques de mediana y pequeña carga los cuales cada vez cuentan con menor participación en el mercado de las grandes potencias exportadoras entre otros aspectos. Estos problemas han evolucionado en plan de mejora gracias a los procesos de inversión que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (SPRBUN) y la administración del muelle efectuada por el Grupo Portuaria S.A; quienes adquieren el 52% de las cargas que este puerto de Buenaventura recibe para el beneficio de los ingresos del país, han generado en la costa pacífica (Pérez, 2016). La administración del puerto se encuentra en un proceso de modernización en la cual se han generado inversiones para mejorar la infraestructura, maquinaria y logística del puerto con el fin de aumentar las importaciones y exportaciones del país, abriendo puerta al comercio exterior del país:

Dentro de su plan de modernización, SPRBUN –cuyo contrato de concesión otorgado en 1994 fue extendido por 20 años más hasta el 2034– contempla inversiones por 450 millones de dólares, de los cuales 175 millones serán destinados a equipos, 215 millones en infraestructura y 60 millones de dólares en logística (Pérez, 2016, pág. 10).

No solo con la idea de generar mayores ingresos al país se han iniciado las inversiones en la región, puesto que la mejorar del puerto y sus actividades económicas son la prioridad de la administración del puerto:

Recientemente la Sociedad inauguró obras y equipos que aumentarán la capacidad del puerto, de cara a la ampliación del Canal de Panamá. Estas inversiones se traducirán en

menores tiempos de operación de los buques en puerto, debido a una atención de cargue y descargue más ágil, que a su vez permitirá importantes ahorros al reducir las tarifas de fletes para exportadores e importadores (Pérez, 2016, pág. 10).

Pero poco a poco se ha ido concientizando que la costa pacífica tiene un espacio muy importante en nuestra economía, los planes y proyectos de mejora no se han hecho esperar, esto debido a que este puerto es el más cercano que tiene el continente al mercado asiático (Pérez, 2016). Además este puerto es uno de los más importantes para Colombia, teniendo en cuenta que mueve aproximadamente el 60% del comercio del comercio exterior del país (Escobar, Suarique, & Sotelo, 2012). El puerto cuenta con 3 muelles especiales. Son especiales porque cada uno de ellos cuenta con una actividad diferente dependiendo de la actividad económica, cada uno de los muelles se presentara a continuación en base a la información de Escobar, Suarique y Sotelo (2012):

- Privados: Operados por agentes privados que realizan todo tipo de actividades relacionados con el comercio exterior.
- Especializados: Aquellos que se encargan de la exportación de productos tradicionales como el petróleo, carbón, frutas, etc.
- Sociedades Portuarias Regionales: Las cuales prestan servicios para el resto de productos que requieran ser movilizados dentro y fuera del país.

Esto genera un orden en la logística de la producción del puerto y es por esta razón que el puerto es considerado un terminal marítimo multipropósito que cuenta con infraestructura multifuncional, terminal pesquera, aduanas y entre otras funciones (Derroteros de las Costas y Areas insulares de Colombia, 2016). Además que este puerto cuenta con una ubicación estratégica la cual abre las puertas a muchas economías del exterior.



Ilustración 2.

Unión de Colombia y el Mundo.

Fuente: (Escobar, Suarique, & Sotelo, 2012).

También se cuenta con el puerto de Tumaco, la zona nariñense de la región pacífica, pero las actividades económicas de este puerto se encuentran estancadas por una prórroga dada por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), con el fin de estudiar la zona para proyectos que puedan mejorar el sistema industrial y portuario sostenible. Hoy solamente el puerto cuenta con nueve muelles públicos que son solamente utilizados para transporte de carga y movilización de los pasajeros a otros municipios (Portafolio, 2014).

A diferencia de la costa Atlántica con el puerto de Cartagena, que en general se ha consolidado como un buen ejecutor de los servicios portuarios a través del tiempo y ha ido mejorando para estar a la vanguardia, a la hora de competir en el comercio internacional. Destacado por su modernización continua y otros factores. La sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A (CONTECAR S.A), cuenta con ocho muelles para las naves portacontenedores y de carga general (Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A, 2016). A continuación se observa la capacidad de espacio con la que cuenta cada uno de los muelles del puerto de Cartagena.

Tabla 1

Características Cartagena.

Características según la profundidad y el calado operacional			
Muelle	Longitud (Mts)	Profundidad (Pies)	Calado Operacional (Pies)
Muelle 1	200	20	19
Muelle 2	202	36	35
Muelle 3	182	36	35
Muelle 4	130	29	28
Muelle 5	202	39	38
Muelle 6	182	39	38
Muelle 7	270	44	43
Muelle 8	268	45	43

Fuente: (Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, 2016).

La infraestructura del puerto de Cartagena ha logrado que este se considere como el mejor puerto en nivel de eficiencia y operatividad en sus actividades económicas:

El puerto con el mejor nivel de eficiencia en las operaciones es el de Cartagena. Así lo determinó una investigación realizada por la Universidad Nacional en la que se analizaron diferentes factores de competitividad portuaria como rotación de carga, recursos físicos e instalaciones, accesibilidad e impacto medioambiental, entre otros (El Universal, 2014, pág. 15).

Este puerto cuenta con la “Iniciativa de Seguridad del Contenedor” (CSI siglas en inglés), la cual vigila las acciones ilegales en el sistema global del comercio, esta iniciativa abre las puertas al comercio con los Estados Unidos, esto refuerza la competitividad internacional del puerto de Cartagena, este programa con el Gobierno de los Estados Unidos cuenta con la finalidad de mejorar la revisión de las cargas que se enviaran a este país. Gracias a los altos estándares de calidad y productividad del puerto estas ventajas competitivas se pueden implementar para la mejora de la infraestructura del país (Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A, 2007).

Contando con este programa de vigilancia en el puerto, los beneficios para los exportadores serían los siguientes, la información que se presentara a continuación se toma de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (2007):

- Facilita el flujo del comercio legal, sin afectar la operatividad del puerto.
- Ofrece a los exportadores el beneficio de menores trabas para el acceso los mercados de los EE.UU. y el mundo.
 - Facilita interceptación de contenedores que puedan implicar riesgo y aumenta la seguridad en el sistema de comercio mundial.
 - Protege la infraestructura portuaria del país.
 - Establece un modelo de seguridad a seguir por otros puertos, para incrementar la competitividad y beneficiar a sus clientes.
 - Mejora el flujo de información en etapas más tempranas del proceso logístico.
 - Capacitación en tecnología y procedimientos de inspección y análisis de riesgos.

Por otra parte, la región atlántica también cuenta con el puerto de Barranquilla Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla (SPRB), el cual está situado en dirección al puerto de Miami, Fl (Caballero, 2013). De forma que también es una ventaja competitiva para la región, ya que es una ruta de comercio para el beneficio de las importaciones y exportaciones del país. Alguno de los problemas que cuenta este puerto es que:

Su muelle está en dirección al Puerto de Miami, FL, consta de 1.058 metros y cuenta con un calado de 36 pies (10.8 metros). Lo que significa que los grandes buques modernos no pueden ingresar en su totalidad ya que estos requieren calados superiores a 19 metros (Caballero Gómez, 2013, pág. 15).

No obstante, el puerto de Barranquilla invirtió en un proyecto para la recuperación del Rio Magdalena en el 2015 con fin de mejorar la conectividad de la ciudad y así, poder aumentar su nivel competitivo (Puerto de Barranquilla sociedad Portuaria, 2015). Estos proyectos logran aumentar las rutas para el canal de acceso a la zona portuaria de Barranquilla, pero con los cambios climáticos y el bajo flujo de agua que existe actualmente en el Rio Magdalena (2016) “El director ejecutivo de Cormagdalena, Clemente Fajardo, explicó que solo pueden transitar embarcaciones no superiores a los 9 metros con 40 centímetros de profundidad, advirtiendo que

los grandes buques deberán dirigirse a otros puertos del Caribe” (El Tiempo, 2016). Mientras que los niveles del Río Magdalena sigan estando bajos, el canal de acceso al puerto será restringido.

Uno de los factores con los que cuenta la terminal portuaria de barranquilla son sus 11 metros de profundidad en cada una de sus posiciones de atraque para las motonaves que atracan en esta terminal, gracias a esta capacidad de espacio la terminal recibió una motonave en el año 2014 con la bandera de Hong Kong. Hecho histórico de esta terminal, siendo este el buque con mayor calado que atraco en los muelles de Barranquilla. Y esto gracias a las inversiones que el puerto de Barranquilla ha generado a niveles de infraestructura y maquinarias de última generación para la relimpia de los muelles. Para la continuación de la competitividad de este puerto, la sociedad portuaria de Barranquilla firmo un pacto comercial con el puerto de Tampa Bay en Abril del 2014 con el fin de mejorar la productividad de los importadores y exportadores en sus manejos de carga en la logística del portuaria para el comercio exterior del país (Puerto de Barranquilla Sociedad Portuaria, 2014).

Acercándonos más hacia el norte del país, encontramos el puerto de Santa Marta Sociedad Portuaria de Santa Marta quienes durante el año 2013 se convirtió en el puerto más importante para el país gracias a su almacenamiento de la carga refrigerada y su nueva tecnología para los servicios de comercio exterior (Legiscomex, 2014), además este puerto cuentan con:

Servicios las 24 horas del día en sus siete muelles y ofrece un almacenaje seguro y práctico en cada una de sus bodegas y patios. Además, es el único de la Costa Atlántica que cuenta con servicio de ferrocarril, que posibilita generar cargues y descargues directos, lo que facilita el manejo de carga a granel (Legiscomex, 2014, pág. 1).

Este puerto cuenta con unas sub-terminales las cuales están especificadas para cada servicio de las diferentes cargas que llegan al puerto.



Ilustración 3.

Instalaciones por Sub-terminales.

Fuente: (Suárez, 2012).

De igual forma esta terminal cuenta con tecnología avanzada para la operación de control ambiental, así lo muestra Suarez Ramírez (2012) en su trabajo “Desarrollo sostenible Con una Terminal de Carbón en el Corazón de la Bahía más Linda de América” donde nos informa de los beneficios que estas tecnologías de innovación .

Tabla 2

Tecnología.

	TECNOLOGIA	BENEFICIOS AMBIENTALES
1	Sistema de descargue por succión	Disminución de emisiones de material particulado. Disminución de caída del producto a la losa y/o al mar.
	Sistema de cargue de camiones con báscula de paso	
	Sistema de transporte por bandas transportadoras cubiertas	
2	Uso de energía eléctrica	Disminución emisiones de gases.

Fuente: (Suárez, 2012).

Ahora bien, vemos que Colombia también cuenta con un sistema de transporte férreo, el cual cuenta con una ventaja que es su bajo consumo de combustible en recorridos largos, ya que en un trayecto por medio de este transporte se puede llevar aproximadamente 40 contenedores. Colombia es un país que incrementa sus precios a corto plazo de su economía, es por esta razón que los trayectos por carreteras sean más costosos y tal vez su tiempo de entrega puedan varias, mientras que por vía férreo los recorridos son más efectivos en su tiempo de entrega y de menos costos y no obstante, este sistema de transporte se acopla a la diversidad de los productos. Por lo anterior la movilidad de este medio es mucho más versátil y amplio hacia los mercados de los usuarios, contando también que los costos adicionales de seguro de carga son bajos debido a los bajos índices de accidentabilidad de este mismo (Romero S. , 2011). Conjuntamente los ferrocarriles es el segundo medio de transporte de carga más utilizado en el país para mercancías, ya que para el transporte de pasajeros, su demanda es muy mínima (Arango, diaz, Arias, & Lamos, 2015).

Por lo anterior la infraestructura vial de este medio en el país es de gran importancia en cuanto al efecto significativo sobre la eficiencia del sector productivo, esto cuenta como soporte fundamental para el desarrollo económico. Por lo mismo la infraestructura vial es el motor de muchos sectores porque este medio reduce los costos de transacción, transporte de insumos y además mejora la calidad de la competitividad a nivel regional y global (Ministerio de Transporte , 2011).

Uno de los sectores que más se beneficia de este sistema de transporte es el sistema minero. Este sector de la economía frecuentemente son usuarios de este medio, ya que sus productos son de carga pesada y los ferrocarriles son capaces de sostener el nivel de exigencia de la movilidad de este sector tanto como su trayectoria como la cantidades que se transportan (Rodríguez, 2013). A raíz de lo anterior, podemos asimilar que el carbón como producto del sector minero, es uno de los productos más transitados por este medio (Duque, 2015).

El sistema férreo es importante para una movilidad de los mercados, por esta razón en la región Atlántica se inició un proyecto desde 1999 que pudiera conectar algunos municipios cercanos a la ciudad de Santa Marta como lo son la Ciénaga y Chiriguaná con el fin de transportar mercancía como inmuebles y también como mercancías como los productos anteriormente mencionados (ANI, 1999). Sujeto a lo anterior los proyectos de inversión han otorgado resultados en cuanto a las vías férreas. Luego de 8 años llegó la primera locomotora al municipio de La Dorada- Caldas, incentivando el mejoramiento del corredor férreo de este municipio con Chiriguaná. Este corredor que fue afectado por las olas invernales de los años 2010 y 2011, está manejado por el ANI (Agencia Nacional de Infraestructura) para el mantenimiento y renovación del mismo, con el fin de revivir la movilidad de carga y pasajeros de este corredor que terminara en la ciudad de Santa Martha. Con este corredor se busca aumentar el transporte por este medio, contando que el proyecto ya lleva un avance del 97,84%, afirma el presidente de la ANI Luis Fernando Andrade. La locomotora que llegó a la Dorada, se encarga del mantenimiento de los 558,3 kilómetros que cuenta esta red férrea. La inversión de este proyecto asciende a los \$ 114.155 millones de pesos (ANI, 2016).

En consecuencia a los proyectos anteriormente mencionados en esta parte del trabajo, el país está entrando a una nueva era de su desarrollo en materia de infraestructura gracias a la aceleración del ritmo de las construcciones a nivel nacional en el gobierno de Juan Manuel Santos. El país pasó de invertir 2 billones al año a invertir 8 billones en el año 2014 (ANI, 2015). Esto garantiza que el país ha incrementado su nivel de infraestructura generando un beneficio para el comercio de Colombia.

5. Marco de Referencias.

5.1 Marco Teórico.

A continuación se expondrán dos teorías de crecimiento regional las cuales serán la guía de la investigación. Ahora bien, las teorías de crecimiento regional (TCR) son aquellos postulados de la expansión económica y del nivel de desarrollo de las regiones, además cada una de las teorías habla de un elemento importante en la comprensión del proceso de crecimiento de las regiones y están relacionadas con los factores determinantes de esta investigación (Gutiérrez, 2006).

Una de las teorías en las que se sustenta este trabajo es la **Teoría de la Dotación de Infraestructura** (TDI). Esta teoría pone en relieve los elementos que determinan a la infraestructura como uno de los factores importantes en la competitividad. Teniendo en cuenta lo anterior esta teoría se basa en dos supuestos, el primero está enfocado en los elementos que crean un crecimiento en el ambiente de las externalidades de una región. La segunda señala que la inversión es el estímulo del crecimiento de la infraestructura (Gutiérrez, 2006). De esta misma manera Hirschman (1961) aceptaba que la producción de bienes y servicios era una de las estrategias para el desarrollo económico del área. Declaraba que el gobierno fuera capaz de tomar decisiones de inversión eficiente, aquellas inversiones que se decidían deberían ser para el beneficio del volumen productivo, es decir, inversiones en la industria manufacturera que de ante mano viene siendo el principal sector productivo dentro de la infraestructura (Hirschman, 1961). De igual manera Beihl (1988) considera que la inversión es uno de los factores que intervienen en el potencial de desarrollo regional teniendo en cuenta otras variables como la aglomeración, localización y la estructura social tomando de esta forma la parte pública y además, si se obtiene un buen equipo en materia de infraestructura por medio de la inversión privada, esto generara una mayor productividad de las actividades económicas y además se podrá crear más empleo a nivel de la región (Biehl, 1988).

La segunda teoría se idéntica con el nombre de **Teoría de la Polarización y de Caución Acumulativa**, la cual explica cómo se encuentra concentradas poblacionalmente las regiones y de esta manera definir las aglomeraciones en las localidades las cuales estimulan el crecimiento poblacional de los territorios donde se acentúan. Lo que significa que los mercados empiezan a

ser más demandados y esto genera un alto consumo de los territorios aglomerados. A manera de que las actividades económicas aumenten se crea una localización de una actividad económica fuertes, es decir, de manera en que la aglomeración crezca también lo será su actividad económica centralizando de esta manera una actividad local, de esta misma manera funciona cuando se encuentra materia prima como lo es el petróleo en Colombia, se identifica un espacio en donde se genera productividad para la economía. De esta misma manera el autor Perroux (1970) afirma que la comunicación de los polos industriales logra un gran crecimiento del mercado, ya que este sector industrial trabaja con mucha fuerza y dinámica para la aceleración de su producción a la cual se le denomina industria motriz, pero el fin de la comunicación de los polos es generar suficiente poder para lograr un cambio en la estructura económica de la región, además como polos industriales que realizan sus actividades en zonas de urbanización se encuentran totalmente rodeadas de carreteras, transportes y servicios públicos, así que si el entorno de las industrias genera un crecimiento la localización de estas mismas directamente generara un aumento en su economía (Perroux, 1970).

5.2 Marco Conceptual.

Con la finalidad de tener las bases de esta investigación de forma clara, es de importancia crear un marco conceptual que brinde información acerca de las variables que se analizan. Partiendo de lo anterior se toma en cuenta las definiciones de crecimiento y desarrollo económico. El crecimiento se entiende como el incremento porcentual del PIB como condición para aumentar el bienestar en general del país. Por otro lado el desarrollo es la distribución de los productos, con el fin de que este debe disfrutarse de manera equitativa (Gonzales, 2011). El crecimiento y desarrollo económico se usa para procesos comparativos en diferentes áreas de la competitividad. Este concepto está identificado como uno de los indicadores que genera calidad de vida en un país, teniendo en cuenta que las ventajas competitivas y la producción son herramientas que deben crear una conexión para el estímulo del área donde se estudia la competitividad. La finalidad de ser competitivo es buscar la satisfacción de los mercados y poder generar un valor agregado a la producción por medio de estrategias (Bonilla & Martinez, 2009).

De acuerdo con lo anterior la competitividad se genera partiendo de la infraestructura la cual es un factor que demuestra las ventajas de un país ante otras economías a nivel mundial. Esta variable se relaciona con la productividad y sus herramientas con las cuales cuenta para que dicha actividad económica sea totalmente productiva y que pueda generar un beneficio para el crecimiento (Banco Interamericano de Desarrollo, 2013).

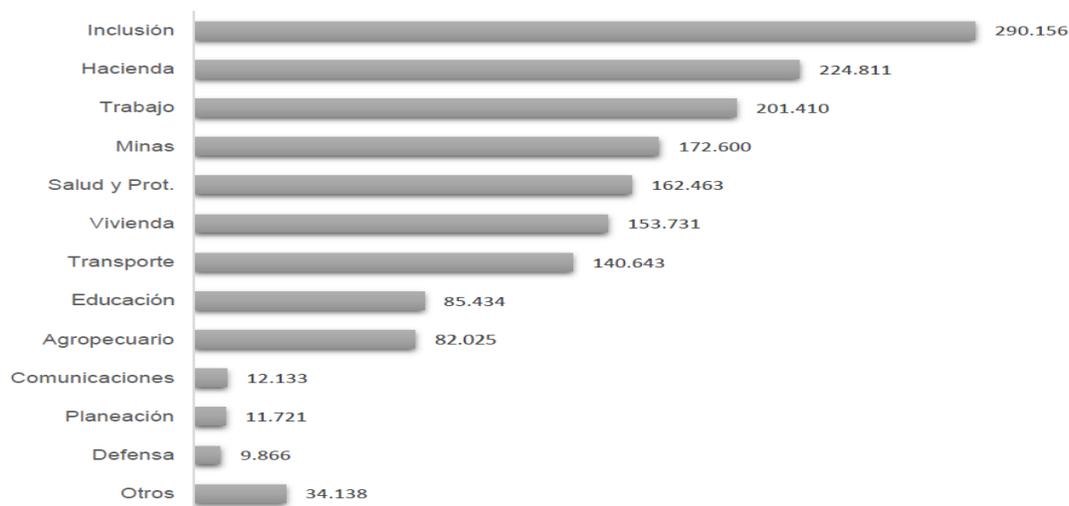
Con respecto a la investigación, se analiza un concepto clave para el entendimiento de la pregunta problema como la divergencia. Se refiere a la diversidad de pareceres o acciones determinante a cumplir en una actividad económica (Real Academia Española, 2016).

Puesto a que la investigación se genera a nivel regional se toma en cuenta que la localización es un aspecto geográfico de una región en la cual se evalúan las ventajas de sus recursos en base a la capacidad de conexión de la región para ampliar su economía. Por otro lado la aglomeración de las regiones se refiere a la cercanía de las dichas regiones a las economías centrales donde se concentran la riqueza económica (Baez, 2013). En esta misma línea se considera que la estructura social es una herramienta que satisface las necesidades del ser humano, es decir, cómo la naturaleza del entorno con las satisfacciones del hombre y poder identificar cuáles son las fuerzas productivas en dicha estructura (López, 2016).

5.3 Marco Contextual.

A continuación se darán a conocer algunos datos de región del Atlántico, indicando como se encuentra operando la distribución del presupuesto de inversión en el año 2015 en los diferentes sectores económicos de la región.

Dentro de presupuesto de inversión en el 2015, el departamento del Atlántico cuenta con \$1.581.131 millones, los cuales se invierten en los diferentes sectores de la siguiente manera (DNP, 2015).



Gráfica 1.

Distribución de los Recursos por Sector Económico.

Fuente: DNP-DIFP (2015).

Tomando en cuenta que del 2014 al 2015, el presupuesto de inversión aumento un 12,9%, al aumentar de \$1.400.408 millones a \$1.581.131 millones (DNP, 2015). Tomando en cuenta la lo anterior, para entender el aumento de la inversión de la región, se toma información del DNP para explicar lo siguiente:

- El sector Agropecuario pasa de \$21.994 millones a \$82.025 millones; esto se explica en parte porque para la vigencia del 2014, los recursos de la Ley de Financiamiento no se han regionalizado, y para el 2015 se asignaron mayores recursos para cofinanciar proyectos en el marco de los programas de oportunidades rurales, apoyo a la mujer rural, joven rural, población en extrema pobreza, atención a la población vulnerable (Víctimas) y apoyar los programas de uso del suelo y asociatividad.

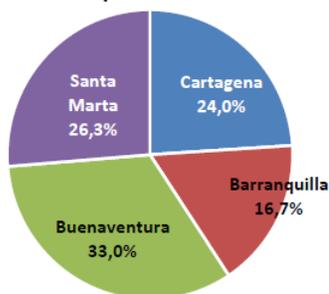
- El sector Hacienda pasa de \$164.324 millones a \$224.811 millones, dentro de los cuales se destaca la priorización de \$28.000 millones adicionales para la reconstrucción de las zonas afectadas por la ola invernal, específicamente en vivienda para damnificados y recuperación del Canal del Dique; igualmente se asignaron recursos para el proyecto del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de Barranquilla con \$23.000 millones.

- El sector Transporte pasa de \$110.705 millones a \$140.643 millones, debido a la programación de \$25mm para la construcción del nuevo puente Pumarejo.
- El sector Trabajo pasa de \$161.010 millones a \$201.410 millones, ya que se priorizaron recursos para ampliar la cobertura del programa "Colombia Mayor" del Ministerio de Trabajo y para formación titulada y complementaria del SENA.

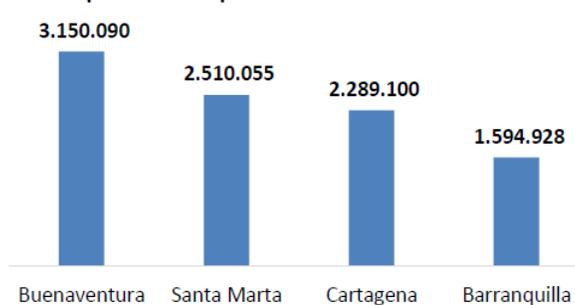
Con respecto a la región del Pacífico se puede decir que es la región geoestratégicamente localizada, ya que es a puerta de Colombia hacia la cuenca del Pacífico, la cual abarca muchas puertos del comercio exterior, tomando en cuenta que de cierta manera es considerada también como una zona geoeconómica donde se podría sacar un buen potencial desde la infraestructura de sus puertos. Por los cuales a través de ellos se transporta el 80% del café y el 60% de todas las exportaciones del país. Además actualmente como es su condición de principal entrada y salida del corredor de comercio exterior, en Buenaventura se está invirtiendo para grandes proyectos de infraestructura vial, férrea y portuaria del país, con el fin de aumentar los suministros de energía del país, el incremento del 15% del agua, mejoramiento en un 40% en servicios como la telefonía e internet (Camara de Comercio Buenaventura, 2016).

Con respecto a lo mencionado anteriormente, Buenaventura es un portal del comercio exterior y una de sus ventajas competitivas es su puerto en la zona de esta ciudad, entendiendo que este puerto es aquel con más movimiento de importaciones y exportaciones del país con un 33% de exportaciones y un 49,6% en importaciones (Procolombia, 2015), así como se puede analizar en las siguientes graficas:

% en las exportaciones - 2014



Exportaciones por Sociedad Portuaria - 2014

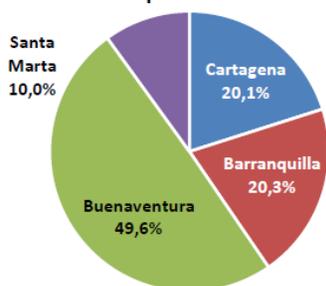


Gráfica 2.

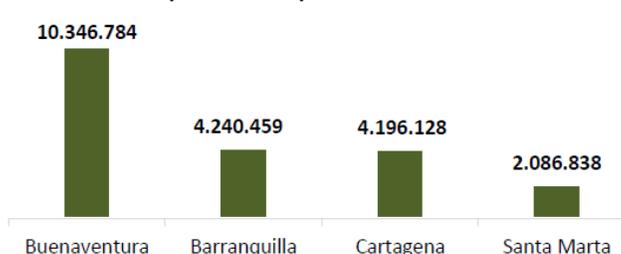
Exportaciones.

Fuente: (Procolombia, 2015).

% en las importaciones - 2014



Importaciones por Sociedad Portuaria - 2014



Gráfica 3.

Importaciones.

Fuente: (Procolombia, 2015).

Se puede observar que existe un gran movimiento de actividades económicas en los puertos y ciertamente el mercado marítimo es el sector que se debe fortalecer, ya que tienes grandes ventajas competitivas en las rutas del mercado con otros países como lo EEUU y entre otros países. Además la región del pacífico como fuerte actividad económica tiene la zona de Buenaventura, pero no obstante también se conoce otros puertos como el de Tumaco el cual se deben generar estrategias de mercado para poder aprovechar también esta zona del pacífico colombiano, ya que por el otro lado, el Atlántico la mayoría de sus puertos tienen un gran peso en la economía colombiana.

6. Diseño Metodológico.

6.1 Metodología de Investigación.

En el presente trabajo se considera una investigación de tipo cualitativo, ya que se genera un análisis de las investigaciones y/o proyectos acerca de la infraestructura con relación a la competitividad de las regiones a estudiar. Adicionalmente se encuentra información acerca de los problemas de competitividad que estancan el progreso y la diferencia entre las regiones. Según lo anterior se considera una información de tipo cualitativo. No obstante, también se encuentran datos cuantitativos para mostrar la realidad en la cual se encuentran cada una de las regiones actualmente a nivel de infraestructura, con el fin de comparar y dar respuesta a la pregunta problema de la investigación con ayuda de las entidades locativas de cada región que hacen énfasis en la infraestructura buscando de ante mano la competitividad a nivel regional.

Este tipo de investigación analizó el contexto histórico de cada una de las regiones para un amplio conocimiento del campo de la infraestructura en cada una de ellas, llegando de esta manera a las hipótesis que puedan dar respuesta a la pregunta problema. Con respecto a lo anterior, la investigación tomo en cuenta cada una de las ventajas de cada uno de los puertos existentes en las regiones con el fin de conceptualizar el nivel de competitividad de las instituciones portuarias de las regiones, pero no obstante también se analizan los proyectos de infraestructura vial.

6.2 Tipo de Estudio.

Se generara un **estudio analítico**, en el cual la información suministrada al trabajo se tomara en cuenta para la comparación de la misma:

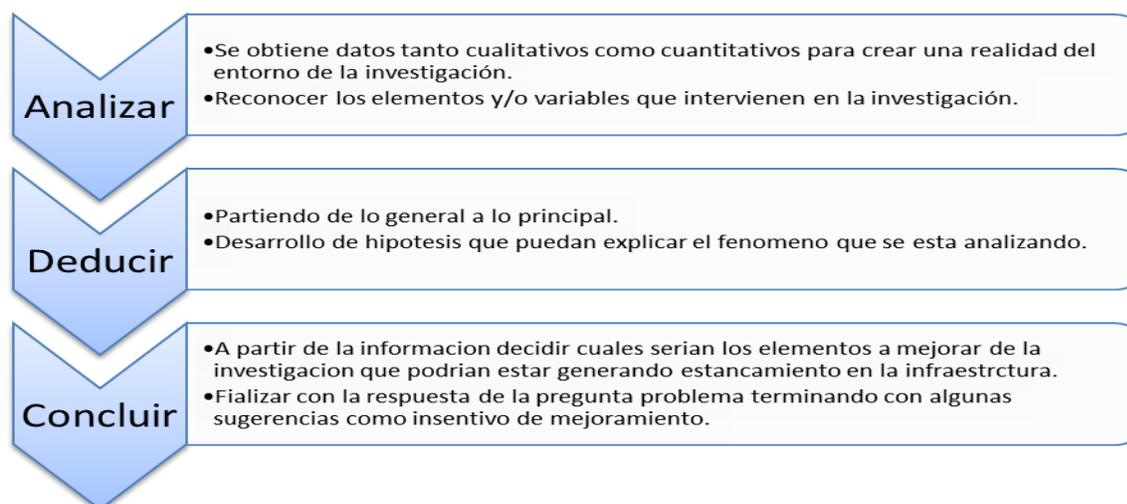


Ilustración 4.

Metodología de Estudio.

Fuente: Propia.

6.3 Instrumentos.

Tabla 3.

Instrumentos.

INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	FUENTE/MUESTRA	FORMA DE ANÁLISIS
Fichas Bibliográficas	Bases de Datos e información de actividades económicas.	Matrices Catoriales

Fuente: Propia.

7. Capítulos.

7.1 Capítulo 1. Análisis de agentes institucionales y determinantes en la Infraestructura en Colombia

Colombia es un país que se caracteriza por su gran biodiversidad en fauna y flora, pero no obstante es muy pobre en materia de competitividad ya que sus recursos no son lo suficientemente aprovechados para generar un gran aporte al PIB nacional, pero esto sucede por algunas falencias que existen en el ámbito educativo y tecnológico que existe en el país. Se sabe que a través de los años Colombia ha combatido una guerra sin fin contra las bandas criminales opositoras de los ideales del gobierno y contra una gran batalla llamada el narcotráfico, esto se refleja que el gobierno del país ha tenido que defenderse contra estas guerras y esto significa totalmente una carga monetaria para el país, por este mismo modo Colombia se ve tan afectado en cuanto de innovación se trata, porque no poseemos quizás el capital suficiente para poder ingresar al mundo de la industrialización actual que ahora en el mundo globalizado se necesita para obtener una productividad acorde a las actividades económicas sin desperdiciar ninguna materia prima que se obtiene de los recursos naturales de Colombia. Por esta razón es tan importante el enfoque hacia el factor investigativo en los estudiantes actualmente, ya que este factor estimula a que puedan adueñarse de un tema en específico es de gran aporte para su carrera profesional, es decir, el país debe centrarse que su economía puede mejorar por medio de nuevos proyectos de innovación que aporten una gran fuerza hacia los sectores con más peso en el país y en las regiones a estudiar como las actividades económicas que se realizan tanto en las zonas urbanas como en las rurales del país (Lozano, 2004).

Ahora a nivel general del país, es importante conocer cómo se maneja la infraestructura del mismo y como se ha venido desarrollando estos proyectos, poder identificar cuáles son las organizaciones que pueden pertenecer al sector privado o público que se hacen cargo de los avances en infraestructura del país y de donde proviene la inversiones para financiar los proyecto que Colombia ha generado entre los años 2010 y 2015, como por ejemplo proyectos de infraestructura como vías, parques, mejorar los espacios públicos y las zonas verdes, conservación de habitas fundamentales para la vida natural de las especies en extinción en el

país, la mejora de la convertibilidad de los territorios colombianos a zonas rurales, proyectos que pueden mejorar la movilidad y la calidad de los habitantes, pero esto se logra por medio de los capitales de inversión que se generan para el financiamiento de dichos proyectos (ANI, 2015).

Colombia ha tenido unos cambios políticos drásticos que han alejado últimamente a la inversión extranjera del país, anteriormente la inversión extranjera directa del país iba dirigida al sector de hidrocarburos, en 1988 esta inversión representaba un 90% y en 1991 era del 176% de los flujos netos de inversión, a partir de este año la inversión extranjera también fue interesándose en el sector financiero y el manufacturero del país, de esta manera Colombia era atractiva para este tipo de actividades económicas y en cuanto al petróleo, en 1984 hasta el año 1986 la inversión extranjera aumento notablemente en sector petrolero llegando a los 400 millones de dólares anuales y siguió creciendo notablemente hasta que en el 1991 la inversión extranjera del sector representaba un 76% total de inversiones, pero el petróleo fue decayendo inclusive hasta el punto de representar solo el 39% de las inversiones (Garay, 1986). Quizás el país está sufriendo actualmente lo que sufrió en los años anteriormente mencionados en cuanto al sector petróleo se trata, quizás ahora las inversiones extranjeras se han dirigido a otros sectores económicos como la minería emergencia que actualmente el país se encuentra invirtiendo en este sector (del cual se hablara más adelante) pero según investigaciones recientes, el país ha bajado su inversión en un 24,37% respecto al año 2015 en los sectores de la minería y del petróleo (Rojas, 2016). Tal vez el país deba revisar su política de inversión en algunos sectores económicos para fortalecer su competitividad a nivel de inversión, porque un país que no sea del todo provocador para realizar negociaciones internaciones que aporten al desarrollo económico se puede estancar y la globalización puede devorarlo totalmente, es por esta razón que la infraestructura es una herramienta que ayuda a que el país pueda ser más competitivo tomando de la mano a la inversión, es decir, este sector puede fortalecerse de manera significativa si se mejora de cierta manera la calidad de vida de los habitante por medio de servicios públicos, transporte y tecnologías que ayuden a mejorar la calidad en comunicaciones e innovación como lo es la inserción de la tecnología 4G en el país, es por esto que es importante identificar quienes son los agentes que denominan la infraestructura de esta país que puede dar una mayor batalla en infraestructura convirtiendo la competitividad en una herramienta primaria del desarrollo socio-

económico y además analizar cómo fortalecer los factores que hacen que la infraestructura siga viva en el país como lo es inversión.

A continuación se darán a conocer algunos aspectos importantes que influyen en el transcurso de la evolución en la infraestructura de manera general, es decir, se conocerá algunos organizaciones que determinan el crecimiento de este factor competitivo analizando de esta manera que aspectos se deben fortalecer en las regiones para poder avanzar en el desarrollo económico. Se hablara del sector público y privado para tener un amplio conocimiento de cómo estos dos sectores pueden influir en materia de la infraestructura. Además de los sectores ya mencionados anteriormente, es importante hablar sobre el concepto de la inversión en Colombia, identificar que el sector privado es uno de los actores económicos que hace de la inversión una actividad económica para el desarrollo del país, se analizara hacia donde van las inversiones de un país andino como lo es Colombia.

Siguiendo con el tema de las inversiones del país, se debe entender que la política es importante para atraer también el apetito económico de otros países hacia el nuestro, como por ejemplo mejorar el acceso a los mercados de los países desarrollados abrirá las puertas de otros países para generar negocios con los recursos naturales de Colombia (Howard J, 2001).

Continuando con lo dicho anteriormente, a continuación se dará una breve estructura de cómo funciona y como está dividido el sector público, también se hablara rápidamente del sector privado y de sus funciones económicas para el país. Y como cierre del primer capítulo de este trabajo se analizara el tema de la inversión del país y como este factor puede ayudar tanto a la economía nacional como a la infraestructura.

7.1.1 Las Organizaciones en la Infraestructura.

La infraestructura es una herramienta que une ciertos aspectos importantes en la sociedad como lo son los bienes de servicios, transporte, educación y acceso a las TIC (tecnologías de información) y para que estos aspectos se puedan cumplir el país cuenta con ayuda del sector público y privado para poder satisfacer este tipo de necesidades en la población como por ejemplo, el gobierno cuenta con la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI la cual es una

agencia del sector descentralizado de la rama ejecutiva del orden nacional y según el decreto 4165 del 03 de Noviembre de 2011 se encuentra adscrita al Ministerio de Transporte, esta institución se encarga de planear, orientar, administrar, evaluar y ejecutar los proyectos de concesiones y de la asociación público privada – APP estos proyectos desarrollan la infraestructura del país para generar conectividad, servicios de calidad y desarrollo sostenible (ANI, 2016). Esta entidad es la encargada de analizar los cuatro medios de infraestructura de transporte que generan el desarrollo sostenible de Colombia, los cuales son:

- Carretero
 - El ANI, ha emprendido desde Enero del 2015 el proyecto Autopista Mulaó – Loboguerrero, el cual cuenta con 9 túneles, 31 puentes y viaductos, con la finalidad de mejorar el transporte entre Cali y Buenaventura haciendo que el recorrido sea mucho más rápido y eficiente. Dicho proyecto cuenta con una longitud de 31 kilómetros (ANI, 2015).
 - A partir de septiembre del 2014 se ha venido construyendo uno de los proyectos más complejos (cuenta con un total de 1.089 kilómetros de trayecto), el cual busca beneficiar y conectar los centros de producción de sur a norte con Antioquia. Dentro del proyecto se encuentran zonas productivas como el Cauca, el Eje Cafetero, el Valle de los Ríos Cauca y Magdalena y el puerto de Buenaventura. La finalidad de este sistema de conexión es reducir el costo de transporte en un 30% en promedio de los viajes y de esta misma manera disminuir el tiempo de transporte (ANI, 2014).
- Férreo
 - El corredor del Atlántico, Santa Marta y Chiriguana ha estado en un proceso de conservación, el cual cuenta con una reconstrucción de los tramos y rutas férreas, lo que busca el ANI con este proyecto es poder prolongar el servicio de transporte ferroviario de carga. Por otra parte la zona el corredor centra La Dorada – Chiriguana está en reparación y atención de los puntos críticos de las rutas, el objetivo primordial es la conexión de estos corredores para lograr una gran línea ferrovial que pueda soportar el transporte de carga de mercancías para el país (ANI, 2013).
- Portuario
 - El ANI, ha encontrado los mecanismos necesarios para mantener el mantenimiento de las playas y zonas encargadas de los embarques de cada uno de los puertos de la región

Atlántico y Pacífico, de igual forma se ha llevado a cabo proyectos para el mejoramiento de las terminales de uso público predestinados a la prestación de servicios portuarios de manejo y almacenamiento de carga en general (ANI, 2007).

- Aeropuertos
 - Con una inversión de 400.000 millones de pesos el Aeropuerto de Barranquilla busca mejorar las pistas y en la infraestructura aeroportuaria, además se abrirá paso a una nueva terminal de carga en el presente aeropuerto para ampliar su capacidad de carga, ya que en el 2014 se realizaron en promedio 34.000 toneladas de carga, esto se lleva a cabo con la finalidad de mejorar los estándares de servicio y calidad del aeropuerto en cuanto al transporte de carga. Uno de los objetivos del proyecto es aumentar la capacidad de transporte de pasajeros, en el 2014 se transportaron aproximadamente 2.400.000 entre vuelos nacionales e internacionales, se busca disponer de un movimiento mayor de pasajeros (ANI, 2015).

Son los cuatro medios de transporte a los cuales se les evalúa la conectividad y servicios de transporte, como se sabe por medio estos también las empresas privada transportan sus mercancías hacia otras partes del país y también existen empresas dedicadas al servicio de transporte público que dependen del desarrollo de la infraestructura de estos cuatro medios, de esta manera se podrá generar un desarrollo sostenible a la hora de evaluar si las dos categorías (conectividad y servicio de transporte) se cumplen con éxito. La finalidad que se busca en estos cuatro medios por medio de la entidad ANI, es garantizar que los proyectos que se llevan a cabo en el país sean eficientes y rápidos, teniendo en cuenta también el cobro de los impuestos el transporte de cada una de las razones sociales de las empresas (ANI, 2016).

Ahora, otra de las instituciones que se envuelve en el tema de infraestructura y es muy importante de hecho cuando de transporte se habla, es el Ministerio de Transporte que de acuerdo con el la Ley 489 de 1998 y la Ley 790 de 2002, es un ministerio que trabaja de la mano con la Presidencia de la Republica y es uno de los organismos principales de la Administración Publica y por parte del Decreto 087 de 2011, esta organización hace parte fundamental en la formulación de políticas y se encarga de adaptar políticas, programas, proyectos y la regulación de económica de transporte (Ministerio de Transporte, 2016), además el Ministerio de Transporte

también se enfoca en los medios de transporte tales como el sistema ferreo, de carretera, el sistema fluvial y aeropuertos.

El Ministerio toma en cuenta el sistema de transporte Fluvial, el cual también es muy importante a nivel interno del país para el tránsito y transporte de mercancía ya que se trata de la comunicación por ríos internos que conectan algunos municipios tanto en el Atlántico como en el Pacífico colombiano. Pero el este Ministerio además de trabajar de la mano con la Presidencia de la Republica, igualmente cuenta con la Agencian Nacional de Infraestructura (ANI) de la cual se habló anteriormente, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), Ministerio, El Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) y la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE) de las cuales asimismo se comunicara de sus actividades y aportes a la infraestructura (Ministerio de Transporte, 2016).

El Ministerio de Transporte se ha visto afectado al transcurso de los años por la violencia del país, en otras palabras, la construcción de vías, el transporte por medio de los ríos y la movilidad en las zonas rurales se han visto afectadas por los movimientos de los grupos criminales puesto que estos movimientos no han dejado que la infraestructura a nivel rural se pueda manifestar al 100% de sus territorios, por lo tanto combatir la violencia por medio de un proceso de paz sería una estrategia y una política, esto haría que la infraestructura de algunas zonas del país puedan ser libremente explotadas para el beneficio de la población, el Ministro de Transporte Jorge Eduardo Rojas Giraldo aseguro que cuando la paz este en Colombia llegara el total desarrollo de la infraestructura en las zonas del Departamento de Antioquia, el Ministro asegura que mientras la violencia no afecte el estímulo de este sector económico se podrá pavimentar mucho más kilómetros de vías, mejorar los puertos de las regiones Atlántico y Pacífico, la navegabilidad y tránsito de los ríos y poder generar todo un sistema de transporte multimodal para el desarrollo sostenible de Colombia ante el mundo (Ministerio de Transporte, 2016). A medida de que la violencia del país baje, existe la posibilidad de entrar mucho más a las zonas rurales y poder recuperar ciertas tierras para que poder emplear a la población careciente de empleo en estas zonas. La infraestructura necesita crecer en el país y para esto se deberá lidiar con la violencia, corrupción y narcotráfico que tiene estancado a Colombia en materia de infraestructura.

Como se había mencionado principalmente, el Ministerio de Transporte trabaja con el Instituto Nacional de Vías – INVIAS quien inicio sus labores en el año 1994 de acuerdo con el decreto 2172 del 30 de Diciembre de 1992 con el propósito de elaborar políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial, pero no obstante este establecimiento público a través de los años adquirió fuerza y de esta manera asumió la responsabilidad de nuevas funciones, así que la estructura interna cambio de acuerdo a los Decretos 2056 2067 del 24 de julio de 2003 (INVIAS, 2016). La finalidad de INVIAS es ejecutar políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de infraestructura de la Red Vial carretera, férrea, fluvial y marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Gobierno Nacional para satisfacer a los clientes y usuarios y de esta forma buscar nuevas tecnologías que aporten al desarrollo de la infraestructura vial creando de esta manera un sistema de conectividad de los centros de producción y consumo del país, pero esta institución no se detiene ya que busca la continuidad del mejoramiento continuo de los proyectos para garantizar el beneficio social (INVIAS, 2016).

Siguiendo con las organizaciones que trabajan de la mano con el Ministerio de Transporte, se encuentra también la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, tal vez una de las organizaciones más complejas del país, ya que esta se encarga de crear políticas hacia el Ministerio de Transporte acerca de los planes generales de la aeronáutica civil y del transporte aéreo dentro del plan global de transporte, esta institución trabaja para el desarrollo de la industria aérea y del adecuado manejo seguro del espacio colombiano aéreo contribuyendo a la competitividad aérea del país (AEROCIVIL, 2016). Esta institución es de gran importancia para el país, ya que el mercado aéreo es de gran peso para el comercio con otros mercados internaciones, asimismo es de gran valor contar con la efectividad de este medio de transporte, porque muchos de los colombianos se movilizan a nivel nacional como internacional debido a sus intereses personales. Quizás una de las grandes guerras que ha tenido esta institución es contra el narcotráfico, se conoce que por este medio el cual es el más elegido para el tráfico de drogas y no solamente drogas también de armas, ha sufrido altibajos en su calidad de servicio público, por eso es vital que las políticas expuestas desde esta institución puedan combatir el narcotráfico y de esta manera poder cumplir con los estándares de seguridad para garantizar una movilidad optima que genere un desarrollo sostenible para este medio de transporte.

Y por último la Superintendencia de Puertos y Transporte – SUPERTRANSPORTE, conocido como el líder de cambio portuario y del comercio marítimo en Colombia en los 1991 hasta 1999, esta institución inicia sus labores el 10 de enero de 1991 por consecuencia de la liquidación de la empresa Puertos de Colombia. Comenzó con funciones como administrar, facilitar, promover e impulsar la actividad portuaria marítima y fluvial nacional mediante la planificación y control de la misma para garantizar el mejoramiento continuo de la competitividad de este sector hacia el comercio marítimo internacional. Prácticamente la Superintendencia se encarga de vigilar y controlar la prestación de servicios públicos de transporte marítimo, fluvial, terrestre, férreo y aéreo de Colombia por medio de procesos misionales los cuales se dividen en dos: el proceso misional objetivo, el cual se encarga de supervisar el cumplimiento de las normas relativas a la debida prestación del servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades con el fin de certificar la calidad del servicio y promover la seguridad y oportunidad del servicio que la población está tomando, y el segundo proceso es el misional subjetivo, este último verifica que la información, administración y la organización cumplan con los estándares legales, financieros, técnicos, logístico y profesional necesario, generando de esta manera una calidad de la prestación de servicios de transporte en su totalidad (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2016).

Ahora bien, conociendo cuales son las principales organizaciones que se encuentran participando en la infraestructura de Colombia, se puede realizar el siguiente cuadro por medio de la información anteriormente.

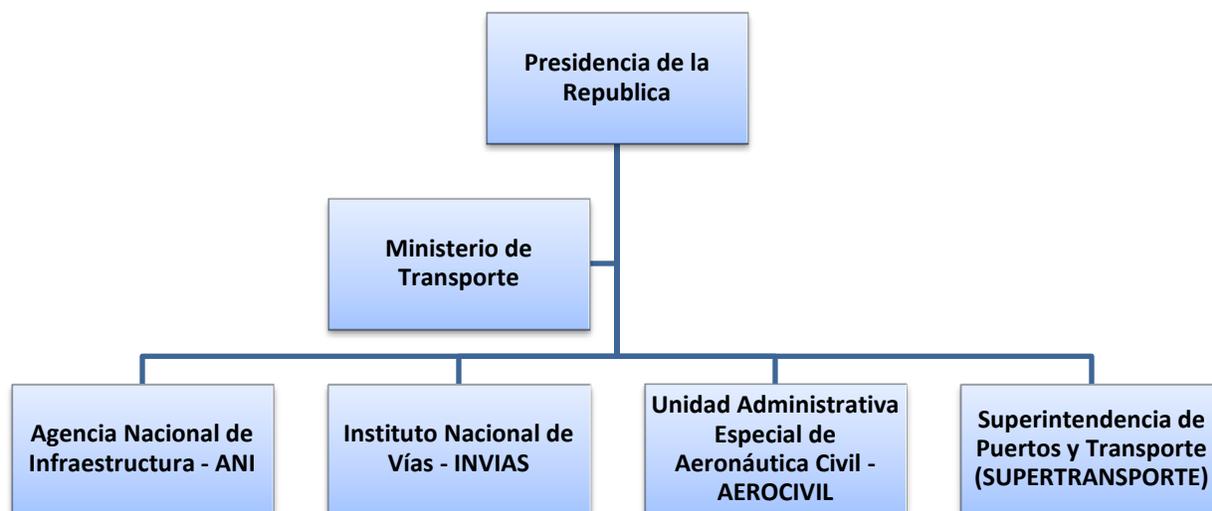


Ilustración 5.

La Infraestructura y sus Principales Organizaciones.

Fuente: Elaboración Propia a partir del MinTransporte 2016.

Estas son las organizaciones que promueven y crean política para que los proyectos en Colombia puedan ser realidad, pero la importancia de cada uno de estos proyectos es como se generan de principio a fin, puesto que cada uno de estos tenga la finalidad de estar al 100% financiado y q pueda responder a cada uno de los estándares de calidad que estos proyectos pueden implicarse. Por otra parte los proyectos en infraestructura deberán crear empleo iniciando desde la investigación de la viabilidad del proyecto y también como la mano de obra que se utiliza para el proceso de estos mismos certificando que la contratación de mano de obra verifique los estándares de calidad para el proceso de cada proyecto (Ministerio de Transporte, 2015).

Teniendo en cuenta lo anterior, se ha visto que las organizaciones se enfocan en la administración, evaluación y en la dirección de los proyectos en infraestructura, pero existe una entidad más que de la misma manera hace parte de las organizaciones que se desenvuelven en los negocios acerca de la infraestructura. La Cámara Colombia de Infraestructura – CCI es una asociación del gremio empresarial que se formó el 10 de Junio de 2003 por la unión de cuatro gremios relacionados con el sector, la Asociación Colombiana de Ingenieros Constructores (ACIC), la Asociación Colombiana de Empresas de Ingeniería y Consultoría (AICO), la Asociación de Consultores de Colombia (ASCOL) y la Asociación Colombiana de Concesionarios de Infraestructura y Servicios (CONCESIA). La finalidad de la CCI es buscar el desarrollo socio-económico por medio de la infraestructura moderna y eficiente e influye en el diseño y en la implementación de políticas públicas relacionadas con el sector (CCI, 2016). En pocas palabras la CCI es aquella organización que parte del análisis y de la investigación para los proyectos de infraestructura, dando fuertes opiniones de acuerdo a la comodidad del clima en el cual se encuentra el proyecto en curso enfocándose en los costos de inversión y en los riesgos que se toma en cada uno de los procesos del sector.

El aporte de cada una de las organizaciones mencionadas es de gran importancia para la continuidad de este trabajo, ya que al tener un paisaje más claro de quienes son los agentes que hacen de la infraestructura una realidad, será de gran incumbencia a la hora de analizar de donde provienen inversiones para el estímulo del sector, de esta misma manera se conoce rápidamente y de una forma breve la jerarquía del mismo sector económico a estudiar. Ahora se abrirá paso al sector público y privado del país para poder relacionar las organizaciones con cada uno de los sectores partícipes en la infraestructura de Colombia.

7.1.2 Sector Público y Privado en Colombia.

La infraestructura es un sector económico que delimita la calidad de vida de una población en términos de servicios públicos, transporte y tecnologías de comunicación. Estos aspectos exigen que el desarrollo económico este en constante movimiento, es decir, que el entorno social pueda adaptarse a los cambios estructurales. Por otra parte en este sector de la economía existen dos componentes que ayudan al estímulo del mismo, el sector público y sector privado son los dos

polos que se ocupan de las actividades económicas del país. Se entiende que del sector público contamos con aquellas empresas y organizaciones públicas que ejercen una actividad económica en nombre del estado y las cuales se encuentran financiadas por el mismo (Banco de la Republica , 1992).

El sector público posee un subsector llamado financiero y no financiero el cual se identifica por abastecer a la sociedad de bienes y servicios según la función de financiamiento y el gobierno es quien lo controla y se encuentra calificado de dos maneras:

a. Gobierno General – Administración pública.

Son aquellas instituciones públicas encargadas en proporcionar los servicios colectivos como la educación, justicia, defensa etc. Y estas instituciones se encuentran financiadas por la recaudación de impuestos o contribución obligatoria.

b. Empresas no Financieras del Estado.

Estas son empresas que también pertenecen al gobierno y al contrario de la administración pública, estas son financiadas por la determinación de sus precios y de las tarifas que cobran.

Como ya es evidente, las obras públicas son aquellos procesos llevados a cabo por el estado para un fin social en la infraestructura como lo son puentes, carreteras, puertos, aeropuertos, vías férreas todo aquello que implique la movilidad y conectividad de los territorios del país, con el propósito de buscar siempre el interés y las necesidades públicas que el estado requiere, como lo es la eficiente prestación de servicios. Las obras publicas buscan el beneficio de la infraestructura física muy bien elaborada, esto conlleva al resultado de que este sector al ser muy desarrollado pueda facilitar el comercio entre la población del territorio nacional y de esta misma manera a los avistamientos de los negocios internaciones con otros países (Bohorquez Zapata & Camacho Chain, 2002). Estas obras públicas son financiadas por medio de los tributos e impuestos que el gobierno cobra a su población nacional.

Las obras públicas van ligadas a la ley 80 de 1993 con los contratos de concesión:

Artículo 32 No 4 de la Ley 80 de 1993: Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden. (Ley 80, 1993)

Entonces este es un contrato que se deriva de la voluntad de las partes quienes hacen parte del mismo, al estado como concedente y al concesionario, entiéndase como persona que celebra el contrato. Dicho contrato se caracteriza por provenir de las obligaciones de prestación, operación y entre otras, frente a las obras que se llevaran a cabo, en otras palabras cuando una persona jurídica se suscribe a un contrato de concesiones este se verá obligado a responder por las obligaciones de costos y gastos que provengan del contrato, ya que este contrato debe llevarse bajo la responsabilidad del concesionario estando bajo la vigilancia del estado.

Una vez teniendo claro lo que son los contratos de concesión por los cuales se rige el sector público para el desarrollo de su productividad en infraestructura, es equivalente identificar como podría financiarse la infraestructura por de estos contratos. Como ya se había pronunciado anteriormente una forma de financiar los proyectos del sector es por medio de los impuestos y otra forma es atraer la inversión del sector privado, por ejemplo, en carreteras no es suficiente con la recaudación de los peajes para poder cubrir los costos de inversión, administración y mantenimiento de las obras, es por esto que el sector privado es personaje tercero del sector público y es parte primordial entender que este tipo de contratos se les debe interpretar como instrumentos financieros, y no entenderlos como un instrumento de contratación, el fin de cada uno de los contratos del sector público es cubrir los costos necesarios para cada obra, lo ideal sería que dichos contratos fueran a buscar inversiones de mayor peso del sector privado o de la inversión extranjera directa para que de esta forma los impuestos en el territorio nacional no sean

tan desequilibrados con la situación económica del país. Este tipo de concesiones deberán ser dirigidos a las zonas donde más se aporte productividad y competitividad para el beneficio nacional y si de eso se trata se deberá fortalecer la conexión entre Bogotá, Cali, Medellín y un gran acceso a Buenaventura, ya que esta zona del país debe ser explotada económicamente para poder beneficiar al país y sus ciudades internas para el comercio de estas mismas (Benavides, 2010).

Por otro lado, el sector privado es aquel que busca el ánimo de lucro de sus actividades y estas no están controladas por el estado, este sector juega un papel muy importante en la economía del país, ya que es el encargado del crecimiento económico, de la creación de empleo y de generar la riqueza para el país, así que las actividades económicas del sector son aquellas que se encargan de atraer la inversión extranjera y de generar el desarrollo de los negocios, los cuales son la mayoría de los ingresos del país. Este sector es el encargado de las inversiones tales como transporte, tecnología, comunicación, servicios como agua, luz y también inversiones en otros sectores económicos del país. El sector privado no solamente se limita a la económica en general, este sector sería aún mas de gran importancia en el país si siguiera al pie de la letra condiciones tales como el estado del derecho, un buena gestión pública y hacer que los derechos humanos se cumplan en cada una de las entidades del sector, esto generaría que el sector privado ayudara a mejorar la democracia y la justicia social (Piebalgs, 2013).

Las obras del sector privado son para aquella persona o empresa privada que busca generar beneficios propios con aquella obra, algunas de las actividades económicas del sector privado compiten con las del sector público, pero la estabilización que las dos necesitan es en parte del sector de infraestructura, ya que el sector privado por medio de concesiones o donaciones aporta ayuda económica para financiar las proyectos de obra pública, por eso es de gran importancia que las inversiones que genere el privado tanto como externas o como internas (entiéndase externas como beneficio al sector público e interna como beneficio propio) sean de gran peso para la financiación de las obras para el beneficio del país.

Para la participación del sector privado hacia los proyectos de infraestructura públicos existe un intermediario, el Departamento Nacional de Planeación – DNP desde el año 1996 ha trabajado

en promover a la inversión privada hacia la construcción, financiamiento, operación y mantenimiento de la infraestructura a través de la creación e implementación de marcos de políticas y hacer parte de la regulación de los proyectos que se encargan de atraer nuevas inversiones al país las cuales puedan traer y vincular la innovación a estos proyectos para así poder mejorar la calidad de prestación de servicios en conjunto de la infraestructura pública como lo son las vías de carreteras, aeropuertos, puertos, vías férreas, transporte urbano energía, gas, comunicaciones, agua potable y saneamiento básico y de la misma manera para los sectores de desarrollo social como la educación, salud, desarrollo rural, establecimientos públicos y entre otros, la finalidad de impulsar al sector privado a participar con el público es mejorar las administraciones y el marco legal de los proyectos de infraestructura teniendo dos operadores que puedan operar y dirigir para el beneficio del país contribuyendo en el desarrollo sostenible social y económico, fortaleciendo desde la base social de la infraestructura que sería en este caso los servicios públicos y obras generadas a uso público hasta poder mostrar que el país se consolida vigorosamente a ser clima satisfactorio para llamar la inversión de otros países y generar negocios que puedan aumentar la economía a nivel de empleos, calidad de vida y producción de bienes y servicios (DNP, 2016).

De esta manera, se puede analizar que la relación público/privado es fundamental para el desarrollo sostenible de la infraestructura en el país, la generación de inversión en los proyectos atrae la innovación y con ello Colombia será mucho más observado por otros países para iniciar negocios y observar en que sectores económicos desearían invertir, ayudando de esta manera a estimular la producción de bienes y servicios y no solamente esto, la generación de empleos de esta misma manera se verá a florecer cuando los proyectos sean financiados siguiendo la relación público/privada. Lo anterior era simplemente un abre bocas en lo que realmente se centra el crecimiento del sector de la infraestructura, del cual siempre ha mencionado en el trabajo y es la inversión, a la cual se dará paso a continuación para crear un ambiente del conocimiento más amplio con la finalidad de analizar las regiones a estudiar en el trabajo.

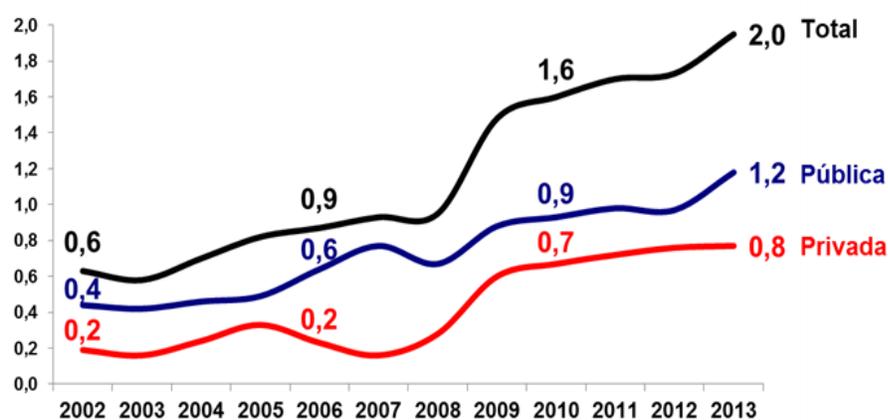
7.1.3 La Importancia de la Inversión en la Infraestructura.

Una vez se ha reconocido la manera cómo funciona el sector privado y público, se puede abordar el tema de las inversiones en el país, las cuales son estrategias importantes para los negocios nacionales e internacionales y asimismo poder identificar en donde Colombia ha estado fallando en el momento de invertir su capital privado para el beneficio del país. Y no solamente eso, sino que el país no ha podido cambiar sus políticas públicas las cuales son las encargadas de atraer las inversiones al país, pero quizás el problema no solamente cae en las políticas, de esta misma manera la distribución de la inversión no ha sido equitativa para el fortalecimiento de factores como la educación, investigación, convertibilidad y entre otros factores que aportan al crecimiento de la infraestructura como por ejemplo también se encuentra la prestación de servicios públicos como agua potable, saneamiento, aspectos que algunas zonas como en el Chocó, la gente no tiene acceso a estos servicios básicos que pueden garantizar por lo menos una baja en la pobreza de estas zonas. Por esta razón la inversión es tan importante cuando de infraestructura se trata, ya que si el gobierno no es capaz de financiar por completo un proyecto de beneficio social por medio de las contrataciones que se hacen con el sector privado, los impuestos entraran en juego a devorar el bolsillo de los colombianos para poder financiar por completos los proyectos que sean para el uso público, de esta manera Colombia deberá cambiar sus estrategias para aumentar la inversión en el país, explotar los recursos que el país tiene y entrar en el modo de industrialización para que dichos recursos puedan estudiarse de manera adecuada para garantizar el uso del mismo e investigar sus limitaciones que el recurso deberá obtener. Sería la forma más adecuada de entrar a la globalización mundial, por medio de la industrialización de nuestras materias y recursos naturales que en Colombia abundan de manera significativa (Lozano, 2004).

Siguiendo con lo anterior, se ha venido observando que el sector privado no ha tenido mucha interacción con las nuevas tecnologías que abordan en el mundo para mejorar la economía del país y así aumentar el nivel de innovación. Según el Departamento Nacional de Planeación (DNP) el 89,8% de las empresas de Colombia no usan nuevas tecnologías en la producción y esto hace que la inversión extranjera no vea interés en el país, inclusive el 73% de las empresas no son innovadoras. A partir de lo anterior el director del DNP Simón Gaviria Muñoz quiso tomar la delantera y proponer una política para que el factor de la tecnología y la innovación en el sector privado pueda ser mucho más efectivo la cual llamo *Desarrollo Productivo, Ciencia,*

Tecnología e Innovación (CTI), la cual es una iniciativa para animar al sector privado a la inversión con la finalidad de que la productividad se mejore notablemente. Esto se propone con el fin de aumentar el impacto de la CTI con las empresas de Colombia, y esto se genera creando una relación mucho más directa de las empresas con las entidades que desarrollan la tecnología, esto permite que la economía Colombia sea mucho más accesible al factor de la innovación y con esto poder atraer más tecnología en los procesos de productividad de las empresas y poder capacitar aquellas empresas que no usan nuevos componentes tecnológicos para que estas no se queden en la brecha de la innovación de esta política (DNP, 2015).

Las inversiones en infraestructura de transporte han venido cambiando últimamente, las campañas para hacer que el sector privado haga parte de las inversiones de cierta manera ha funcionado pero no ha logrado que este sector se preocupe lo suficiente por la inversión en infraestructura o quizás las estrategias de las empresas que pertenecen al sector privado no han sido muy efectivas en el momento de hablar de inversión extranjera, pero no obstante es bueno observar el crecimiento de las inversiones con el fin de analizar cómo ha reaccionado el gobierno ante este fenómeno en el sector, tal como se hace en la siguiente gráfica:



Gráfica 4.

Inversión en Infraestructura de Transporte.

Fuente: (ANIF, 2014).

De esta manera, se puede apreciar que el sector privado, siendo este el partidario de las empresas que privadas que atraen la inversión al país, no ha sido muy fuerte en cuanto de inversión se trata, de esta manera es fácil apreciar que la infraestructura no ha tenido la ayuda suficiente como para crecer en el entorno económico, simplemente un 2,0 del PIB no es una fuerza suficiente como para que el sector transporte crezca de manera adecuada. Ante la importancia de la conectividad vial en la infraestructura de transporte se han venido operando los procesos para la realización de los 34 proyectos de concesiones 4G cerca a los \$50 billones los cuales aumentaran la infraestructura vial del país generando una mayor eficacia en la movilidad de mercancía y de transporte público, pero estos proyectos necesitan de una mano de obra de mantenimiento para poder garantizar la calidad de uso que se le llevara a cabo a cada uno de los proyectos (ANIF, 2014).

De igual manera, esto genera costos que el gobierno deberá ajustar como en los peajes y en los impuestos, la economía en el país es simple si los costos para las obras públicas no son suficientes para mantener el proyectos los impuestos empiezan a jugar con la vida de los colombianos, de esta manera se debe generar que las inversiones sean de peso mayor para poder satisfacer la necesidad que estos procesos de concesiones necesitan para soportar las necesidades públicas que el país demanda (Yepes, 2014). Siguiendo con lo anterior, se puede relacionar los proyectos de concesiones 4G que se han venido desarrollando el país:



Ilustración 6.

Concesiones Actuales vs Concesiones 4G.

Fuente: (ANIF, 2014).

Como se puede observar Colombia ha evolucionado en cuanto a infraestructura vial con los proyectos 4G y esto genera que se cumpla con los requisitos de infraestructura que son la efectividad y rapidez en la movilidad de transporte, esto beneficia a las empresas que se mueven a los alrededores de Colombia por medio de carretera. La administración de Santos quien creo el ANI ha sido la responsable de llevar acabo los procesos de concesiones para la creación de los proyectos 4G.

Siguiendo con el tema de la inversión, se puede observar que Colombia es un país rico en recursos naturales objeto del cual el país debería aprovechar esta ventaja para atraer a la inversión extranjera directa a ciertas empresas que se enfocan en el proceso de algunas materias primas como lo son el petróleo, café, minerales y entre otros. Colombia además de tener biodiversidad en altos volúmenes debería ser un país con altos niveles de exportación en sus

procesos de producción pero lastimosamente factores como la violencia contra grupos armados han afectado a la infraestructura y al desarrollo económico del país, ya que dichas zonas y terrenos no han podido ser estudiadas y la conectividad de ciertas zonas no son del cien por ciento seguras y además la pobreza de igual manera es un factor que ha Colombia le ha costado mucho lidiar y es uno de los aspectos que detiene a la economía en su desarrollo.

Por otro lado, se sabe que la política juega un papel importante para determinar el crecimiento de la economía, es por esta razón que Colombia debería orientar su política en un ambiente mucho más confiable para las inversiones extranjeras (Vial, 2001). Las regiones del Atlántico y del Pacífico son estrategia clave para atraer dichas inversiones a través de los mercados marítimos. Pero uno de los factores que puede estancar el desarrollo de las inversiones podrían ser las entidades estatales que son deficientes en el en sus operaciones, creando de esta manera incertidumbre en las regiones y evitando que nuevas empresas puedan crecer en el entorno regional gracias a los procedimientos burocráticos, ya que si de manera interna las instituciones no se ven confiables ante los negocios internacionales que quieren hacer un proceso de negociación con las zonas que padecen de estos problemas administrativos, la inversión no se verá segura y ahuyentará a los terceros a querer invertir (Vial, 2001).

Es evidente entonces que la inversión y la política van de la mano, de esta manera los ajustes en las políticas son la estrategia para el éxito del desarrollo de las inversiones del país, en este mismo orden Howard (2001) sugiere que para obtener más inversión directa hacia el país se debe mejorar el acceso a los mercados a nivel internacional, tener en cuenta la reducción de costos del comercio, fortalecer las plataformas y sistemas de exportación y para la parte social del país también es fundamental incentivar al gobierno en la inversión hacia la educación e innovación. Conjuntamente el gobierno debe revisar y mejorar el mecanismo de negociación para buscar un clima de confort para los negocios extranjeros (Howard J, 2001).

Para cerrar este capítulo es claro afirmar que los sectores económicos deben ajustarse a la innovación de nuevas tecnologías para mejorar su producción y más aún para el sector manufacturero y también, lo anterior arroja al sector agrícola, ya que actualmente los procesos de los cultivos se han venido cambiando a favor de la ciencia tecnológica que ha dejado atrás los

procesos sedentarios cuando de cultivar algún producto se habla. Igualmente la globalización se está comiendo los sistemas económicos que van de la mano con el concepto, de esta manera la inversión ayuda a financiar nuevos proyectos que el país puede necesitar para garantizar un crecimiento económico, ya que gracias a las inversiones extranjeras directas se podrá aumentar el empleo, las divisas y las exportaciones haciendo que la calidad de vida la población pueda ser mejor, además esta herramienta de crecimiento ayuda a que la pobreza del país disminuya, ya que a medida que la inversión extranjera directa aumente este factor pobreza se reducirá (Pampillón, 2009).

El sector público y el sector privado deberán estimular la infraestructura para poder establecer un desarrollo sostenible del sector, pero no obstante la idea de que el sector privado pueda llamar y atraer mayor inversión extranjera es una buena estrategia para poder fortalecer el sector de la infraestructura en todos sus sentidos como por ejemplo en servicio públicos, transporte que es uno de los más importante para infraestructura y la tecnología de información de comunicación, de esta manera a mayor inversión en los diferentes sectores de la infraestructura siendo este el resultado de las inversiones del sector privado en proyectos para el servicio social se podrá considerar que la relación económica de los sectores es una estrategia clave para el desarrollo sostenible de un país y/o región. También es bueno aclarar que las políticas públicas deberán ser reestructuradas para buscar el beneficio del servicio público para quienes las obras son proyectadas, la conectividad de las ciudades y sus alrededores son los puntos estratégicos para que el desplazamiento y movilidad sea de manera eficaz y es por esto que las políticas son tan importantes en este punto de los procesos de obras públicas y desear que los sectores inclinen sus beneficios por el desarrollo de país y de las regiones colombianas.

Finalmente, es de gran importancia entender que la infraestructura parte de la satisfacción de necesidades de la población para generar calidad de vida, de este modo se toman en cuenta las actividades agrícolas quienes logran el abastecimiento para la población, a la industria como productora inicial de las necesidades de los individuos y no obstante de esta misma manera se toma al sector de transporte como medio de conectividad y movilidad para la población, dichas variables hacen parte de la estimulación de la infraestructura, según el Banco Interamericano de Desarrollo la estrategia esencial para la infraestructura es planificar y construir una sinergia en

los sectores que más tenga peso económico para proveer servicios adecuados de calidad que puedan promover el crecimiento sostenible e inclusivo, de esta manera se toman estas variables para analizar la infraestructura de las regiones a estudiar (Banco Interamericano de Desarrollo, 2013).

7.2 Capítulo 2. Caracterización económica de la región Atlántica y Pacífica del 2010 – 2015.

A continuación se darán a conocer las principales actividades económicas de cada una de las regiones tomando en cuenta el valor y peso hacia el PIB departamental de cada una de ellas, adicionalmente se analiza las actividades económicas o que sub-sectores económicos necesitan mejorar para poder ser más competitivos y de esta misma manera analizar qué actividad económica aporta más al PIB regional, ya que en las dos regiones se practican las mismas actividades económicas. Dicho enfoque permite conocer cómo se mueve económicamente cada una de las regiones y de esta manera entender cuál es el fuerte de las regiones, no obstante también es importante analizar la localización de cada uno de los aspectos a estudiar y entender cómo podría explotarse este factor. Este capítulo es de gran importancia por el hecho de abarcar toda la información económica en materia de infraestructura acerca de las regiones Atlántico y Pacífico del país, no obstante es de gran vitalidad mencionar cómo funcionan y como se caracterizan las entidades que se encargan de las actividades económicas del país como la agricultura, la pesca, la actividad portuaria y entre otros factores que aportan al PIB de cada una de las regiones.

La importancia de identificar las actividades económicas que se mueven en la economía de las regiones a estudiar permite que el lector pueda hacerse una idea de cómo funciona la infraestructura y cuáles son los sectores más débiles en el ámbito económico y cuáles son las variables que estancan la competitividad en cada una de ellas. Es de igual importancia identificar si los elementos necesarios se satisfacen para cada región, haciendo una idea de las necesidades insatisfechas se podrá identificar el nivel de pobreza en cada una de las regiones, una variable que influye en el estancamiento de la competitividad, no obstante el sistema de transporte de esta misma manera se analizara en este capítulo, ya que es de punto clave acerca de la conectividad de las zonas rurales a las zonas urbanas y también a nivel nacional poder identificar como se encuentran cada una de las regiones en cuanto a desplazamiento se trata, de esta manera se podrá entender que la infraestructura cumpla con la satisfacción de los servidores y esto pueda contribuir al desarrollo de la calidad de vida de la población en un entorno geográfico (Álvarez, 2012).

Ahora bien, el transporte es la conectividad de las ciudades con las zonas rurales pero, no obstante una de las actividades económicas que más genera ingresos en cada una de las regiones son los puertos. Los puertos que residen en cada una de las regiones son de las actividades más ricas que se genera en las regiones y de esta manera se puede determinar que quizás el mejoramiento de las estrategias de productividad y política de los puertos podría habilitar una mayor actividad económica, además los puertos se consideran terminales de servicio operativo para las cargas de mercancías que llegan al país, y una de las ventajas que contiene este medio es la seguridad de la mercancía en tiempo de traslado de un puerto a otro, pero no obstante la competitividad de esta actividad económica esta resaltada en el ámbito de las rutas de embarque y de las asociaciones que puedan tener a nivel internacional. El espacio para los buques de carga juega un papel importante para la representación de los servicios portuarios, ya que este concepto determina la capacidad que puede ingresar en el puerto y el tiempo de operatividad de descarga con el que puede contar dicha actividad adjunto con la tecnología que puede adquirir para mantener en buen estado la mercancía que llega y sale de dicho puerto (Vega & Duque, 2008).

Los medios de transportes en las regiones son de gran importancia, ya que las empresas que generen actividades económicas buscan satisfacer las necesidades del cliente y lograr minimizar los costos en términos de tiempo de entrega, capacidad de mercancía y cobertura de la zona en la cual se trabaja, de esta manera que el sistema férreo es uno de los medios de transporte con más antigüedad en el país, pero no obstante este sistema férreo se ha dejado a un lado en el sistema económico colombiano, enfocándose en los sistemas multimodal de las obras de carreteras que de igual manera aportan al desarrollo regional, pero de cierta manera este sistema férreo puede convertirse en un medio de transporte mucho más económico para las empresas transportadoras de mercancía, de hecho este sistema de transporte cuenta una mayor eficiencia en combustible y la capacidad de sus contenedores para la capacidad de carga se caracteriza por ser de mayor seguridad que los costos que se toman transportando por tierra. Este sistema se deberá fortalecer para la evolución del desarrollo sostenible del país, con fin de buscarle de nuevo actividad económica, pero igualmente como el sistema de transporté por carretera de este mismo modo este sistema férreo depende de la conectividad con las zonas tanto rurales como urbanas (Romero S., 2011).

Siguiendo con las actividades económicas, Colombia se caracteriza por ser un país dedicado a las actividades derivadas de la tierra como la agricultura, la agronomía, la pesca y entre otras, de este modo las regiones a estudiar se encuentran en un ambiente natural que se presta para muchas de estas actividades las cuales son de importancia para la participación económica de cada región, las actividades derivadas de la tierra atraen a los habitantes para ser partícipes de las productividades de la tierra y de esta manera buscar una actividad que pueda satisfacer sus propias necesidades, pero como se habla de tierra, dicha actividad va de la mano con la naturaleza, la cual tiene diferentes complicaciones en el ámbito de que esta pueda ser fértil y pueda producir para el beneficio de una persona o de una empresa residente en la región. La economía campesina que caracteriza a la Colombia ha evolucionado en términos de tecnología, las tierras se han transformado gracias a los cambios de la globalización para ser más productivos en términos de cultivos y para evolución genética de la ganadería y pesca, estas actividades se realizan en las zonas rurales cerca de las ciudades de Barraquilla, Cartagena y Valledupar, donde los predios se encuentran en material para dichas actividades (Asocar & Universidad del Magdalena, 2011).

7.2.1 Variables Importantes en la Economía de la Región del Atlántico.

Antes de empezar hablar de las actividades económicas de la región es importante conocer algunos datos geográficos que hacen parte de la región, con la finalidad de tener un conocimiento amplio de los espacios y kilómetros que se reúnen alrededor de esta región.

La región del Atlántico también conocida como la región Caribe, recibe su nombre gracias a su localización la cual limita con el mar Caribe, el cual aproximadamente posee una superficie marítima de 589.360 kilómetros cuadrados, representa una gran actividad de explotación petrolera y de igual manera de reserva pesquera, con una gran variedad de especie que alimentan su naturaleza ante la visión del turismo. Esta región está conformada por los departamentos del Atlántico, Bolívar y Magdalena. El Atlántico pertenece al territorio que actualmente se conoce en el país. El departamento del Bolívar se identifica por los actuales departamentos de Bolívar como lo es el Córdova y Sucre y para finalizar, el Magdalena se conoce como actualmente

corresponde como La Guajira, Magdalena y Cesar. Con respecto a lo anterior, los departamentos se distribuyen el 192 municipios y con un promedio de 689 kilómetros cuadrados de longitud, lo cual 1.600 Km corresponden a la línea costera de la región (Galvis, 2009).

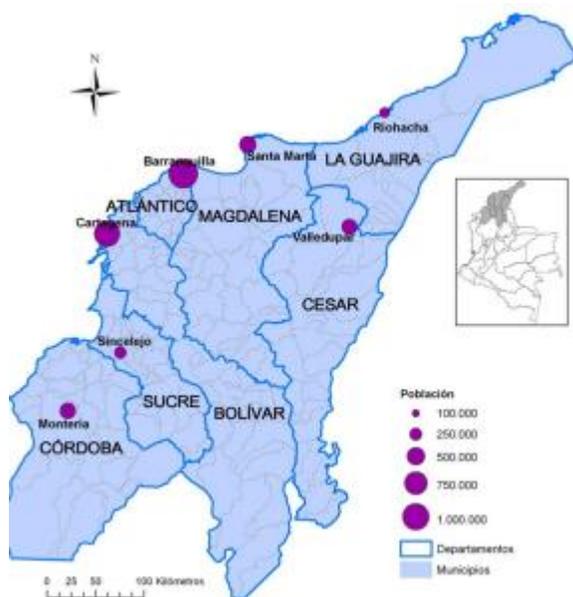


Ilustración 7

Región Atlántico y sus Departamentos.

Fuente: (Galvis, 2009).

Ahora bien, conociendo un poco de la geografía de la región, se le abrirá paso para hablar de las actividades económicas importantes de la región Atlántica.

Es importante para la investigación conocer e identificar cuáles son las actividades que caracterizan a la región y cuales son su fuerte económico, de esta manera se logrará un amplio conocimiento de cómo se mueve económicamente la región y así poder analizar qué puede hacer falta en el sistema económico de la región para poder mejorar e igualmente poder contribuir en el desarrollo de la competitividad de la zona a estudiar tomando en cuenta las variables como las actividades agrícolas, la industria y el transporte como estimulantes de la infraestructura.

7.2.2 Sector Agrícola.

La actividad agrícola es de gran importancia para la ocupación de la mano de obra de la región, ya que estas actividades se llevan a cabo en zonas húmedas de la vertiente occidental del Magdalena Atlántico, cómo estas actividades del Caribe dependen del estado del clima, seco y lluvioso, y además también de la condición de la tierra que se caracteriza como pisos térmicos por causa de la humedad, por esta razón las producciones de la actividad agrícola como lo es el maíz, la yuca y frutas varían dependiendo respecto a lo dicho anteriormente, de este mismo modo los precios de los productos en la comercialización de los mismo. A continuación con respecto a los productos mencionados anteriormente, se proporcionará información acerca del área, cosecha y productividad del producto del maíz tanto como en Barranquilla como en sus zonas más factibles para el cultivo del producto (Asocar & Universidad del Magdalena, 2011).

Tabla 4.

Cultivo de Maíz Tradicional Año 2010.

Municipios	Área Sembrada (Ha)	Área Cosechada (Ha)	Producción (Ton)	% Área Sembrada
Barranquilla	0.0	0.0	0.0	0.00
Baranoa	215	200	140	5,19
Campo De La Cruz	230	170	95	5,55
Candelaria	533	202	164	12,80
Malambo	265	115	87	6,39
Palmar de Varela	420	300	110	10,14
Polonuevo	295	30	27	7,12
Ponedera	586	290	303	14,15
Sabanagran de	212	40	16	5,11
Sabanalarga	200	57	72	4,82

Santo Tomas	430	398	367	10,38
Soledad	55	23	21	1,32
Suán	700	600	413	16,9
Total Subregional	4.141	2.425	1.815	100,0

Fuente: (Asocar & Universidad del Magdalena, 2011).

Se puede observar que Barranquilla no posee áreas prosperas para el cultivo de maíz ya que este pertenece a una zona industrial del país, por esta razón su proporción en el área de siembra es 0, pero no obstante los municipios aledaños a la ciudad de barranquilla son quienes poseen las tierras fértiles para el proceso de producción de esta actividad. Los municipios en total adjuntan 4.141 hectáreas para sembrar maíz y se cosecha 2.425 hectáreas para un total de 1.815 toneladas de producción, esto refleja que por cada hectárea se produce 1,33 toneladas (Asocar & Universidad del Magdalena, 2011). Para el cultivo de yuca de igual forma se obtiene información del mismo periodo y con las mismas variables.

Tabla 5.

Cultivo de Yuca Año 2010.

Municipios	Área Sembrada (Ha)	Área Cosechada (Ha)	Producción (Ton)	% Área Sembrada
Barranquilla	00	00	00	0
Baranoa	858	255	1.350	18,80
Campo De La Cruz	100	90	540	2,19
Candelaria	197	37	296	4,31
Malambo	750	750	7.400	16,43
Palmar de	680	340	2.992	14,90

<i>Municipios</i>	<i>Área Sembrada (Ha)</i>	<i>Área Cosechada (Ha)</i>	<i>Producci ón (Ton)</i>	<i>% Área Sembrada</i>
Varela				
Polonuevo	280	200	800	6,13
Ponedera	218	0	0	4,77
Sabanagrande	265	13	150	5,80
Sabanalarga	185	86	680	4,05
Santo Tomas	550	430	2.150	12,05
Soledad	80	63	730	1,75
Suan	400	200	1.480	8,76
Total Subregional	4.563	2.434	18.563	100,00

Fuente: (Asocar & Universidad del Magdalena, 2011).

A diferencia de la producción del maíz, la producción de yuca en términos de toneladas es mucho mayor con 18.563 toneladas, de las cuales las 2.434 hectáreas representaban un 53,3% para esa época. Malambo como mayor productor de yuca por toneladas a nivel de las zonas rurales es uno de los municipios que más aprovecho al máximo su tierra y su sistema de producción para lograr un gran aporte a la producción regional en la época.

Ahora bien, se conoce a la región del Atlántico como productora de frutas tropicales como lo es el mango, guayaba, banano y entre otras, pero a continuación se dará a conocer información de los cultivos en base al mango y la guayaba, ya que en la época del 2010 estos dos productos han aportado datos significativos para la producción a nivel regional (Asocar & Universidad del Magdalena, 2011).

Tabla 6.

Cultivo de Mango Año 2010.

<i>Municipios</i>	<i>Área Sembrada (Ha)</i>	<i>Área Cosechada (Ha)</i>	<i>Producci ón (Ton)</i>	<i>% Área Sembrada</i>
Barranquilla	00	00	00	00
Baranoa	65	00	00	5,99
Campo De La Cruz	35	35	497	3,22
Candelaria	7	0	0	0,64
Malambo	430	210	1280	39,66
Palmar de Varela	156	40	360	14,39
Polonuevo	50	40	600	4,61
Ponedera	28	28	327	2,58
Sabanagrand e	33	14	96	3,04
Sabanalarga	90	9	153	8,30
Santo Tomas	152	30	600	14,02
Soledad	00	00	00	00
Suán	38	30	900	3,50
Total Subregional	1.084	436	4.813	100,00

Fuente: (Asocar & Universidad del Magdalena, 2011).

El área de cosecha de mango de 436 representó en el 2010 un 40,2% del total del área sembrada de, a lo cual se representa un total de 4.813 toneladas de producción. De esta manera se observa que el municipio de Malambo participo en la productividad de la región con un 39,6% del total de la cosecha. El mango es un producto totalmente tropical y de los más consumidos en las regiones a estudiar, de igual forma este producto exige mucha demanda para la población (Asocar & Universidad del Magdalena, 2011).

Tabla 7.

Cultivo de Guayaba Año 2010.

<i>Municipios</i>	<i>Área Sembrada (Ha)</i>	<i>Área Cosechada (Ha)</i>	<i>Producci ón (Ton)</i>	<i>% Área Sembrada</i>
Barranquilla	0	0	0	0
Baranoa	19	22	161	4,93
Campo De La Cruz	30	30	300	7,80
Candelaria	7	7	49	1,81
Malambo	22	22	204	5,71
Palmar de Varela	47	20	200	12,20
Polonuevo	27	24	183	7,01
Ponedera	91	50	400	23,63
Sabanagrande	20	20	240	5,19
Sabanalarga	75	70	840	19,48
Santo Tomas	5	3	30	1,29
Soledad	0	0	0	0
Suán	42	15	300	10,90
Total Subregional	385	283	2.907	100,0

Fuente: (Asocar & Universidad del Magdalena, 2011).

De igual manera el producto de la guayaba es uno de los procesos de producción con más demanda en la región del Atlántico. El área cosechada de este producto 283 representó un 73% de la producción, un dato significativo para analizar que los procesos de producción de la

Guayaba fueron de manera estable y efectivos, por otro lado los municipios de Sabanalarga y Ponedera representaron un total del 41% de sus 1.240 toneladas de producción de Guayaba (Asocar & Universidad del Magdalena, 2011).

De acuerdo con lo anterior se puede identificar cuáles de los municipios aledaños a Barranquilla son parte importante de la producción agrícola, estas zonas rurales hacen parte de la participación del PIB regional de la región, de esta manera sostener y mejorar estos municipios en términos de productividad brindará una producción sostenida, por otro lado los otros municipios que participaron en la producción de la región serán de gran campo de investigación para identificar la caracterización de sus tierras y analizar su fuerte económico con el fin de apoyar de manera significativa al sector agrícola y lograr que su competitividad aumente.

Las actividades agrícolas también se caracterizan por la manutención y cría de ganado para la producción de alimentos como lo es la leche, queso y entre otros productos. Según la ENA (Encuesta Nacional Agropecuaria) en el año 2010 la región del Atlántico tenía a su disposición de 221.355 cabezas de ganado, las cuales solo replantaron un 0,79% del total nacional para la época (DANE, 2010), un cifra demasiado pequeña para la participación de ganado a nivel nacional. Ahora se verá una información acerca de la distribución de las cabezas de ganado con el cual contaba la región en el 2010.

Tabla 8.

Distribución Cabezas de Ganado Año 2010.

<i>Municipios</i>	<i>No. de Bovinos</i>	<i>%</i>
Barranquilla	2.377	1,74
Baranoa	13.840	10,12
Campo De La Cruz	1.941	1,42
Candelaria	16.543	12,10
Malambo	6.866	5,02
Palmar de	7.073	5,17

<i>Municipios</i>	<i>No. de Bovinos</i>	<i>%</i>
Varela		
Polonuevo	7.780	5,69
Ponedera	21.304	15,59
Sabanagrande	5.617	4,11
Sabanalarga	40.019	29,28
Santo Tomas	6.310	4,62
Soledad	1.478	1,08
Suán	5.544	4,06
Total Subregional	136.692	100,00
Total Departamental	221.355	

Fuente: (Asocar & Universidad del Magdalena, 2011).

De esta manera se puede analizar cómo se encuentra distribuida la ganadería en Barranquilla y sus municipios aledaños, siendo Ponedera y Sabanalarga los municipios con mayor número de cabezas de ganado con un representación del 44,8% del total de número de bovinos.

Para el sub-sector agrícola, cabe resaltar que Barranquilla y Cartagena según la Encuesta Anual Manufacturera - EAM del 2010, estas dos partes de la región representaron un 26,3% de la producción agrícola y ganadera del país, teniendo en cuenta que sus principales producción fueron la yuca, ñame, maíz, mango y entre otros para el sector de la agricultura, por otra parte la ganadería represento en manera de producción de carne y leche del país (Aguillera, Reina, Orozco, Yabrudy, & Barcos, 2013).

Continuando con el esta variable económica, la evolución que obtuvo el sub-sector agrícola desde el año 2010 al 2013 fue de un 7.0%, de igual forma fue la participación al PIB regional, destacando actividades como la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca (DANE, 2015).

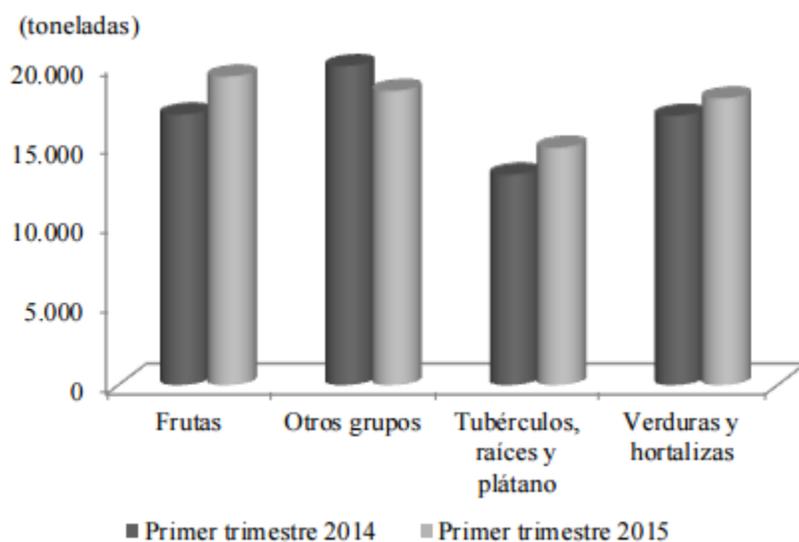
Tabla 9.

Ramas de Actividad Económica para el PIB 2013.

Grandes ramas de actividad	2010	2011	2012	2013p
Producto interno bruto	-0,4	5,6	6,9	5,4
A Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	-1,8	-1,3	-0,5	7,0
B Explotación de minas y canteras	-13,5	0,0	28,9	8,6
C Industria manufacturera	-12,5	5,9	5,7	3,3
D Electricidad, gas y agua	6,9	-4,2	2,7	11,8
E Construcción	-6,9	7,4	29,8	11,1
F Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	3,5	7,1	3,6	3,2
G Transporte, almacenamiento y comunicaciones	3,2	4,2	6,7	3,5
H Establecimientos financieros, seguros, actividades inmobiliarias y servicios a las empresas	4,5	5,9	5,8	3,8
I Actividades de servicios sociales, comunales y personales	2,5	5,5	4,0	5,7
Derechos e impuestos	-0,7	11,3	8,7	6,4

Fuente: (DANE, 2015).

Como se puede observar, las actividades agrícolas tuvieron un crecimiento negativo para los 2010-11-12, los cuales no aportaron cifras importantes para el crecimiento del PIB, pero no obstante el salto al año 2013 fue de manera positiva y un gran aporte al PIB regional, por otra parte el abastecimiento de alimentos para la región también se ha visto creciendo hasta el año 2015:



Gráfica 5.

Abastecimiento de Alimentos por Grupos.

Fuente: (Banco de la Republica, 2015).

El crecimiento del abastecimiento de alimentos para la región represento un crecimiento anual del 14,8% según el Sistema de Información de Precios y Abastecimientos – SIPSA, lo cual reporto que el primer trimestre del año 2015 la central de abastos de Barranquilla anuncio que había llegado un total de 70.113 toneladas en abastecimiento, de los cuales un 14,1% de las toneladas reportadas fueron de frutas, las verduras y hortalizas representaron un 12,8, siguiendo este reporte un 7,8% fue representado por tubérculos, raíces y plátanos, mientras que los otros grupos registraron un 6,8%, estas cifras representan que la actividad agrícola aumento en todos sus grupos de participación (Banco de la Republica, 2015).

Por otra parte el sacrificio de ganado vacuno y porcino también registra como una de las actividades agrícolas que se manejan en el sector, de esta manera se presenta un registro del sacrificio de ganado vacuno y porcino:

Tabla 10.

Sacrificio de Ganado Vacuno y Porcino.

Departamentos	2014				2015
	I	II	III	IV	I
Ganado vacuno					
Atlántico	7,1	-7,7	0,1	-3,6	10,6
Bolívar	0,4	-14,9	-12,0	-13,0	-9,0
Cesar	-4,7	-32,6	-25,7	-49,5	-43,4
Córdoba	-7,9	-29,3	-5,8	-0,7	4,4
La Guajira	-21,5	-20,0	31,3	9,0	12,3
Magdalena	5,6	-1,1	-1,0	-0,9	4,8
Sucre	18,7	-16,4	-17,1	-6,2	2,7
Región Caribe	-0,5	-18,8	-6,3	-10,2	-1,8
Total nacional	5,2	-8,4	-2,4	-6,2	-4,9
Ganado porcino					
Atlántico	6,2	7,0	7,7	16,6	23,2
Bolívar	179,1	51,0	-34,0	-23,7	-25,7
Cesar	-29,5	-31,3	-11,1	-45,9	-69,7
Córdoba	-72,9	-39,2	-49,8	-21,2	129,4
La Guajira	-	-	-	-	-
Magdalena	-3,5	9,5	35,0	-29,5	-64,8
Sucre	-61,1	-18,8	-43,2	-83,0	-90,5
Región Caribe	3,6	5,4	5,7	14,4	21,4
Total nacional	2,6	-0,9	7,1	11,6	11,1

Fuente: (Banco de la Republica, 2015).

Según las cifras del DANE el sacrificio de ganado vacuno se contrató en un 1,8% a diferencia del año 2014, mientras que el ganado porcino aumento en un 21,4%, esto abrió las puertas a la comercialización de los ganados, El Observatorio de Precios y Costos Agrarios del caribe colombiano anuncio que se alcanzó a comercializar 50.600 y 29.039 unidades tanto como de ganado vacuno y porcino, cifras que superan lo registrado en el año 2014 en un 0.5% y en un 15,2% (Banco de la Republica, 2015).

Ahora bien, a continuación se tomara en cuenta información del sector de la industria, ya que entre estas dos variables son indispensables para la medición de la infraestructura, ya que deben trabajar de la mano para crear que abastecimiento en la región y de esta manera satisfacer las necesidades básicas de la población para garantizar así una calidad de vida estable en la región (Banco Interamericano de Desarrollo, 2013).

7.2.3 Sector Industrial.

Teniendo en cuenta que se observó una información base del sector primario de la economía de la región del Atlántico, se puede abrir las puertas hacia otros sectores de la economía con las que esta región cuenta como por ejemplo el sector de la industria, la cual en el año 2010 represento un 10% para la producción nacional del sector, mientras que en la región obtuvo un 80% de participación, concluyendo de esta manera que la industria es uno de los sectores fuertes en la economía de la región, no obstante más adelante se evidenciara si esta producción sigue siendo continuamente fuerte para la región, según la información de la EAM sus principales producciones fuertes fueron la fabricación de alimentos y bebidas, productos químicos, plásticos y minerales no metálicos (Aguillera, Reina, Orozco, Yabrudy, & Barcos, 2013).

A continuación se presentaran datos de sector de la industria por parte de la región del año 2001 – 2010 para entender como varia la economía de la región y saber cuáles de sus ramas de actividad son fuertes de productividad para el PIB regional.

Tabla 11.

Industria de la Región y sus Ramas de Actividad Económica 2001-2010.

Sector / actividad / rama de actividad económica	Participación porcentual sobre el PIB regional			Crecimiento promedio (porcentual)
	2001	2010	Promedio 2001-2010	2001-2010
Sector secundario	20,7	23,0	22,8	4,7
C. Industria	12,3	12,0	13,0	3,4
10-19. Alimentos, bebidas y tabaco	3,2	2,8	2,7	2,9
20-37. Resto de la industria	9,2	9,2	10,3	3,6
D. Electricidad, gas y agua	5,1	4,4	4,6	2,0
38. Generación, captación y distribución de energía eléctrica	3,3	3,1	3,1	2,6
39. Fabricación, distribución de combustibles gaseosos	0,6	0,4	0,6	0,2
40. Captación, depuración y distribución de agua	0,6	0,5	0,6	0,1
58. Eliminación de desperdicios y aguas residuales	0,5	0,4	0,5	2,4
E. Construcción	3,3	6,6	5,1	11,4
41. Construcción de edificaciones	0,9	3,4	2,6	16,7
42. Construcción de obras de ingeniería civil	2,4	3,2	2,5	8,2

Fuente: (Aguillera, Reina, Orozco, Yabrudy, & Barcos, 2013).

La actividad del sector de la industria obtuvo un crecimiento en promedio anual del 3,4% en dicho periodo anteriormente, teniendo en cuenta que la mayor participación de su producción fue en alimentos, bebidas y tabacos, lo cual generó un crecimiento anual del 2,9% siendo obviamente los productos más consumidos por la región, por otra parte el sector de la construcción se ha visto evolucionando de manera muy fuerte en el transcurso de los años analizados en la tabla, con un crecimiento anual del 11,4% por parte de la construcción es satisfactorio encontrar que estos datos puedan evidenciar que el crecimiento del sector de la construcción de la región pueda fortalecer la base de la infraestructura a nivel de las zonas urbanas, esto muestra que el sector de la industria ha venido creciendo de manera continua y de gran fuerza para el desarrollo de la infraestructura.

Siguiendo con la línea de la industria, es importante conocer cuáles son las actividades principales en las cuales se desenvuelve este sector, es decir, conocer cuales productos están dentro de la industrialización de la región, y por otra parte reconocer como su valor agregado en términos de porcentaje en cada producto lo cual genera el conocimiento suficiente para poder interpretar que tan competitivo es este sector en el año 2010, con la finalidad de hacer un análisis

comparativo de los años que se van analizar al finalizar este trabajo. A continuación se observara una tabla que contiene la información de cada producto industrial de la región teniendo en cuenta su participación en el valor agregado, sus activos y las ventas de cada producto.

Tabla 12.

Participación Porcentual del Valor Agregado, Activos y Ventas.

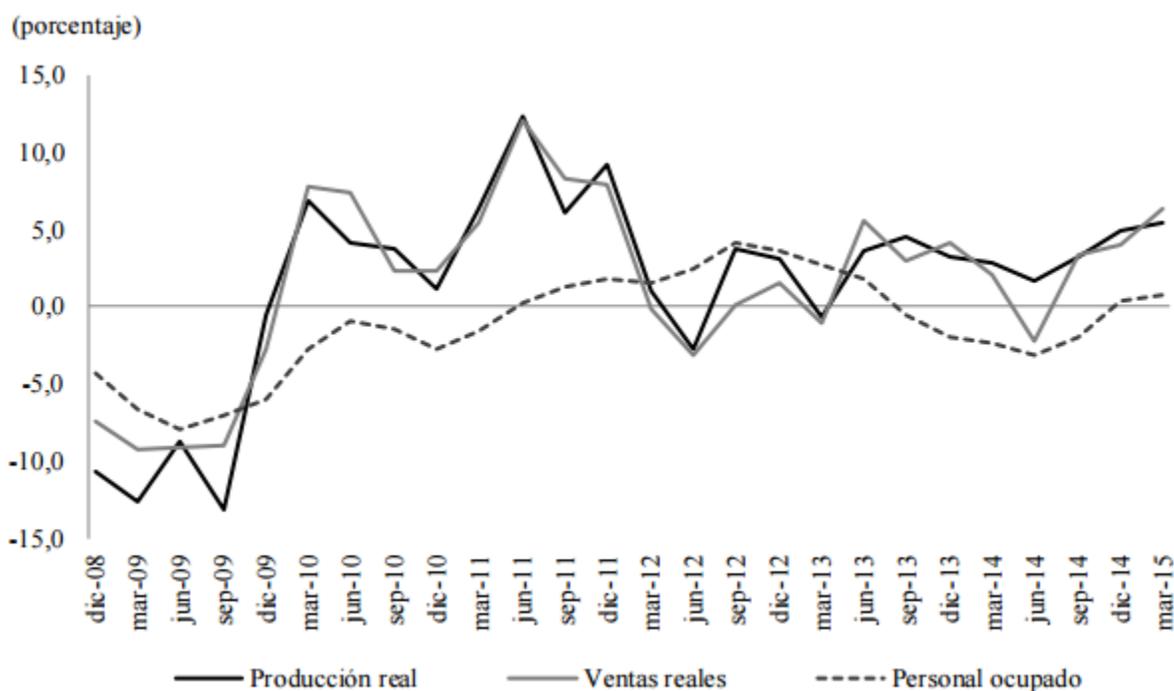
División industrial	Participación porcentual sobre la industria regional							
	Valor agregado		Personal ocupado		Valor activos		Ventas totales	
	2001	2010	2001	2010	2001	2010	2001	2010
Coquización y derivados del petróleo	17,1	26,5	1,3	1,7	8,1	3,5	15,0	17,0
Industrias ncp ^{a/}	17,1	23,4	18,1	19,5	27,1	26,7	12,7	17,1
Alimentos y bebidas	25,6	21,1	35,5	31,4	26,8	16,3	27,0	22,8
Químicos	19,6	16,0	10,5	12,4	20,1	20,3	26,9	26,9
Minerales no metálicos	6,9	3,8	4,9	6,7	6,2	18,8	5,0	3,9
Caucho y plástico	3,7	3,2	5,9	7,7	4,9	6,9	3,8	3,9
Metalurgia básica	3,7	1,8	4,0	4,2	3,0	4,1	4,8	4,2
Papel y cartón	1,2	1,1	1,7	1,4	1,4	1,3	0,8	0,8
Otros productos metálicos	0,4	0,7	1,7	3,1	0,3	0,5	0,5	1,0
Maquinaria y equipo	1,1	0,6	2,4	2,4	0,4	0,4	0,8	0,6
Edición e impresión	0,2	0,6	0,8	2,1	0,1	0,2	0,1	0,4
Textiles	0,9	0,4	2,7	3,7	0,7	0,3	1,0	0,7
Resto de divisiones ^{b/}	1,0	0,3	2,7	1,3	0,4	0,3	0,7	0,2
Prendas de vestir	0,9	0,2	7,1	1,8	0,3	0,1	0,6	0,2
Material profesional y científico	0,4	0,2	0,7	0,7	0,2	0,4	0,3	0,2
Región Caribe	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: (Aguillera, Reina, Orozco, Yabrudy, & Barcos, 2013).

La importancia de observar el valor agregado se refleja en las ventas finales de los productos, esto genera un amplio conocimiento de cómo se mueve la industria a manera de estrategias para mejorar su comercio, de esta manera es importante aclarar que este sector de la industria va de la mano con los sistemas de transportes para finalizar sus procesos de comercialización, de esta manera el transporte debe responder de manera positiva para que el comercio de las industrias manufactureras puedan generar ganancias en cada una de sus ventas, por esta razón se estudian las variables como las actividades agrícolas, industria y transporte, ya que son de gran importancia para garantizar una calidad de vida para la población, lo cual genera crecimiento y

desarrollo y por otro lado se observa que la infraestructura de servicios como la satisfacción de necesidades se esté cumpliendo adecuadamente.

Pasando al primer trimestre del año 2015, la industria de la región, sin la actividad de refinación de petróleo, aumento en un 5,5% en términos de producción del sector, lo cual género que las ventas de la industria aumentarían en un 6,4%. La información agrupa las ciudades de Barranquilla, Cartagena, soledad, Malambo y Santa Marta (Banco de la Republica, 2015). Se presentara la información mencionada anteriormente del último trimestre del año 2008 hasta el primer trimestre del año 2015:



Gráfica 6.

Producción de la Industria, Ventas Totales y Personal Ocupado.

Fuente: (Banco de la Republica, 2015).

A su vez, la producción de otros productos como lo son la fabricación de químicos, plásticos y las actividades de confecciones fueron de gran contribución para el aumento de la producción real del sector de la industria, de igual manera la fabricación de otras manufacturas fue uno de

los factores fuertes para darle estimulación a la producción real del sector (Banco de la Republica, 2015). Dicha información se puede analizar en la siguiente tabla:

Tabla 13.

Producción Real Por Agrupación Industrial.

Agrupación industrial	Porcentajes						
	2014				Año	2015	Contribución al crecimiento anual del IV-2014
	I	II	III	IV	2014	I	
Total	2,8	1,7	3,2	4,9	3,2	5,5	5,5
Bebidas	8,3	8,3	5,3	-2,5	4,9	4,2	0,4
Confecciones, prendas de vestir	31,4	-2,0	27,7	29,6	21,7	20,0	0,1
Otras industrias manufactureras	6,4	6,0	4,2	21,9	9,6	22,1	3,8
Otros productos alimenticios	13,7	6,3	5,6	-2,0	5,9	-8,6	-0,7
Otros productos químicos	0,1	-9,8	-7,5	-8,1	-6,3	10,9	1,3
Producción de carne y pescado	-4,3	-12,5	-1,5	-2,1	-5,1	5,3	0,3
Productos de plástico	1,1	8,5	1,3	8,8	4,9	17,1	0,9
Productos minerales no metálicos	4,5	7,8	15,1	-12,5	3,7	-6,1	-0,5
Productos textiles	-8,2	6,9	12,6	-9,2	0,5	8,8	0,1
Sustancias químicas básicas	0,0	2,1	4,1	12,0	4,6	-0,6	-0,2

Fuente: (Banco de la Republica, 2015).

Ahora teniendo en cuenta la información de la industria, se le abre paso al sector de transporte, ya que son las variables que toma en cuenta la infraestructura para medir su competitividad y tanto como el sector agrícola, son las variables que deben tener sinergia para un buen proceso competitivo y estimulación de la infraestructura (Banco Interamericano de Desarrollo, 2013).

7.2.4 Sector de Transporte (Puertos y Sistema vial).

El comercio nacional como internacional es de gran importancia para el incremento del PIB del regional y ser de gran aporte para el PIB nacional, de cierta forma el comercio y la movilización hacen parte del sector de transporte y depende a sus tecnologías es lo que hace que este sector sea eficiente en cuanto a sus rendimientos de producción, las empresas dependen de la buena administración de este sector para que sus procesos de comercialización sean efectivos y que sus productos o mercancías lleguen en buen estado para su cliente, esto genera valor

agregado para las empresas y para el sector y aún más importante, hace que la competitividad se vea de gran poder para la región.

Para empezar hablar de transporte se empezara dando información del transporte marítimo, de los puertos y de sus características para la analizar qué tan competitivos se encontraban estas entidades en la época, y de igual manera conocer cuáles eran sus conexión principales para los negocios internaciones de cada uno de los puertos.

Tabla 14.

Infraestructura de los Puertos.

INFRAESTRUCTURA	CARTAGENA	BUENAVENTURA	SANTA MARTA	BARRANQUILLA
Tipo de Puerto	Maritimo	Maritimo	Maritimo	Fluvial
Numero de Terminales	3	3	1	3
Calado Puerto	45ft	40ft	60 ft	40ft
Profundidad Canal de Acceso	43ft	36ft	99 ft	36ft

Fuente: (Suárez, 2012).

La tabla anterior demuestra el número de terminales de cada puerto y hace referencia a la capacidad para cada uno de los buques que llegan a los puertos, ya que la capacidad del espacio para recibir a los busques y barcos se entiende como una ventaja competitiva de cada uno de ellos. Ahora bien, se mostrara información más cercana de cada uno de los puertos pertenecientes a la región del Atlántico.

Tabla 15.

Puerto de Cartagena y sus Terminales.

Sociedad Portuaria Regional Cartagena		Terminal de Contenedores - CONTECAR		Terminal Marítima Muelles El Bosque	
Extensión del puerto	40 Hectáreas	Extensión del puerto	40 Hectáreas	Extensión del puerto	20 Hectareas
Muelles	8	Muelles	4	Muelles	5
Calado máximo en Muelles	43 pies	Calado máximo en Muelles	55,76 Pies	Calado máximo en Muelles	37,72 pies
Bodegas Cubiertas	4	Bodegas Cubiertas	2	Bodegas Cubiertas	8
Area Bodegas	28.713 Mts2	Capacidad	6.600 Mts2	Area	22.487 Mts 2
Patios	5	Patios (Capacidad)	1	Area Patios	60.000 Mts 2
Area Patios	38.221 Mts2	Capacidad	571.000 Mts2	Alm. Granel Solido	20.000 tons
Grúas Pórtico	6	Grúas Pórtico	6	Grúas Pórtico	1
Gruas Moviles	2				

Fuente: (Suárez, 2012).

Cartagena ha sido una de las ciudades que ha venido evolucionando a través del tiempo, su puerto marítimo ha sido de gran fuerza para las actividades económicas del país puesto a que su infraestructura es de gran fuerza para aguantar grandes cargas y de esta manera el puerto pudo sobrevivir a la vanguardia de la economía de la época a estudiar, además cuenta la una iniciativa para la seguridad de los contenedores que arriban al puerto, esto consiste en la vigilancia de acciones ilegales de los contenedores en el comercio, esto genera confianza puesto que se hace una seguimiento a los contenedores desde su origen hasta el destino de desembarque (Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A, 2007).

Tabla 16.

Puerto de Santa Marta y su Infraestructura.

Sociedad Portuaria Regional Santa Marta	
Extensión del puerto	8,7 Hectáreas
Muelles	7
Calado máximo en Muelles	60 Pies
Bodegas (Carga General)	3
Area Bodegas	17.596 mts2
Patios	8
Area Patios	110.020 mts2
Granel solido	Silos y Bodegas
Capacidad	120000
Granel líquido	12 Tanques
Capacidad	40.000 M3
Grúas Pórtico	2
Grua Movil	1

Fuente: (Suárez, 2012).

Este puerto es el más pequeño de la región y con muy poco espacio para ser la única terminal portuaria de la zona, sin embargo a pesar de su expansión el calado para los muelles es de gran capacidad, el cual le permite recibir busques de gran capacidad para cargas grandes, no obstante a lo anterior, al puerto se le agrega la tecnología de sistema de transporte por bandas transportadoras, uso de energía eléctrica la cual disminuye le emisión de gases y sistemas de descargue por succión que disminuye emisiones del material particulado (Suárez, 2012).

Tabla 17.

Puerto de Barranquilla y su Infraestructura.

Sociedad Portuaria Regional Barranquilla		Sociedad Portuaria Regional Palermo	
Extensión del puerto	100 Hectáreas	Extensión del puerto	16 Hectáreas
Muelles	6	Canal de acceso (Profundidad)	30 pies
Calado máximo en Muelles	32 pies	Muelles	2
Bodegas Cubiertas	18	Calado máximo en Muelles	40 pies
Area Bodegas	50.408 mt ²	Bodegas Cubiertas	2
Patios	14	Area Bodega	4.700 mt ²
Area patios	126.737 Mts ²	Patios	7
Granel solido	8 Bodegas	Area patios	90.000 Mts ²
Area bodegas	27. 904 Mts ²	Granel solido	6 Bodegas
Granel líquido	2	Capacidad Granel	42.000
Capacidad	2.250 m ³	Grua Movil	1
Grúas Contenedores	4		

Fuente: (Suárez, 2012).

El puerto de Barranquilla es uno de las más importantes en el país, ya que tiene mucha actividad económica en cuanto a sus exportaciones e importaciones, pero no obstante tiene algunos problemas en cuanto a la accesibilidad del puerto, por los sedimentos que se han arrastrado la corriente del río y esto genera que las entrada y salida de grandes embarques se dificulte y esto hace que su nivel de competitividad baje, pero reúne de igual manera una infraestructura adecuada para la conectividad con el río Magdalena para el movimiento fluvial, esto genera que el puerto tenga acceso a los mercados nacionales por medio fluviales y también a los mercados internaciones por mar abierto (Otero, 2011).

Además de los puertos, la región cuenta con una infraestructura terrestre interna que permite la movilidad de transporte por carreta, las cuales permite la comunicación con las ciudades

internas del país. A continuación se nombraran algunas de las rutas internas que permiten dicha comunicación con la región del Atlántico a nivel nacional. Para empezar se puede hablar de la ruta que permite conectar a la principal arteria vial del Caribe con la troncal del Magdalena, la cual inicia desde el municipio de la Ciénega Magdalena, de igual manera esta ruta permite el acceso vehicular de sur a norte del país desde la frontera del Ecuador y además permite la comunicación terrestre de Barranquilla a la ciudad de Bogotá. La segunda ruta importante es la troncal occidental, la cual inicia desde Nariño y finaliza en Barranquilla, la tercera ruta importante es la transversal del Caribe, la cual inicia desde en Turbo Antioquia y acaba en Paraguachon La Guajira y este cuenta con conectividad del resto del país (Banco de la Republica , 2013).

La región del Atlántico ha comenzado con la construcción de doble calzadas con el fin de generar desarrollo para los habitantes cuando de movilidad se trata, la finalidad de las dobles calzadas es mejorar la conectividad entre Barranquilla y Cartagena, además el proyecto de la “Circunvalar de la Prosperidad” que dio inicio en el año 2014 el cual busca mejorar competitividad de la región haciendo una interconexión de todas las zonas industriales de la región, dicho proyecto cuenta con una ampliación, construcción y mantenimiento de un total de 146,7 kilómetros (Gobernación del Atlántico, 2015). De esta manera se puede constatar que las variables que se han tomado se relacionan para la estimulación de la infraestructura de la región.

Como se ha venido diciendo en el transcurso del trabajo que la movilidad es parte fundamental del transporte, en el departamento del Atlántico se crearon vías terciarias para la movilidad del Piojo, Sabanalarga, Suan y Santa Lucia, un proyecto para el desarrollo del departamento en el cual se invirtieron 13.500 millones de pesos para la recuperación del 16,6 kilómetros, los cuales acobijan los siguientes tramos: la Peña-Aguada de Pablo 8 kilómetros, Aguas viva-Villa Lata 3,8 kilómetros y Santa Lucia-Suan con 4,8 kilómetros, la finalidad de estos proyectos es mejorar la accesibilidad y movilidad de los habitantes de dichos municipios, esto genera que la economía de los municipios pueda interactuar a nivel regional y aumentar su capacidad económica (Gobernación del Atlántico, 2014).

Por otra parte también es importante conocer cuáles son las conectividades hacia otros países con las cuales la región puede contar para realizar exportaciones e importaciones las cuales

generan contribuciones al PIB nacional y generan un nivel de competitividad adecuado para la región. Teniendo en cuenta lo mencionado, los departamentos del Cesar, Bolívar, La Guajira y el Atlántico son la representación de Colombia en la producción de carbón que es uno de los productos principales de exportación, ya que cuenta con un 55,6% en la participación regional en el primer trimestre del año 2015, viéndose en una crisis en el último trimestre del año 2014, de igual manera el níquel ha venido evolucionando a partir del año 2014 con un total de participación regional del 11,6 y el producto del banano se vio en un cambio porcentual en la participación de las exportaciones (Banco de la Republica, 2015). Dicha información se presenta en el siguiente cuadro:

Tabla 18.

Principales Productos de Exportación.

Producto ¹	2014				Año	2015	Participación en total regional	Porcentaje
	I	II	III	IV	2014	I	I-2015	Millones de dólares FOB I-2015
Carbón	-2,0	13,1	19,6	-18,2	3,1	14,7	55,6	1.168,4
Níquel	-24,7	-16,8	19,0	2,9	-5,8	11,6	7,2	152,1
Banano	4,6	-6,4	62,7	-32,4	-0,3	12,5	2,8	58,5

Fuente: (Banco de la Republica, 2015).

La región Atlántica al realizar su actividad de exportación genera negocios a nivel internacional, de esta manera es importante identificar quienes son los aliados de la región para realizar dichas exportaciones, a continuación se dará a conocer los principales países quienes serían clientes de las exportaciones:

Tabla 19.

Principales Países de Destino por Exportaciones.

Países	2014				Año	2015	Participación en total regional I-2015	Millones de dólares FOB I-2015
	I	II	III	IV	2014	I		
Holanda	-34,4	50,4	-3,6	-27,8	1,4	25,6	10,5	220,1
Estados Unidos	13,8	-38,2	0,7	-52,5	-25,1	-42,7	9,8	206,8
Turquia	28,8	5,3	11,6	-4,4	9,0	36,5	9,1	191,0
Brasil	4,8	-4,4	29,3	-31,7	-3,5	19,1	8,5	179,1
Reino Unido	-29,6	-14,6	-14,0	6,6	-13,5	-9,0	6,6	137,8
España	73,8	38,7	93,1	8,7	49,1	26,9	5,8	122,4
China	-29,2	-38,6	-36,9	-47,3	-37,7	16,2	5,3	110,7
Chile	-14,6	-44,0	-10,8	-38,9	-28,3	-20,0	4,6	96,7
Venezuela	3,8	-30,0	-40,2	-52,0	-30,4	-59,8	4,2	88,8
Israel	83,0	20,5	46,9	-1,5	30,6	-19,0	3,4	71,3
Portugal	-23,1	-47,9	15,1	-16,9	-18,6	-3,9	2,7	56,4
Demás países	-22,2	-35,5	-7,8	-29,8	-24,8	-25,0	29,5	620,7

Fuente: (Banco de la Republica, 2015).

Holanda se mantiene como uno de los países de principal destino contando con una participación del 10,5%, la agrupación de los primero seis países representan la mitad de las ventas de la región a nivel de exportación. Es importante resaltar que por motivos de la situación económica del país de Venezuela, este país se ha desaparecido de la lista de clientes de la región, pero no obstante países como Israel, China y España se han posicionado como clientes importantes en los últimos dos años para la región del Atlántico (Banco de la Republica, 2015).

Teniendo un amplio conocimiento de una parte de la economía de la región del Atlántico, es hora de abrirle paso a la información económica de la región del Pacífico, con la finalidad de generar recomendaciones para las regiones para contribuir en el mejoramiento de las variables tomadas anteriormente.

7.2.5 Variables Importantes en la Economía de la Región del Pacífico.

Como se realizó con la región del Atlántico, se hará una breve composición de la geografía del Pacífico brindándole al lector un conocimiento más amplio de la región a estudiar. Ahora bien, el Pacífico corresponde a los departamentos del Chocó, Valle del Cauca (Buenaventura), Cauca y Nariño, este territorio se caracteriza por obtener una gran vegetación selvática, una abundancia significativa de cuencas hidrográficas las cuales inciden en una de las principales

actividades económicas de la región. Esta región se encuentra en el occidente de Colombia sobre una superficie superior de 116.000 kilómetros cuadrados y se encuentra en el relieve de las montañas que conforman la cordillera occidental, la cual cuenta aproximadamente con una altura de 2.000 sobre el nivel del mar (Romero P., 2009).



Ilustración 8

Composición de la Región del Pacífico.

Fuente: (Romero P., 2009).

Para la región del Pacífico se realizará el mismo ejercicio de recolección de información como se hizo para la región del Atlántico, de esta manera se analizará las variables mencionadas en el transcurso del trabajo para analizar cuáles son las actividades de peso económico en la región.

7.2.6 Sector Agrícola.

Para la región del Pacífico, las actividades como la pesca y el cultivo de frutas son de principal procedencia de la región gracias a su estado climático y la ventaja competitiva de la fertilidad de la tierra, sus principales producciones son: borjón, chontaduro, bananito, coco, caña panelera y maíz chococito de los cuales la producción de coco es una de las más fuerte con un 40% de la producción, este producto es proveniente en los ríos Naya y Dagua en donde se genera un 70% de este producto y gracias a esto el país se encontró en el puesto 24 en el ranking a nivel mundial en la producción de coco, de igual manera otro de los productos por el cual se caracteriza la región es la producción de bananito en donde la concentración de este producto se encuentra en el Rio Sanjuán y Anchicayá donde se genera un 75% del producto (MinTrabajo - PNUD, 2013).

A continuación se mostrara una tabla donde ilustra los principales productos de la región, el espacio de la tierra en la cual se cultiva, la producción total y las toneladas por hectáreas:

Tabla 20.

Hectáreas Cultivadas Periodo 2010.

Rendimiento Producto	Superficie Sembradas	Producción Total	Toneladas/ Hectáreas
Borojo	813,00	9.756,00	12,00
Chontaduro	3.482,00	48.608,00	14,00
Banano común - zato	130,00	1.300,00	13,00
Bananito	443,00	3.400,00	10,00
Coco	325,00	3.900,00	12,00
Cítricos			13,00
Gayaba	13,00	169,00	35,00
Caña panelera	250,00	8.750,00	
Piña	19,00		0,00
Papa china	320,00	800,00	8,00
Plátano	142,00	735,00	7,00
Ñame			
Cimarrón	9,00	486,00	54,00
Maíz Chococito	40,00	11.200,00	280,00
Arroz			
Yuca			

Fuente: (MinTrabajo - PNUD, 2013).

Teniendo en cuenta que la pesca también es una de las actividades más importantes que se generan en la región y que pertenece a las actividades agrícolas, la producción de pesca participó para el PIB nacional con un 49,0%, lo que significa que esta actividad es de gran poder para el desarrollo económico de la región, de esta manera los desembarques de pesca del océano Pacífico demuestran una relación con la producción de pesca en la región (DANE, 2010).

Tabla 21.

Desembarco de Pesca.

Municipio	2009	2010	Variación porcentual
Total	21.267	20.338	-4,4
Barranquilla ¹	6.984	2.399	•
Buenaventura	9.995	11.730	17,4
Tumaco	3.560	5.526	55,2
Guapi	424	460	8,5
Bahía Solano	304	223	-26,6

Fuente: (DANE, 2010).

Como se puede analizar en la tabla, esta actividad genera intensivos para el aumento del PIB regional, de esta manera se puede observar que las toneladas manejadas por Buenaventura y los otros municipios de la zona son de gran peso para la actividad económica.

Para el año 2014 la producción de los cultivos ha venido siendo básicamente los mismos productos, y para finales de ese mismo año se reportó un total de áreas cultivadas el cual registró 3.809 hectáreas de cultivo para los cultivos banano, bananito, chontaduro, borojó, cacao, caña miel, coco, plátano y papa china de los cuales se presentó una reducción de las hectáreas sembradas de un 53% con respecto al año 2013, pero no obstante en el año 2014 no se presentaron pérdidas de los productos cultivados (Camara de Comercio Buenaventura, 2016).

Tabla 22.

Áreas Sembradas de Cultivos Permanentes.

CULTIVOS PERMANENTES	Área (ha) sembrada a 31/dic./2012	Área (ha) sembrada a 31/dic./2013	Área (ha) sembrada a 31/dic./2014
BANANITO	364	367	347
BANANO	130	130	122
BOROJÓ	811	811	776
CAÑA MIEL	246	243	238
CACAO	10	13	13
CHONTADURO	3.476	3.466	1.871
COCO	341	333	323
PLÁTANO	142	137	119
PAPA CHINA	320	318	328
TOTAL	5.840	5.818	3.809

Fuente: (Camara de Comercio Buenaventura, 2016).

Para la actividad de la acuicultura para el año 2014 se presenta 40 granjas encargadas de la producción, las cuales cuentan con 100 estanques en uso y los principales dentro de los estanques son: la cachama, mojarra roja y peces ornamentales. Dentro de las cuales 2.000 unidades se presentaron para la producción de cachama en el año 2014, quienes reportaron un total de 850 kilogramos de esta especie, de mojarra roja se registró un aumento para el año mencionado anteriormente con un total de 30.000 unidades y un total de 9.750 kilogramos de esta especie siendo la especie con más cosecha en el año mientras que la producción de peces ornamentales presento 10.000 unidades (Camara de Comercio Buenaventura, 2016).

Con la finalidad de resumir el aspecto agrícola de la región teniendo en cuenta la información anterior, se puede destacar que el dinamismo de las actividades genero una variación anual del 11,3% indicando esta manera que el comportamiento económico de la agricultura en la región ha aumentado no obstante este es un dato que le pertenece a la zona de Buenaventura (Confecamaras. Red de Cámaras de Comercio, 2014), no obstante el departamento del Choco demostró un comportamiento negativo en cuanto a las actividades agrícolas con una caída del 24% a un 12,5% en el año 2013, (DANE, 2015) de igual forma el Valle del Cauca obtuvo un comportamiento negativo en las actividades de agricultura, ganadería y entre otras, significativamente se ha evidenciado que para los años sesentas la participación de estas

actividades era de un 23,6% y en lo corrido del siglo presente esta participación hasta el año 2013 ha bajado a un 6,1% debido a la baja competitividad y desarrollo de algunas actividades agrícolas como la pesca, la explotación del carbón y la silvicultura (DANE, 2015).

7.2.7 Sector Industrial.

El sector de la industria es uno de los principales para la producción de servicios que se proporcionan a la población, además es uno de los sectores que aporta al PIB regional y nacional un aporte de la productividad de las empresas manufactureras y de la misma manera a las empresas constructoras que se encargan de desarrollo de la región, con respecto a lo anterior se presentará una breve información de la industria y sus principales actividades.

La industria en el departamento del Choco mantuvo un comportamiento positivo en el transcurso del siglo a pesar de la participación marginal del sector para la economía del departamento, de esta manera la actividad de construcción fue la representativa con un promedio anual del año 2010 al 2013 de un 4,7% y un avance anual del 10,1%. Las empresas manufactureras presentaron un comportamiento positivo del 5% y en promedio la industria pasó de 25% al 16,7% dentro del periodo de los años 2001 – 2013, debido la baja participación de la industria manufacturera en el departamento esta variable económica no se ha podido posicionar como motor para el impulso de la economía del departamento para los procesos agroindustriales que se han querido adquirir no solo en el departamento sino igualmente en la región. Ahora bien, la prestación de servicios de energía, agua y gas en el departamento no se ha desarrollado de manera efectiva, se presentó una reducción del 15% en la prestación de servicios durante el periodo del 2010 al 2013, esto refleja que a pesar de la riqueza natural de los ríos que rodean el departamento existe una escasa producción de servicios básicos para la población (DANE, 2015). Dicha información anteriormente se ilustrará mediante la siguiente tabla:

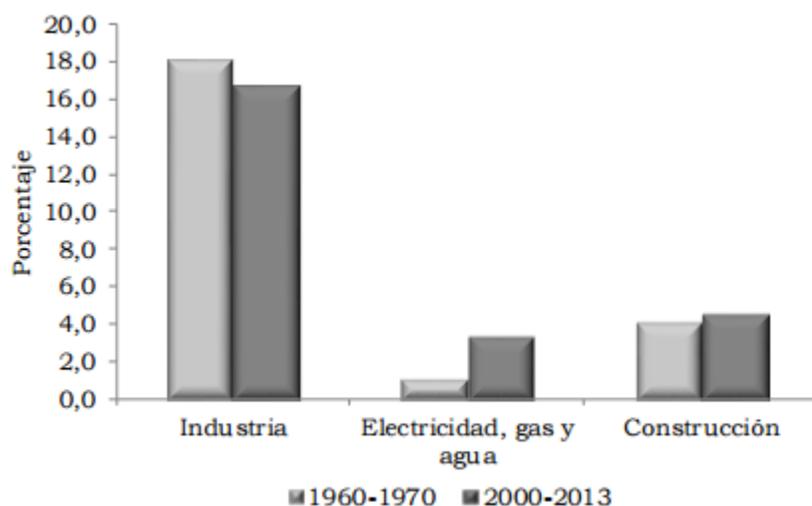
Tabla 23.

Actividades del Sector Secundario.

Actividades	Porcentaje	
	Participación promedio	Crecimiento promedio
Sector secundario	7,8	7,2
Industria manufacturera	1,6	5,0
Generación, captación y distribución de energía eléctrica	1,4	2,4
Captación, depuración y distribución de agua	0,1	0,0
Construcción de edificaciones	1,2	6,6
Construcción de obras de ingeniería civil	3,5	11,4

Fuente: (DANE, 2015).

Por parte del departamento del Valle del Cauca la industria se ha venido desprotegiendo por diferentes políticas que se manejaron en el departamento, de esta manera la industria ha venido bajando su participación en el PIB, puesto que en los años sesenta su participación era 17,9% y al transcurso del presente siglo ha sido del 16,6% reducción baja que ha desamparado al sector (DANE, 2015). La baja participación de la industria en el departamento del Valle del Cauca puede observarse en el siguiente gráfico:



Gráfica 7.

Participación del PIB por Ramas de Actividad Económica.

Fuente: (DANE, 2015).

Por otra parte la prestación de servicios como electricidad, gas y agua han demostrado un incremento de 2,9% participando de manera positiva en el PIB del departamento al igual que las actividades de construcción se han demostrado en un importante grado de concentración en la rama de actividades como alimentos, bebidas, actividades inmobiliarias y alquiler de viviendas como fortaleza del desarrollo de la competitividad del sector (DANE, 2015).

Siguiendo con los departamentos de la región del Pacífico Colombiano, en el departamento de Nariño para el año 2010 el consumo de energía eléctrica en el departamento se dividió en tres ítems: el primero fue el consumo de energía para la industria, para el comercio y el residencial. El consumo para la industria disminuyó en un 4,3% lo cual significa que la carencia de la prestación del servicio para las actividades industrial, lo cual genera un estancamiento para la competitividad del departamento, por otro lado el consumo de energía para el comercio y el consumo residencial aumentaron, el primero en un 2,6% y el segundo en un 0,2%, no obstante el total del consumo de energía fue de un 1,8% , lo cual es un dato muy bajo para satisfacer las necesidades de la producción de la industria en otras actividades como la producción de químicos y alimentos, de igual manera para desarrollar la construcción (DANE, 2010).

Siguiendo con el departamento de Nariño, las principales actividades que determinan un incremento en la industria para el año 2014 fueron la construcción y la industria manufacturera, quienes aumentaron la competitividad del departamento con un incremento en la construcción del 54,9%, la cual se evidencia en la construcción de obras civiles y en edificaciones. A comparación del año 2010 que su participación al PIB del departamento disminuyó en un 20%, por otra parte la industria manufacturera obtuvo una participación del 34,8% gracias a la ayuda de las firmas de producción quienes incorporaron valor agregado a los principales productos del departamento por ejemplo en la producción de lácteos el cual representó un 33,7%, carne y pescado un 15,1%, productos de café un 15,0%, molinerías y sus productos un 14,5% y otras manufacturas en un 12,0% (DANE, 2015). La información presentada anteriormente se observa en la siguiente tabla:

Tabla 24.

Principales Actividades de la Industria Nariño.

Descripción	Establecimien tos	Personal ocupado	Producción bruta Valor agregado	
			Millones de pesos	
Lácteos	5	313	76	26
Carne y pescado	4	190	34	9
Productos de café	3	150	34	7
Molinería y sus productos	3	75	33	6
Otras manufacturas	16	341	27	12
Bebidas	3	143	10	6
Panadería, macarrones y fideos	14	175	8	3
Muebles	3	82	2	1
Actividades de impresión	3	34	2	1
Total departamento	54	1.503	226	71

Fuente: (DANE, 2015).

Para el departamento de Nariño el crecimiento económico es muy lento debido a su escasez de vías en su territorio, no obstante el sector secundario de su economía ha logrado crecer en termino de competitividad, puesto que su participación al PIB departamental paso de 8,2% a un 15,4% en los últimos 3 años, este incremento es debido a que las construcciones del departamento se han venido desarrollando para el beneficio del mismo y de su infraestructura (DANE, 2015).

7.2.8 Sector de Transporte (Puertos y Sistema vial).

Para este sector se tomará en cuenta el mismo ejercicio que se realizó con el sector de transporte de la región del Atlántico, es decir, tomando en cuenta primeramente la información de los puertos de la región y seguidamente información del sistema vial.

El puerto de Buenaventura cuenta con una ventaja competitiva la cual es su ubicación, el puerto está ubicado estratégicamente, ya que se encuentra en el centro del mundo y tiene la posibilidad de abrir sus puertas al mercado marítimo internacional gracias a su ubicación, de igual forma el puerto se encuentra cerca al mercado asiático, lo cual es una ventaja competitiva para la región. Este puerto de gran importancia para la económica internacional de Colombia cuenta con una terminal marítima que se mantiene administrada por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A (SPRBUN), tiene otra terminal de contenedores (TCBUEN) y

otra terminal en donde se recibe el 52% de las actividades marítimas del país (Pérez, 2016). Se presentará a continuación las características de las terminales portuarias antes mencionadas en la siguiente tabla:

Tabla 25.

Características de las Terminales Portuarias de Buenaventura.

Sociedad Portuaria Regional Buenaventura		TCBUEN		CEMAS	
Extensión del puerto	620 Hectáreas	Extensión del puerto	14 Hectáreas		
Muelles	14	Muelles	1	Muelles	1
Calado máximo en Muelles	31 pies	Calado máximo en Muelles	36.08 pies	Calado máximo en Muelles	36.08 pies
Bodegas Cubiertas	12	Bodegas Cubiertas	2		
Area	100.897 Mts2	Area Bodegas	4.400 Mts2	Silos	8
Area Patios	58.200 Mts2	Area Patios	178.530 Mts2	Capacidad	47,500 tons
Granel solido (silos y bodegas)	10	Grúas Pórtico	2		
Capacidad	225.500 Tons				
Granel líquido (Capacidad)	230.000 m3				
Grúas Pórtico	4				

Fuente: (Suárez, 2012).

Para el puerto de Buenaventura tanto para el 2010 hasta el 2015, ha sido el puerto más importante del país, debido a su gran capacidad de espacio e infraestructura que maneja en las terminales que posee en la región, además de eso la mayor parte del comercio exterior es administrado por zona de la región del Pacífico a excepción del petróleo, banano y carbón. No obstante a lo anterior las actividades que se realizan en el puerto opacan las economías de Cundinamarca, Valle y Antioquia. La capacidad de calado que se maneja en las terminales del puerto de la región se estiman como las medidas adecuadas para el embarcamiento de buques de grandes capacidades de carga (MinTrabajo, 2012).

Para el 2010, el puerto movió el 48% de la carga de contenedores y gráneles, lo cual represento un 10,4 millones de toneladas solamente en el puerto para la participación de las actividades económicas marítimas del país de un total general de 34,9 millones de toneladas en Colombia para ese mismo año, prácticamente la zona portuaria de Buenaventura se desarrolló de manera eficaz con la tercera parte del total general del país. Durante el mismo año, el puerto

de Buenaventura ocupó el puesto 20 en el ranking de la Cepal por manejo de contenedores en América Latina el cual analiza 100 puertos a nivel mundial (Chagiendo, 2011).

Tabla 26.

Tráfico Portuario Región Pacífica.

SOCIEDAD PORTUARIA	IMPO	EXPO	IMPO +EXPO	CABOT	FLUVIAL	TRANSB.	TRANSITO INTERNAL	TRANSITORIA	TOTAL TRAFICO PORTUARIO
ZONA PORTUARIA BUENAVENTURA									
COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A.	107.319		107.319	0	0				107.319
GRUPO PORTUARIO S.A.	34.007	61.942	95.949	0	0				95.949
S.P. TERMINAL DE CONTENEDORES DE BTURA TCBUEN SA.	76.634	24.278	100.912	0	0	40.973			141.885
SPR BUENAVENTURA	741.366	214.042	955.407	0	0	27.268		6.633	989.309
TOTAL ZONA PORTUARIA BUENAVENTURA	959.326	300.261	1.259.588	0	0	68.241	0	6.633	1.334.462
ZONA PORTUARIA TUMACO									
CENIT TRANSPORTE Y LOGISTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S		155.120	155.120	0	0	-	-	-	155.120
ROMERO Y BURGOS Y CIA S. EN S.C.			0	0	118	-	-	-	118
SPR TUMACO		6.733	6.733	0	0				6.733
TOTAL ZONA PORTUARIA TUMACO	0	161.853	161.853	0	118	0	0	0	161.971

Fuente: (MinTransporte, 2015).

EL movimiento marítimo de la región en el año 2015 se ha venido incrementando teniendo en cuenta que la mayor parte económica marítima del país se mueve en el puerto de Buenaventura, se ha venido desarrollando los movimientos macroeconómicos de cada zona portuaria, en el año mencionado anteriormente se reportó un total de 1.334.462 teniendo en cuenta las exportaciones e importaciones de la zona portuaria de Buenaventura, no obstante esta terminal solo mantiene las actividades de movilidad para el comercio, ya que el sistema fluvial se encuentra estancado. Por otro lado la zona portuaria de Tumaco ha tenido una baja movilidad de transporte en el puerto, teniendo en cuenta que esta zona se ha venido afectando económicamente por la pobreza y los negocios ilícitos del narcotráfico, por otra parte este puerto no cuenta con las capacidades ni las características necesarias para manejar grandes cargas y por esta razón es su bajo rendimiento en el tráfico del puerto (MinTransporte, 2015).

Ahora bien, pasamos del sistema marítimo al sistema vial de la región. La importancia en la infraestructura es conectividad que se puede manejar para mejorar la competitividad y calidad de vida del país y de la región, por eso es fundamental para el trabajo de investigación mencionar

los tramos que se han venido desarrollando entre el período 2010-2015, por ejemplo el corredor de Bogotá – Buenaventura, el cual es un proyecto de doble calzada en donde se puede circular 10 millones de toneladas anuales en beneficio del comercio tanto nacional como internacional, cuenta con 258 kilómetros construidos, este corredor es de vital importancia para la vigencia del TLC entre Colombia y Estados Unidos, puesto que la calidad en materia de infraestructura para este proyecto juega un papel importante para el desarrollo del mismo y para la efectividad del TLC (Colfecar, 2012).

Siguiendo con el sistema vial de Buenaventura, esta zona de la región se ha mostrado con iniciativas para el desarrollo de su infraestructura, buscando de esta manera estrategias y movimientos políticos para mejorar el bienestar de la zona y poder fortalecer su infraestructura. El Instituto Nacional de INVIAS se ha visto en la tarea de apoyar las iniciativas de desarrollo de la zona, dado a lo anterior INVIAS le ha otorgado los recursos naturales a esta parte del país para poder realizar el mantenimiento adecuado de algunas redes de conectividad de la zona a nivel interno para el mejoramiento de del sistema terrestre en cuanto a transporte. Estas son las vías en las cuales se ha proporcionado el mantenimiento para la mejora de las mismas.

Tabla 27.

Vías en Mantenimiento.

SECTOR	RECURSOS VIGENCIA	KILOMETROS INTERVENIDOS
CAMPO HERMOSO	2012	31 km
BAJO CALIMA		
SAN ISIDRO – Primera etapa		
SECTOR	RECURSOS VIGENCIA	KILOMETROS INTERVENIDOS
LA ESPERANZA	2013	17 km
CALLE LARGA LA GLORIA		

Fuente: (Secretaria de Infraestructura Vial, 2012).

La región del pacífico se encuentra en la posición adecuada para una conectividad efectiva con el país, esta región obtiene un punto geoméricamente equidistante de norte a sur tanto para el país como para el continente Latino Americano para la movilidad efectiva, de esta misma manera el país debe estimular las iniciativas en materia de infraestructura de la región para poder crecer a nivel regional, siendo esta una estrategia para el desarrollo a nivel general en el Colombia, esta región es la puerta hacia el crecimiento económico para el país (Camara de Comercio Buenaventura, 2016).

La importancia de obtener un buen sistema de infraestructura se basa en mejorar la calidad de vida de los habitantes y esto podría lograrse por medio de la inversión a ciertos aspectos que dejan atrás el crecimiento económico de la región, de esta manera el sistema de transporte vial en la región deberá ser mucho más accesible para la población a nivel regional como nacional, poder lograr que el pacifico colombiano sea mucho más versátil a la hora de hablar de accesibilidad y cobertura. El sistema económico que se maneja en algunas variables como en las actividades agrícolas podría mejorar de una manera mucho eficiente si se lograra entrar al mundo agroindustrial en el momento de la productividad del mismo sector.

7.3 Recomendaciones para el mejoramiento competitivo en materia de infraestructura entre la región Atlántica y Pacífica.

Con respecto a todo lo que se ha visto anteriormente en este trabajo de investigación, es importante haber identificado quienes son los agentes de la infraestructura y cuáles son sus variables que la definen como por ejemplo la composición agrícola, industrial y sus sistemas de transporte vial, ya que este conjunto de variables nos otorga un amplio conocimiento de la infraestructura de cada región y de esta manera se puede considerar desarrollar algunas recomendaciones para mejorar el ritmo competitivo de cada una de las regiones teniendo en cuenta que las propuestas que se realizaran a continuación recaen en las variables mencionadas anteriormente, de igual forma se tomará en cuenta algunos aspectos socio-económicos que sirven para dar detalle a las recomendaciones, de esta misma manera el objeto de plasmar las recomendaciones es encontrar la manera correcta de fortalecer las variables económicas que se

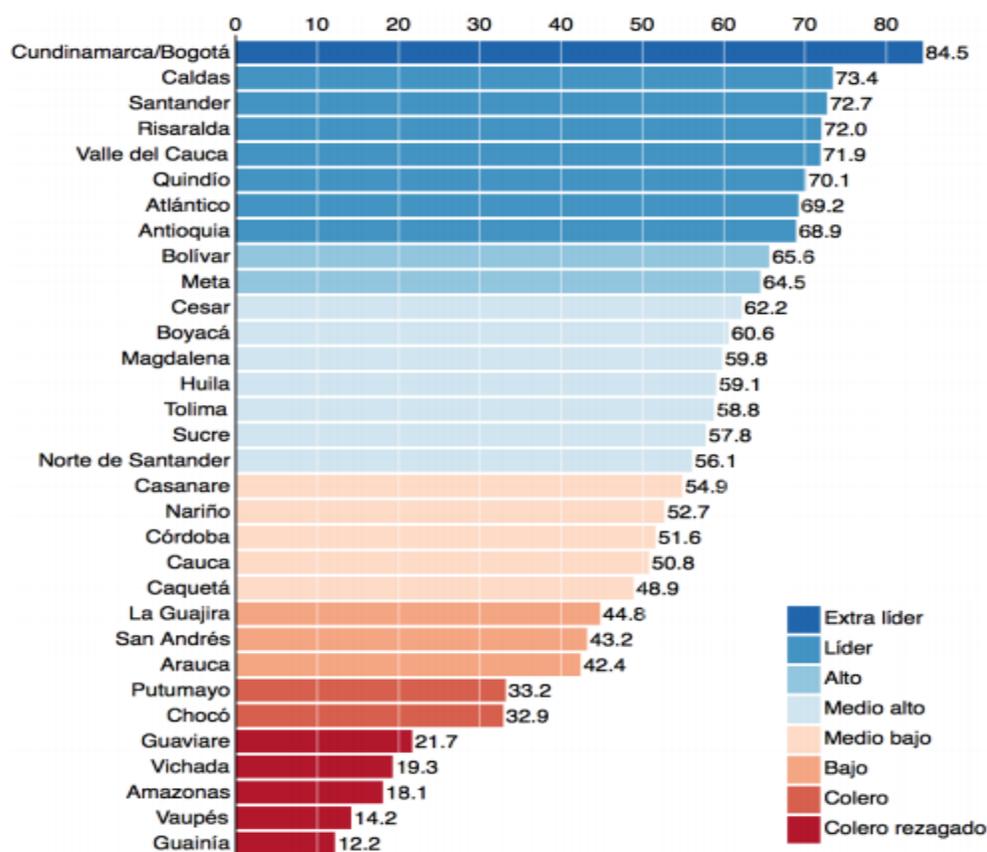
han venido trabajando en el transcurso del trabajo, generando de esta manera un valor agregado a la producción de cada una de ellas y estimular la competitividad por medio de nuevas estrategias que puedan determinar cambios positivos en los aspectos analizados en el proceso de investigación.

Para continuar con el abre bocas de este capítulo, la finalidad que se busca en este tercer capítulo es aterrizar al lector de la realidad económica que se ha vivido en el periodo del 2010 al 2015 en las regiones a estudiar y plasmar en unas recomendaciones de cómo se podrían mejorar las actividades económicas anterior vistas, con el simple objetivo de garantizar que las regiones y la competitividad de estas mismas puedan sobrevivir en un mundo globalizado. Igualmente este ejercicio se desarrolla partiendo con el fin de mejorar la infraestructura de cada región para contar con mejores servicios públicos para la población con la finalidad de mejorar y fortalecer la calidad de vida que se le proporciona en las regiones de forma continua, ya que la calidad de vida de la población hace parte de la competitividad en materia de infraestructura, no obstante, además de querer mejorar los servicios de la población, también es muy importante estimular la producción de cada uno de los sectores y actividades económicas que se vieron en el trabajo, ya que de esta manera la competitividad puede desarrollarse de una manera mucho más beneficiosa para la economía regional y posiblemente para la economía nacional del país.

En este capítulo se analizará toda la información adjuntada en el transcurso del trabajo, en este punto de la investigación ya se ha obtenido un amplio conocimiento acerca de la infraestructura de cada una de las regiones teniendo en cuenta las variables que se han trabajado, así que de esta manera se ha considerado la vinculación de algunas breves recomendaciones en el orden que se presenta a continuación: Primero, como se ha visto claro en el transcurso del trabajo de investigación se abrirá paso a las recomendaciones de la región Atlántica, teniendo en cuenta que se desarrollaran las propuestas a nivel general de la región tomando cada aspecto seleccionado anteriormente, y de la misma forma se abrirá paso a las recomendaciones de la región del Pacífico.

7.3.1 Recomendaciones Para la Región del Atlántico.

La región del Atlántico puede contar con muchas ventajas acerca de su tierra y de su posición para realizar sus actividades económicas como lo son las actividades agrícolas, la producción industrial, las actividades portuarias en las diferentes zonas de la región y su capacidad de movilidad en cuanto a transporte se trata, pero no obstante la región no es lo suficientemente competitiva en materia de infraestructura para poder compararla con otras económicas fuertes a nivel nacional como lo es la capital del país y entre las otras regiones del mismo. Según un estudio de la CEPAL realizado por Juan Carlos Ramírez y Johan Manuel de Aguas se define a la infraestructura regional como un factor indispensable para el nivel de competitividad de una región y como se ha venido argumentando en el transcurso del trabajo de investigación, la infraestructura se desenvuelve en el sistema vial y en la accesibilidad a los puertos, servicios básico domiciliarios que generan calidad de vida y las tecnologías de comunicación (Ramírez & Aguas, 2015). Con respecto a lo anterior, se podrá observar el porcentaje competitivo en materia de infraestructura para los departamentos del país.



Gráfica 8.

Escalafón Departamental de Colombia en Materia de Infraestructura.

Fuente: (Ramírez & Aguas, 2015).

De acuerdo a la anterior gráfica, se puede observar que los departamentos como Bolívar, Atlántico, Sucre y el Magdalena que hacen parte de la región se encuentran en un nivel de líder a medio alto en materia de infraestructura, se destaca que el departamento del Atlántico se encuentra en un nivel líder el cual determina que la infraestructura del departamento se ha venido evolucionando de manera positiva contribuyendo un 62,9% de efectividad en infraestructura, sin embargo La Guajira y San Andrés no son muy competitivos en materia de infraestructura y esto posiblemente, ya que estas dos partes de la región se benefician por medio del turismo pero sus niveles de industrias y actividades agrícolas son muy bajas (Ramírez & Aguas, 2015).

Siguiendo con las recomendaciones para la región, se pueden mejorar las condiciones de producción ayudándose por medio de la infraestructura tecnológica que permita mejorar la conectividad entre los departamentos de la región y con la misma ayuda de la tecnología y con el Departamento Nacional de Desarrollo generar nuevos estudios investigativos que generen nuevas estrategias que puedan ayudar a las actividades agrícolas para generar un desarrollo agroindustrial. Una de las estrategias que puede ayudar a lograr esta meta del desarrollo agroindustrial es poder ejecutar un programa en el cual la actividad campesina de la región logre facilitar establecimientos que prolonguen la actividad agroindustrial, es decir, establecimientos para cultivos agroindustriales, biocombustibles y forestales, productos que se sigan con la misma línea de la industria que puedan mejorar la productividad sin afectar el medio ambiente. Para poder lograr lo anterior mencionado se podrán incluir otros programas adicionales que puedan fomentar la investigación, planeación y la asistencia técnica para los campesinos que sean nuevos en el tema de la agroindustria, de igual manera la inclusión de la agroindustria beneficiara el abastecimiento de alimentos para las otras actividades como la pesca, psiquicultura y entre otras. La finalidad que se busca en esta estrategia es poder crear una sinergia industrial entre las actividades agrícolas y procesos industriales que puedan mejorar la producción de las actividades económicas básicas vistas en el capítulo número dos de este trabajo de investigación, igualmente esto mejorará la infraestructura y el equipamiento para el desarrollo rural el cual busca un enfoque industrial que competir a nivel nacional (Gobernación del Atlántico, 2015).

Con respecto a lo anterior, se puede mejorar la productividad en el sector de la industria, la idea es crear un valor de responsabilidad y emprendimiento con las empresas tanto del sector privado como público para que de esta manera se pueda ofertar un buen ambiente para las inversiones hacia la competitividad en materia de infraestructura, no obstante no solo se ha de buscar el emprendimiento de las empresas, de igual forma es clave proponer estrategias que promuevan el crecimiento de la ciencia y de la tecnología para el beneficio de la industria. Adicionalmente, se busca generar una sinergia entre las empresas privadas de la región para poder ser ojo tentativo de las empresas extranjeras, con el fin de buscar negocios internacionales que puedan mejorar la tecnología de las empresas asociadas a la industria y a la industria manufacturera que permitan aumentar el nivel de producción de sus productos y servicios. Para que lo anterior se pueda lograr, una herramienta demasiado útil en el mercado sería mejorar la publicidad de las empresas con emprendimiento hacia el desarrollo económico de la región y vincular dichas publicidades, podrá ser de mayor eficiencia si se mejora el marketing de las empresas que hacen parte de la industria, esta herramienta del marketing tendrá su objetivo el cual sería impulsar programas que generen una participación más efectiva de las empresas con el fin de buscar una inversión adecuada para su infraestructura. Además de lo anterior, la importancia que tienen los servicios para la infraestructura es de vital calidad para mejorar la satisfacción de la población, de esta manera se recomienda para la región del Atlántico que se optimice el servicio de agua potable para las zonas rurales que se encuentren en la región, facilitando de esta manera el acceso del servicio a las poblaciones que carecen del mismo. Algunas ideas para lograr lo anterior mencionado sería:

- Planificación e investigación para proyectos que generen agua potable en zonas rurales.
- Reestructuración y ampliación del sistema de acueducto de las cabeceras de los municipios y zonas rurales.
- Participación de las entidades públicas de la región para ofrecer en el proyecto capacitación, asistencia técnica, jurídica y financiamiento de los proyectos para agua potable.
- Mejoramiento de las aguas residuales y de los residuos sólidos.

Las ideas presentadas primitivamente, son generadores productivos para el mejoramiento del servicio, las cuales buscan que la calidad y cobertura del mismo servicio pueda beneficiar a la región en cuanto a infraestructura del servicio de agua potable. Dicha información se ha desarrollado en base al Plan de Desarrollo de la Gobernación del Atlántico (Gobernación del Atlántico, 2015).

Como se ha propuesto previamente, el servicio de agua potable busca una mayor cobertura en la regiones y de la misma manera se puede aplicar las ideas y propuestas para el servicio de electricidad y energía para las zonas rurales en la región de Atlántico el cual se plantea que para optimizar la prestación del servicio de energía es una prioridad mejorar las redes del servicio eléctrico, es decir, buscar una mayor cobertura para acobijar a las zonas rurales en el sistema de electricidad y energía. Lo anterior implica que con un servicio adecuado de energía las telefonías y las tecnologías de comunicación también tendrían una amplia cobertura en la región, mejorando de esta manera el acceso a los servicios, pero no obstante, esta propuesta se deberá manejar con proyectos de investigación representados por las empresas del sector público para obtener un mayor anclaje para la efectividad de esta idea de crecimiento de la calidad de los servicios domiciliarios (Gobernación del Atlántico, 2015).

En cuanto al sistema vial, deberá la región mejorar desde su parte interna regional hacia su parte externa nacional, lo que se busca con esta propuesta es que la conectividad de las ciudades principales de la región sean efectivos para la movilidad entre las ciudades con los corregimientos y veredas, siguiendo este enfoque, lo que seguiría es generar una conexión nacional de una mejor manera con la región, es decir, buscar como conectar a las ciudades tales como Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Riohacha y entre otras ciudades con las principales rutas del país. Adicionalmente, estudiar cuales son las vías principales a nivel regional y nacional que presentan un alto índice de accidentabilidad y mejorar la seguridad de dichas rutas estudiadas para fomentar recomendaciones hacia los conductores lo cual generaría un nivel de seguridad en los trayectos. Igualmente, para ofrecer un buen servicio en las rutas de acceso a la región se deberá mejorar la cobertura de la red vía internet para el beneficio de aplicaciones móviles que informan el estado de las carreteras y su nivel de tráfico, esta relación entre una buen red de internet y el sistema vial garantiza que el trayecto y la movilidad entre las rutas de

acceso sea de una manera mucho más innovadora y actualizada tanto como para la gente de la región y también como para el beneficio de quienes no conocen el estado de las rutas y como moverse en la región, además es una herramienta fundamental para el crecimiento de la comunicación en relación a los servicios turísticos que se ofrecen dentro de las ciudades principales de la región del Atlántico (Gobernación del Atlántico, 2015).

Ahora bien, el comercio de la región que se ha destacado en este trabajo de investigación son las actividades económicas que se realizan en los puertos marítimos, dichas actividades comerciales son importantes para generar una mayor industria y comercio internacional con diferentes mercados extranjeros con el país. Continuamente, el comercio internacional ha venido evolucionando de manera positiva para la producción de los puertos, con base a Dustin Tahisin y William Rojas (2016) Latinoamérica se ha enfrentado actualmente contra el crecimiento prolongado de una economía con muchos más retos en términos de competitividad y productividad, siendo de esta manera la globalización como dicha variable económica que estimula la macroeconomía de los países a ser mucho más fuertes, de esta manera las actividades que se ven reflejadas en los puertos de la región también dependen de las políticas exteriores que se manejen en el país. Dichas políticas en el gobierno actual de Santos han buscado una asociación económica entre diferentes países que puedan generar múltiples negocios para el país, a pesar de los diferentes retos económicos que genera la globalización la actual administración de Santos ha llevado un proceso el cual busca generar nuevos mercados y de esta manera buscar nuevas inversiones que puedan aumentar el crecimiento comercial exterior el cual aporta al desarrollo tanto regional como nacional (Tahisin & Rojas, 2016).

Según lo anterior, se podría recomendar que las políticas externas podrían ser un plus para mejorar la productividad de las actividades que se realizan en los puertos, adicionalmente los puertos de la región han dado buenos resultados en su productividad como se ha podido observar en el capítulo número 2 y en el Estado del Arte del trabajo, no obstante la vinculación con nuevas tecnologías para la conservación de los contenedores, maquinaria de carga y para el manejo de los graneles pueden optimizar la calidad del servicio que se puede prestar en cada uno de los puertos e igualmente los sistemas de comunicación con otros puertos deberán garantizar

una calidad eficiente para lograr mejora en las rutas marítimas que se manejan para la generación de negocios.

7.3.2 Recomendaciones Para la Región del Pacífico.

La región del Pacífico se ha identificado por su gran biodiversidad de naturaleza y obviamente por su puerto marítimo el cual ha sido de gran importancia para las actividades de comercio exterior para el país, no obstante algunas zonas de la región no cuentan con una infraestructura ideal para manifestarse en un ámbito competitivo. Según el gráfico número 8 (Escalafón Departamental de Colombia en Materia de Infraestructura) que el Valle del Cauca se encuentra en unos de los departamentos con un nivel líder en materia de infraestructura, pero otros departamentos como el Cauca, Nariño, Putumayo y el Chocó se encuentran en niveles bajo de infraestructura, lo cual puede deducirse gracias a su bajo rendimiento en la productividad de las diferentes variables analizadas anteriormente en el capítulo número dos, de esta manera se toma en cuenta la información previa para acceder a las recomendaciones que podrán abrir espacio para algunos proyectos que puedan influir en el desarrollo y crecimiento de la región.

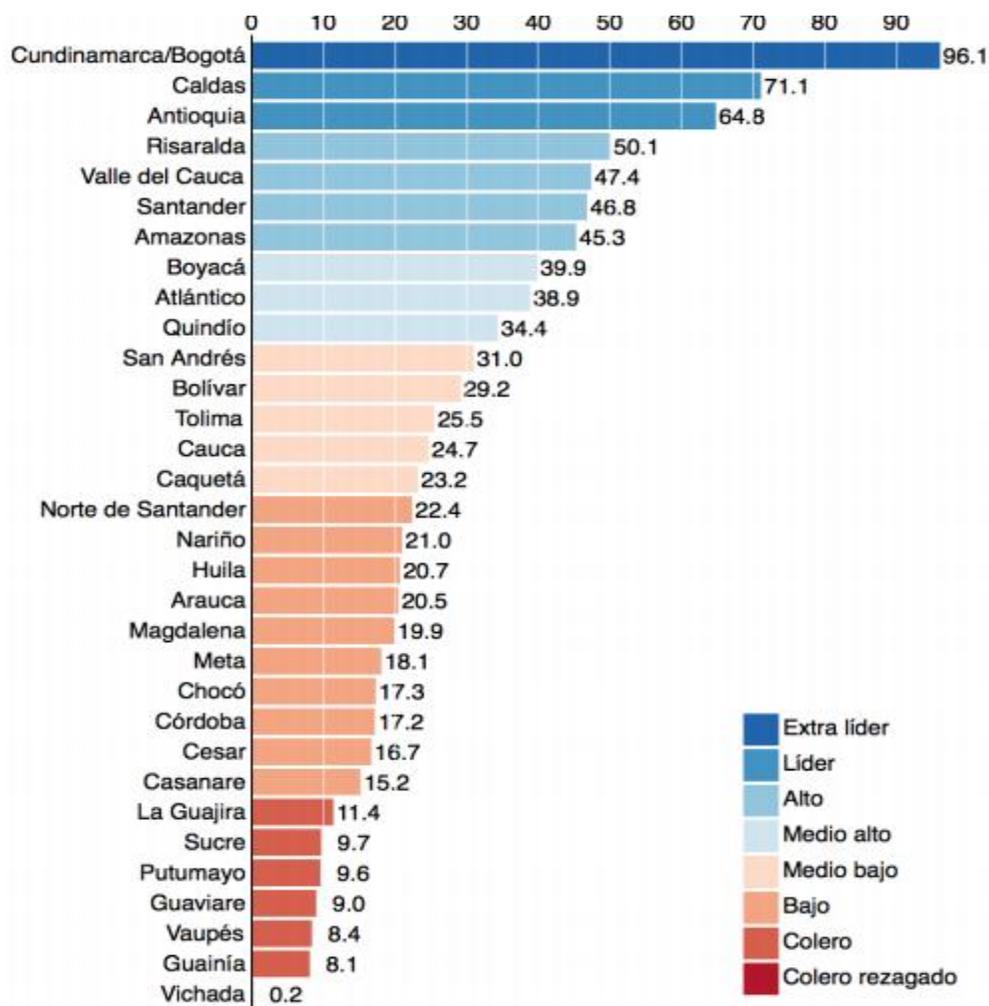
Una de las actividades que se destaca en la región es la actividad pesquera y de acuicultura, lo que se busca con esta recomendaciones la conservación y prolongación de los recursos que hacen parte de dichas actividades, es decir, los recursos naturales son aquellos que nos dan las herramientas principales para mantener el sector aún vivo, de esta manera se puede generar estrategias para que los recursos naturales que hacen parte de la pesca y de la acuicultura se prolonguen, esto se refiere a que se pueden hacer actividades para que los recursos naturales puedan crecer más allá de sus límites, intentando conservar lo que se ha preservado en la región y por medio de tecnologías prolongar dichos recursos. Lo que se puede empezar hacer es recuperar los recursos desgastados y conservar los que quedan de esta forma se podrá conservar el agua lo cual se puede conseguir por medio de acciones que pretendan conservar los ríos y lagunas que se unen al océano Pacífico, los cuales son las fuentes principales de la pesca. De igual manera se haría con la conservación de las especies que se obtengan de la pesca por medio de campañas y capacitaciones que demuestren los efectos de la contaminación hacia las especies y hacia los efectos económicos, de igual manera los cultivos simultáneos de especies nativas y

exóticas se darán a la prioridad de la conservación por medio de las empresas líderes en las actividades anteriormente mencionadas. Por otra parte las actividades agrícolas también deberán tener un cambio, el cual consiste en mejorar la calidad de la producción y conservación de los cultivos y ganados, esto se puede lograr con la intervención de modelos de producción agrícola sostenibles que van a favor de la biodiversidad del entorno en donde se realice la actividad agrícola, es decir, dejar aún los productos químicos y empezar a realizar la producción con abono orgánico que garantice el sostenimiento ambiental en dichas actividades (Lozano, 2004).

En segundo lugar, la industria de algunas zonas de la región como en el departamento de Nariño se ha visto que el crecimiento económico de la industria es demasiado lento debido a su poca participación en relación con la tecnología e innovación en sus procesos de producción, lo anterior se ha adjuntado en el capítulo dos de este trabajo de investigación. Este pequeño problema de desarrollo lento se puede optimizar logrando programa de especialización en el sector de la construcción, ya que se ha evidenciado que gracias a la construcción, el departamento ha logrado aportar más productividad para la región, esto conlleva a que el departamento deberá realizar proyectos viables para seguir con la construcción, dichos proyectos serán estudiados para garantizar que se cumplan los estándares de calidad en relación al medio ambiente, puesto que esta zona de la región posee de riqueza natural. Continuando con la idea, se recomienda que los proyectos de construcción puedan atraer inversión extranjera y que dicho sector de la construcción pueda ser aún más explotado para el beneficio del departamento y de la región (Ramírez & Aguas, 2015).

Por otro lado, la industria manufacturera no ha sido de gran peso para el dinamismo de la competitividad en la región para los departamentos como el Choco, Nariño y Cauca. Esto se puede evidenciar en que en los departamentos mencionados carecen algunos factores competitivos como lo son la ciencia, tecnología e innovación, dichas variables otorgan que los resultados del capital humano en ciencia y tecnología puedan evidenciar que la competitividad se ha puesto al margen de la modernización en nuevos sistemas de producción de bienes y servicios, de igual forma estas variables se verán recalçadas para las recomendaciones de la industria manufacturera de los departamentos nombrados anteriormente (Ramírez & Aguas,

2015). A continuación se ilustrara por medio del siguiente gráfico la carencia de ciencia, tecnología e innovación en los departamentos:



Gráfica 9.

Ciencia, Tecnología e Innovación.

Fuente: (Ramírez & Aguas, 2015).

Con base a lo anterior, para los departamentos quienes carecen de las variables ciencia, tecnología e innovación es prudente proponer que se pueda crear una cadena de valor en términos académicos, productivos y competitivos en las industrias manufactureras, es decir, llevar la academia a las empresas con la idea de capacitar el talento humano hacia un ritmo mucho más competitivo y que dicha academia pueda crear espacios en los cuales el talento

humano crezca a con fines investigativos para la formulación de proyectos que pueda beneficiar a las empresas y que promuevan la producción científica y de esta manera que apoyen la innovación en las empresas (Gobernación del Nariño, 2016).

Los departamentos de la región se encuentran conectados prácticamente adecuados entre ellos, lo que se puede considerar que a nivel regional la infraestructura regional para la movilidad es básicamente estable, no obstante las rutas entre los mismo departamentos necesitan mucho mantenimiento en sus materias primas que los llevan a la construcción de las mismas rutas, igualmente el Pacífico colombiano cuenta con una conexión casi total a nivel nacional con todos los departamentos del país, esta complaciente ventaja se puede atribuir hacia nuevos proyectos de construcción que generen una excelente accesibilidad y cobertura de la región, pero esto se puede lograr efectuando una intervención integral, oportuna y efectiva de la región con la finalidad de que la infraestructura del sistema vial pueda satisfacer los servicios demandados por la población, el objetivo es lograr una infraestructura multimodal que logre integrar con exhaustividad la economía tanto regional como nacional (Gobernación del Nariño, 2016).

En cuanto al puerto de Buenaventura, el más importante a nivel internacional para el país quien se encuentra en un alto nivel competitivo gracias primero a su estratégica ubicación y aporte masivo de las importaciones y exportaciones del país, no se ha desarrollado una propuesta objetiva que pueda aumentar su competitividad actual, ya que se encuentra con altos niveles de innovación y tecnologías en su maquinaria y equipo para garantizar un buen servicio y poder contra las grandes cargas de buques que arriban a este puerto (ANI, 2016). No obstante el puerto de Tumaco el cual ha sido objeto de estudio para el ANI con fines de realizar estrategias competitivas que puedan aumentar el desarrollo económico del puerto ha venido creciendo poco a poco, debido a que la grandes actividades económicas que se realizan en el puerto de Buenaventura abruman las capacidades de este puerto, sin embargo este puerto debería fortalecer su infraestructura en cuanto a seguridad se trata, es decir, los fenómenos naturales como han golpeado fuertemente al puerto y este no cuenta con las principales herramientas de seguridad para afrontar a la naturaleza, el fenómeno del niño bien conocido en Colombia como fuertes lluvias, oleajes y variados cambios climáticos han afectado la productividad del puerto, puesto que sería relevante considerar que la infraestructura pueda dar un mayor paso a la modernización con el fin de que las actividades que se realicen en el puerto no se estanquen mediante nuevas

tecnologías que puedan abarcar tanto la seguridad del puerto como también una tecnología adecuada para las descargas y arribos de buques marinos (Dirección General Marítima, 2015).

Por último, las recomendaciones se han plasmado con la finalidad de incentivar a los diferentes departamentos de cada una de las regiones a enfatizarse en un entorno mucho más competitivo que pueda sostener el peso de la globalización en la economía para que los departamentos pretendan estar a la vanguardia de los nuevos procesos económicos y que logren generar una sinergia entre la competitividad y la productividad con fines de mejorar la infraestructura. Otro factor importante que se debe ejecutar y tener en cuenta en cada una de las recomendaciones mencionada es el tema de la investigación, este factor se debe incentivar desde la educación hasta las empresas con el enfoque de optimizar el factor de la innovación por medio de la investigación y que dicho factor logre ser de gran peso para el desarrollo y crecimiento de la infraestructura.

8. Conclusiones.

En el transcurso del trabajo se ha analizado literatura especializada desde lo principal, que es la competitividad y la infraestructura, hasta lo esencial, que ha sido analizar las variables que influyen en la divergencia de estas dos regiones y relacionarlas con el desarrollo de la infraestructura de las mismas en el periodo 2010 – 2015. Adicionalmente la presente investigación podría ser un insumo para los agentes públicos que se encargan de la infraestructura nacional.

En virtud de la información que se utilizó sobre de la región Atlántica y Pacífica de Colombia en el presente trabajo, se puede concluir que en términos de competitividad la región del Atlántico se encuentra más desarrollada que la región de Pacífico en términos de procesos de la industria a nivel regional. Quizás el Atlántico se ha desenvuelto en un mejor papel para el desarrollo teniendo en cuenta que ha venido creciendo positivamente en cuanto a su sistema vial y a calidad de vida de los habitantes, no obstante la pobreza aún sigue siendo uno de los factores que ha dejado que la región no pueda evolucionar en cuanto a competitividad. No obstante su crecimiento de la industria manufacturera ha tenido crecimiento medianamente positivo, pero el factor de la cobertura no ha tenido un buen desarrollo en la región, algunas zonas se encuentran desamparadas por falta de servicios de agua potable y electricidad. Por otro lado, la región del Atlántico ha venido creciendo internacionalmente ya que ha venido estimulando de una manera óptima el desarrollo de la inversión para obras públicas que pueden satisfacer el negocio del turismo y de esta misma manera satisfacer la economía local.

En el mismo sentido, la movilidad y accesibilidad parten de un aspecto importante de la infraestructura que es la conexión del sistema vial a nivel local y nacional, en este aspecto se identifica que la región ha crecido en esta materia, es decir, la accesibilidad y la conexión de las principales ciudades como Cartagena, Barranquilla y Santa Marta es positiva, ya que las rutas generan fluidez en el momento de la intercomunicación de las ciudades. No obstante los territorios aledaños a las ciudades tienen un buen sistema de circulación vial, lo cual influye de

esta misma manera en su crecimiento de movilidad de carga y transporte. A nivel nacional existen varias rutas que han venido cambiando la economía de la región, esto puede concluirse a que se han venido realizando obras públicas de concesión que benefician a la región, de este modo las rutas de acceso a nivel nacional han venido promocionando la generación de las rutas 4G que comunican a la región con el resto del país.

Una de las falencias de la región del Atlántico ha sido su lento desarrollo en la implementación de nuevas tecnologías que puedan beneficiar a los puertos de carga marítimos de la misma, puesto que gran parte de su economía se mueve por medio del turismo no se puede olvidar que una de las ventajas competitivas que obtiene la región son sus puertos de embarque vía marítimo. Las actividades económicas en los puertos se consideran adecuadas, pero la innovación en cuanto a tecnología ha dejado que los puertos pierdan valor en su capacidad de servicios para grandes buques de carga.

Por otro lado, la región de Pacífico no ha logrado sus expectativas en cuanto al desarrollo de calidad de vida de la población, siendo la región con una gran naturaleza y una localización adecuada que puede conectarse a nivel nacional con el país, no ha desarrollado buenas propuestas para generar una buena infraestructura en cuanto a la capacidad de conexión a nivel regional y nacional. La pobre inversión en factores de conexión de rutas de los departamentos principales como Valle del Cauca, Cauca, Nariño y Chocó ha sido clave para el lento desarrollo de la infraestructura, la región necesita estimular la inversión en las rutas que comunican a los departamentos entre ellos, esto busca la finalidad de fortalecer el sistema vial de la región, de esta misma manera se debe aplicar para las zonas rurales pertenecientes a cada uno de los departamentos. A nivel nacional el Pacífico es parte central para el movimiento vial a todos los departamentos del país, en lo cual la región ha venido trabajando positivamente para el beneficio de la competitividad.

De igual manera, la región del Pacífico se encuentra estancada en términos de competitividad por el factor de la pobreza y de la baja calidad de vida que se maneja en departamentos como Chocó, el cual ha sido una lucha sin fin a lo cual viene ligados otros aspectos como el narcotráfico y el bajo nivel de seguridad que se maneja en el departamento, esto influye en el

estancamiento de la economía del departamento que afecta directamente a la región. De igual manera la región no cuenta con una buena infraestructura de servicios domiciliarios que permita a la región estimular la calidad de vida de la población. Cabe resaltar que el departamento del Valle del Cauca es dominante en algunos aspectos económicos de la región de cuento a desarrollo de la industria y de actividades agrícolas.

Según lo anterior, la región no se encuentra a la misma altura competitiva que la región del Atlántico en cuanto a desarrollo industrial y desarrollo de su sistema vial, pero cabe resaltar que la región del Pacífico es altamente capacitada para las actividades pesqueras las cuales se encuentran en un estado favorable para la economía de la región. A pesar de todo, el puerto de Buenaventura se ha encontrado para este trabajo de investigación, como la fuente principal de una excelente infraestructura para el desarrollo de la economía tanto regional como nacional.

Desde la perspectiva del tercer capítulo se puede evidenciar que el factor investigativo es un aspecto importante a desarrollar por medio de la academia para mejorar e incentivar el enfoque competitivo en las empresas, en otras palabras, las dos regiones se deben relacionar con el factor de la investigación para enfatizar y adueñarse de un enfoque competitivo de gran fuerza que permita fomentar el desarrollo a la economía por medio de la institución de la investigación, el cual pueda mejorar los aspectos que se han venido desarrollando en el trabajo de investigación, esto se concluye con la finalidad de vincular a los procesos de producción con un ámbito investigativo que puedan mejorar el desarrollo económico sin que afecte los factores ambientales y socio-económicos, quienes son de gran influencia para garantizar una infraestructura de calidad. La investigación igualmente ayuda a la infraestructura al crecimiento económico por medio de proyectos y estrategias que tengan una orientación hacia la ciencia e innovación, de esta manera se puede estar a la vanguardia de nuevos procesos y métodos de producción de bienes y servicios capacitados para generar un mayor nivel de calidad de vida.

9. Referencias.

- AEREOCIVIL. (08 de 09 de 2016). *Fuincioones Aereocivil*. Recuperado el 08 de 09 de 2016, de <http://www.aerocivil.gov.co>:
<http://www.aerocivil.gov.co/Aerocivil/NEntidad/Paginas/Funciones.aspx>
- Aguillera, M., Reina, Y., Orozco, A., Yabrudy, J., & Barcos, R. (Marzo de 2013). *COMPOSICIÓN DE LA ECONOMÍA DE LA REGIÓN CARIBE DE COLOMBIA*. Recuperado el 05 de 10 de 2016, de <http://www.banrep.gov.co>:
http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/eser_53_caribe_2013.pdf
- Álvarez, G. (10 de 2012). *Caracterización socio-económica de Tunja y de la región central*. Recuperado el 23 de 09 de 2016, de <http://tunja-boyaca.gov.co>: http://tunja-boyaca.gov.co/apc-aa-files/30306565363361376237353733316534/b_caracterizacion_socioeconomica.pdf
- ANI. (1999). *Nuevo Ferrocarril de Antioquia*. Obtenido de Agencia Nacional de Infraestructura: <https://godues.wordpress.com/2015/06/02/nuevo-ferrocarril-de-antioquia/>
- ANI. (2007). *TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA TC-BUEN*. Recuperado el 27 de 01 de 2017, de <https://www.ani.gov.co>: <https://www.ani.gov.co/proyecto/puertos/terminal-de-contenedores-de-buenaventura-tc-buen-21405>
- ANI. (2013). *CORREDOR DEL ATLÁNTICO - CORREDOR CENTRAL*. Recuperado el 27 de 01 de 2017, de <https://www.ani.gov.co/modo-puertos>: <https://www.ani.gov.co/modo-puertos/modo-puertos>
- ANI. (Septiembre de 2014). *AUTOPISTA CONEXIÓN PACÍFICO 2*. Recuperado el 27 de 01 de 2017, de <https://www.ani.gov.co>: <https://www.ani.gov.co/proyecto/carretero/autopista-conexion-pacifico-2-21271>
- ANI. (02 de 11 de 2015). Obtenido de Agencia Nacional de Infraestructura: <http://ani.gov.co/article/nueva-era-en-la-locomotora-de-la-infraestructura-21216>
- ANI. (22 de Enero de 2015). *AUTOPISTA MULALÓ-LOBOGUERRERO*. Recuperado el 27 de 01 de 2017, de <https://www.ani.gov.co>: <https://www.ani.gov.co/proyecto/carretero/autopista-mulalo-loboguerrero-24235>
- ANI. (03 de 2015). *ERNESTO CORTISOZZ*. Recuperado el 27 de 01 de 2017, de <https://www.ani.gov.co>: <https://www.ani.gov.co/proyecto/aeropuertos/ernesto-cortisozz-21340>
- ANI. (12 de 04 de 2016). Obtenido de <http://ani.gov.co>: http://ani.gov.co/sites/default/files/com_-_llegada_del_tren_a_la_dorada.pdf

- ANI. (08 de 09 de 2016). *Nuestra Entidad*. Recuperado el 08 de 09 de 2016, de <http://ani.gov.co/http://54.165.63.184/ANI/portal/index.php?idcategoria=60&ts=b6dfd41875bc090bd31d0b1740eb5b1b>
- ANI (Dirección). (2016). *Sociedad portuaria de Buenaventura- Competitividad e infraestructura* [Película].
- ANIF. (11 de 2014). *Concesiones de Infraestructura de Cuarta Generación (4G): Requerimientos de Inversión y Financiamiento Público-Privado*. Obtenido de www.infraestructura.org.co/http://www.infraestructura.org.co/index.php?ms=23&id=2&ide=599&id_seccion=233
- Anzil, F. (Julio de 2008). *Competitividad*. Obtenido de Zona Economica: <http://www.zonaeconomica.com/definicion/competitividad>
- Arango, M., Díaz, C., Arias, J., & Lamos, H. (10 de 02 de 2015). Indicadores clave de desempeño para el sistema ferroviario: El caso colombiano. *Avances*, 11(2), 10.
- Arévalo, A. A., & Villa, D. J. (2006). *El mar: Una Opcion de Competitividad Olvidada*. . Innovar.
- Asocar & Universidad del Magdalena. (01 de 2011). *Sistema Economico*. Recuperado el 23 de 09 de 2016, de <http://www.andi.com.co/http://www.andi.com.co/SeccAtla/Documents/Informacion%20de%20Interes/Documentos%20POMCA/SISTEMA%20ECONOMICO%20.docx>.
- Baez, L. (15 de 03 de 2013). *Geografía Economica*. Obtenido de lorenabaeztrejo.blogspot.com.co/http://lorenabaeztrejo.blogspot.com.co/2013/03/economias-de-aglomeracion.html#/2013/03/economias-de-aglomeracion.html
- Banco de la Republica . (1992). *Colombia Reseña de su Estructura Economica* . Obtenido de www.banrepcultural.org/http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/colombia/eco4.htm
- Banco de la Republica . (Agosto de 2013). *La economía de Barranquilla a comienzos del Siglo XXI*. Recuperado el 10 de 10 de 2016, de http://www.banrep.gov.co/http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/lbr_90_barranquilla_siglo_21.pdf
- Banco de la Republica. (06 de 2015). *Boletín Económico Regional*. Recuperado el 18 de 10 de 2016, de http://www.banrep.gov.co/http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/ber_costa_caribe_trim1_2015.pdf
- Banco Interamericano de Desarrollo. (02 de 05 de 2013). *ESTRATEGIA DE INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD*. Obtenido de <http://www.mineducacion.gov.co/cvn/1665/w3-article-321688.html>: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=37717548>

- Banco Mundial. (septiembre de 2004). *Reseña sobre Infraestructura*. Recuperado el 07 de 03 de 2016, de www.bancomundial.org: <http://www.bancomundial.org/temas/resenas/infraestructura.htm>
- BBC. (08 de 09 de 2011). *Mejora en competitividad latinoamericana, no sólo cuestión de suerte*. Obtenido de BBC: http://www.bbc.com/mundo/noticias/2011/09/110908_economia_latinoamerica_positivo_aa
- Benavides, J. (04 de 11 de 2010). *Contratación pública y debilidad institucional*. Recuperado el 09 de 09 de 2016, de <http://www.scielo.org.co>: <http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n32/n32a12.pdf>
- Biehl, D. (1988). *Las infraestructuras y el desarrollo regional*. España: Papeles de la Economía Española.
- Bohorquez Zapata, L. A., & Camacho Chain, M. A. (2002). *El Contrato de la Concesion*. Recuperado el 09 de 09 de 2016, de <http://www.javeriana.edu.co>: <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere5/TESIS17.pdf>
- Bonilla, J. M., & Martinez, A. M. (agosto de 2009). ANÁLISIS DE LA METODOLOGIA PARA EVALUAR LA COMPETITIVIDAD: CASO FORO ECONOMICO MUNDIAL Y REALIDAD EMPRESARIAL COLOMBIANA. Bogota D.C, Colombia: Universidad del Rosario.
- Cabal, M. F., & Soto, J. M. (1998). *DIRECTRICES PARA EL ESTUDIO DE COMPETITIVIDAD DEL SECTOR DE LA ACUICULTURA EN COLOMBIA*. Obtenido de repiica.iica.int: <http://repiica.iica.int/docs/B0110e/B0110e.pdf>
- Caballero, M. (11 de 2013). *UNA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EFICIENTE Y COMPETITIVA EN COLOMBIA. DIAGNÓSTICO Y PERSPECTIVAS*. Obtenido de <http://repository.unimilitar.edu.co/>: <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/11629/1/Trabajo%20de%20Grado%20FINAL.20131124.pdf>
- Camara de Comercio Buenaventura. (02 de 2016). *ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO DE BUENAVENTURA 2015*. Recuperado el 19 de 10 de 2016, de <http://www.ccbun.org>: http://www.ccbun.org/images/multimedia/analisis_socioeconomico_de_buenaventura_2015.pdf
- Camara de Comercio Buenaventura. (15 de 04 de 2016). *Ventajas Competitivas*. Obtenido de <http://www.ccbun.org>: <http://www.ccbun.org/categorias/11/23/ventajas-competitivas>
- Cameron, R. (1998). *Crecimiento Económico y Desarrollo Económico*. Obtenido de Zona Económica: <http://www.zonaeconomica.com/crecimiento-desarrollo>
- CCI. (08 de 09 de 2016). *Mision/vision*. Recuperado el 08 de 09 de 2016, de <http://www.infraestructura.org.co>: http://www.infraestructura.org.co/index.php?id=2&ide=132&id_seccion=&seccional=1&ellado=1&T=La%20C%E1mara

- Chagüendo, F. (29 de 05 de 2011). *El nodo portuario de Buenaventura, segundo más importante del país*. Recuperado el 21 de 10 de 2016, de <http://www.elpais.com.co>: <http://www.elpais.com.co/elpais/valle/nodo-portuario-buenaventura-segundo-en-importancia-del-pais>
- Colfecar. (01 de 10 de 2012). *NOVEDADES TERRESTRES*. Recuperado el 21 de 10 de 2016, de <http://www.procolombia.co>: http://www.procolombia.co/sites/default/files/novedades_terrestres_0.pdf
- ConfeCamaras. Red de Cámaras de Comercio. (10 de 2014). *INFORME DE COYUNTURA EMPRESARIAL EN COLOMBIA*. Recuperado el 19 de 10 de 2016, de <http://www.ccbun.org>: http://www.ccbun.org/images/multimedia/informe_de_coyuntura_enero_-_septiembre_2014_v1.pdf
- Consejo Privado de Competitividad. (2015). *INFORME NACIONAL DE COMPETITIVIDAD*. Obtenido de <http://compite.com.co/>: <http://compite.com.co/informe/informe-nacional-de-competitividad-2015-2016/>
- DANE. (2010). *Encuesta Nacional Agropecuaria*. Recuperado el 26 de 09 de 2016, de <http://formularios.dane.gov.co>: http://formularios.dane.gov.co/Anda_4_1/index.php/catalog/133
- DANE. (2010). *Informe de Coyuntura Económica Regional-Choco*. Recuperado el 19 de 10 de 2016, de <http://www.banrep.gov.co>: http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/2010_7.pdf
- DANE. (2010). *Informe de Coyuntura Económica-Nariño*. Recuperado el 20 de 10 de 2016, de <http://www.banrep.gov.co>: http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/icer_nar_2010.pdf
- DANE. (11 de 2015). *Informa de Coyuntura Económica Regional-Choco*. Recuperado el 20 de 10 de 2016, de <http://www.banrep.gov.co>: http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/icer_choco_2014.pdf
- DANE. (11 de 2015). *Informe de Conyuntura Económica - Valle*. Recuperado el 29 de 10 de 2016, de <http://www.banrep.gov.co>: http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/icer_valledelcauca_2014.pdf
- DANE. (11 de 2015). *Informe de Coyuntura Económica*. Recuperado el 18 de 10 de 2016, de <https://www.dane.gov.co>: https://www.dane.gov.co/files/icer/2014/ICER_Atlantico2014.pdf
- DANE. (11 de 2015). *Informe de Coyuntura Económica- Nariño*. Recuperado el 20 de 10 de 2016, de <http://www.banrep.gov.co>: http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/icer_narino_2014.pdf

- DANE. (11 de 2015). *INFORME DE COYUNTURA ECONÓMICA REGIONAL, Valle*. Recuperado el 20 de 10 de 2016, de http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/icer_valledelcauca_2014.pdf: <http://www.banrep.gov.co>
- DANE. (11 de 2015). *Informe de Coyuntura Económica Recional* . Recuperado el 20 de 10 de 2016, de <http://www.banrep.gov.co>: http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/icer_choco_2014.pdf
- Derroteros de las Costas y Areas insulares de Colombia. (2016). Obtenido de www.cioh.org.co: <http://www.cioh.org.co/pruebaderrotero/paginas/buenaventura/terminal.html>
- Dirección General Marítima. (18 de 09 de 2015). *Boletines Estadísticos* . Recuperado el 04 de 11 de 2016, de <https://www.dimar.mil.co>: <https://www.dimar.mil.co/content/boletines-estadisticos>
- DNP. (29 de 08 de 2015). *Gobierno invita a sector privado a invertir decididamente en mejorar la productividad*. Obtenido de www.dnp.gov.co: <https://www.dnp.gov.co/Paginas/Gobierno-invita-a-sector-privado-a-invertir-decididamente-en-mejorar-la-productividad.aspx>
- DNP. (2015). *Información Departamental*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co>: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Inversiones%20y%20finanzas%20pblicas/Atl%C3%A1ntico%2015.pdf>
- DNP. (09 de 09 de 2016). *Participación Privada en Proyectos de Infraestructura*. Recuperado el 09 de 09 de 2016, de <https://www.dnp.gov.co>: <https://www.dnp.gov.co/programas/participaci%C3%B3n-privada-%20y-en-proyectos-de-infraestructura/Paginas/participaci%C3%B3n-privada-y-en-proyectos-de-infraestructura.aspx>
- Duque, G. (09 de 06 de 2015). *NUEVO FERROCARRIL DE ANTIOQUIA, PARA ESTRUCTURAR UN SISTEMA FÉRREO EN COLOMBIA*. Obtenido de <https://godues.wordpress.com/>: <https://godues.wordpress.com/2015/06/02/nuevo-ferrocarril-de-antioquia/>
- El Espectador. (06 de 01 de 2016). *Y la infraestructura, ¿en qué va?* Obtenido de www.elespectador.com: <http://www.elespectador.com/noticias/economia/y-infraestructura-va-articulo-609249>
- El Tiempo. (7 de marzo de 2016). *Municipios harán obras de infraestructura conjuntas con regalías*. Obtenido de [Eltiempo.com](http://m.eltiempo.com): <http://m.eltiempo.com/bogota/municipios-haran-obras-de-infraestructura-conjuntas-con-regalias/16530760/1>
- El Tiempo. (06 de 01 de 2016). *Restricciones en canal de acceso a puerto de Barranquilla*. Obtenido de www.eltiempo.com : <http://www.eltiempo.com/colombia/barranquilla/por-bajos-niveles-el-río-magdalena-restringuen-acceso-al-puerto-de-barranquilla/16474147>

- El Universal. (25 de 11 de 2014). *El Puerto de Cartagena es el más eficiente de Colombia, según investigación*. Obtenido de <http://www.eluniversal.com.co/>: <http://www.eluniversal.com.co/economica/el-puerto-de-cartagena-es-el-mas-eficiente-de-colombia-segun-investigacion-177829>
- Escobar, X. I., Suarique, K. D., & Sotelo, A. M. (06 de 2012). *Diagnostico de la Situación Portuaria de Buenaventura para Realizar Comercio Asia Pacifico*. Obtenido de urosario.edu.co: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/3726/1020736014-2012.pdf?sequence=1>
- Experto, G. (2 de 04 de 2001). *Gestiopolis.com*. Obtenido de Gestiopolis.com: <http://www.gestiopolis.com/que-son-crecimiento-economico-y-desarrollo-economico-se-relacionan/>
- Galvis, L. A. (12 de 2009). *Geografía económica del Caribe Continental*. Recuperado el 01 de 02 de 2017, de <http://www.banrep.org/>: http://www.banrep.org/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-119.pdf.
- Garay, L. J. (1986). *estructura industrial e internacionalización 1967-1996*. Bogota: Biblioteca Virtual del Banco de la República.
- Gobernación del Atlántico. (26 de 12 de 2014). *"Vías terciarias ayudan al desarrollo de nuestros campesinos"*. Recuperado el 19 de 10 de 2016, de <http://www.atlantico.gov.co/>: <http://www.atlantico.gov.co/index.php/noticias-infraestructura-84126/4929-vias-terciarias-ayudan-al-desarrollo-de-nuestros-campesinos-segebre>
- Gobernación del Atlántico. (27 de 07 de 2015). *"Con dobles calzadas el Atlántico generará más desarrollo": Segebre*. Recuperado el 19 de 10 de 2016, de <http://www.atlantico.gov.co/>: <http://www.atlantico.gov.co/index.php/noticias-infraestructura-84126/4627-con-dobles-calzadas-el-atlantico-generara-mas-desarrollo-segebre>
- Gobernación del Atlántico. (2015). *Plan de Desarrollo 2012-2015*. Obtenido de <http://www.atlantico.gov.co/>: http://www.atlantico.gov.co/images/stories/plan_desarrollo/plan_desarrollo_2012-2015.pdf
- Gobernación del Nariño. (26 de 05 de 2016). *Plan Participativo de Desarrollo Departamental*. Recuperado el 04 de 11 de 2016, de <http://xn--nario-rta.gov.co/inicio/>: http://xn--nario-rta.gov.co/inicio/files/PlanDesarrollo/PLAN_DE_DESARROLLO_DEPARTAMENTAL_2016-2019_NARINO_CORAZON_DEL_MUNDO.pdf
- Gomez, L. (18 de enero de 2016). *Comienza era de vías que se harán con llantas usadas*. Obtenido de ElTiempo.com: <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/infraestructura-en-colombia-vias-hechas-con-llantas-usadas/16483926>

- Gonzales, F. J. (Marzo de 2011). *DISTRIBUCIÓN DEL INGRESO Y POBREZA EN AMÉRICA LATINA: LOS CASOS DE ARGENTINA, BRASIL, CHILE Y MÉXICO*. Obtenido de eumed.com: <http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2013/jfgb/jfgb.pdf>
- gonzales, M. (2007). INTERVENCIÓN DEL DIPUTADO MARIANO GONZÁLEZ ZARUR EN EL FORO "EMPRESARIOS MICHOACANOS" ANTE LA COMPETITIVIDAD.
- Gutiérrez Casas, L. E. (2006). *Teorías del crecimiento regional y el desarrollo divergente. Propuesta de un marco de referencia*. (Noesis, Ed.) Obtenido de www.redalyc.org: <http://www.redalyc.org/pdf/859/85903008.pdf>
- Gutiérrez Casas, L. E. (2006). www.redalyc.org. Obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/859/85903008.pdf>
- Gutiérrez, E. L. (2006). *Teorías del crecimiento regional y el desarrollo divergente*. Obtenido de www.redalyc.org: <http://www.redalyc.org/pdf/859/85903008.pdf>
- Hirschman, A. O. (1961). *La estrategia del desarrollo económico*. Mexico: Fondo Cultura Económica.
- Howard J, S. (Marzo de 2001). *Expandiendo la Inversión Extranjera Directa*. Obtenido de <http://www.cid.harvard.edu/>: http://www.cid.harvard.edu/archive/andes/documents/workingpapers/fdi/fdi_andesshatz_spanish.pdf
- INVIAS. (24 de 02 de 2016). *Mision y Vision*. Recuperado el 08 de 09 de 2016, de <http://www.invias.gov.co>: <http://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/organigrama/mision-y-vision>
- INVIAS. (11 de 07 de 2016). *Objetivos y Funciones*. Recuperado el 08 de 09 de 2016, de <http://www.invias.gov.co>: <http://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/objetivos-y-funciones>
- Jhair, L., & Silvia, R. G. (2009). Marco analítico de la competitividad: fundamentos para el estudio de la competitividad regional. *pensamiento & gestión*.
- Legiscomex. (13 de 01 de 2014). *El Puerto de Santa Marta se convirtió en el terminal marítimo más importante de Colombia*. Obtenido de [Legiscomex.com](http://www.legiscomex.com): <http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/S/santamarta-terminal-maritimo-importante-colombia-actualizacion/santamarta-terminal-maritimo-importante-colombia-actualizacion.asp?CodSubseccion=473&numarticulo=&CodSeccion=205>
- Ley 80. (28 de 08 de 1993). *LEY 80 DE 1993*. Recuperado el 09 de 09 de 2016, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co>: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=304>

- López, L. (01 de 2016). *LA ESTRUCTURA SOCIAL SEGÚN KARL MARX Y MAX WEBER*. Obtenido de <https://teoriadelaestructurasocial.files.wordpress.com/https://teoriadelaestructurasocial.files.wordpress.com/2016/01/estructura-en-marx-y-weber.pdf>
- Lozano, H. E. (2004). *Ensayos Sobre Desarrollo Tecnológico y Competitividad del Pacífico Colombiano*. Cali: CARGRAPHICS S.A.
- Lupano, J. A., & Sánchez, R. J. (2009). *Políticas de Movilidad Urbana e Infraestructura Urbana de Transporte*. Obtenido de [www19.iadb.org: http://www19.iadb.org/intal/intalcdi/pe/2009/04144.pdf](http://www19.iadb.org/intal/intalcdi/pe/2009/04144.pdf)
- Mella, J. M. (1998). *Economía y política regional en España ante la Europa del siglo XXI*. Madrid, España: AKAL.
- Michael Porter. (2000).
- Ministerio de Transporte . (2011). *Diagnostico de Transporte*. Colombia .
- Ministerio de Transporte. (17 de 07 de 2015). *Proyectos de APP generan más empleos, conectividad y competitividad*. Recuperado el 08 de 09 de 2016, de [https://www.mintransporte.gov.co: https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/proyectos_de_app_generan_mas_empleos_conectividad_y_competitividad](https://www.mintransporte.gov.co/https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/proyectos_de_app_generan_mas_empleos_conectividad_y_competitividad)
- Ministerio de Transporte. (08 de 09 de 2016). *Menos balas disparadas, significa más infraestructura: Mintransporte*. Recuperado el 08 de 09 de 2016, de [https://www.mintransporte.gov.co: https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/menos_balas_disparadas_significa_mas_infraestructura_mintransporte](https://www.mintransporte.gov.co/https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/menos_balas_disparadas_significa_mas_infraestructura_mintransporte)
- Ministerio de Transporte. (08 de 09 de 2016). *Quiénes Somos?* . Recuperado el 08 de 09 de 2016, de [https://www.mintransporte.gov.co: https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/quienes_somos](https://www.mintransporte.gov.co/https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/quienes_somos)
- MinTrabajo - PNUD. (2013). *Insumo para el desempeño de las estrategias y alternativas para la generación de empleo a las víctimas de la violencia* . Recuperado el 19 de 10 de 2016, de [www.mintrabajo.gov.co: file:///C:/Users/Nico/Downloads/perfil_productivo_buenaventura.pdf](http://www.mintrabajo.gov.co/file:///C:/Users/Nico/Downloads/perfil_productivo_buenaventura.pdf)
- MinTrabajo. (2012). *Buenaventura, ciudad puerto de clase mundial*. Recuperado el 21 de 10 de 2016, de [www.mintrabajo.gov.co: file:///C:/Users/Nico/Downloads/plan_local_de_empleo_de_buenaventura_2012.pdf](http://www.mintrabajo.gov.co/file:///C:/Users/Nico/Downloads/plan_local_de_empleo_de_buenaventura_2012.pdf)
- MinTransporte. (03 de 2015). *SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE* . Recuperado el 21 de 10 de 2016, de [http://www.supertransporte.gov.co: http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2015/Puertos/Informe_Consolidado_febrero_2015.pdf](http://www.supertransporte.gov.co/http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2015/Puertos/Informe_Consolidado_febrero_2015.pdf)

- Otero, A. (Abril de 2011). *El puerto de Barranquilla: retos y recomendaciones*. Recuperado el 06 de 10 de 2016, de http://www.banrep.gov.co/http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-141.pdf
- Pampillón, R. (19 de 07 de 2009). *VENTAJAS DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA (IED) PARA EL PAÍS RECEPTOR*. Obtenido de <http://economy.blogs.ie.edu/http://economy.blogs.ie.edu/archives/2009/07/ventajas-de-la-inversion-extranjera-directa-ied-para-el-pais-receptor.php>
- Pérez, C. (06 de 02 de 2016). *Buenaventura, Cartagena, Santa Marta y Barranquilla, los puertos claves del comercio exterior colombiano*. Obtenido de <http://revistadelogistica.com/http://revistadelogistica.com/actualidad/buenaventura-cartagena-santa-marta-y-barranquilla-los-puertos-claves-del-comercio-exterior-colombiano/>
- Perrotti, D. E., & Sánchez, R. J. (07 de 2011). *La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe*. Obtenido de <http://idbdocs.iadb.org/http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=37809330>
- Perroux, F. (1970). *Note on the concept of growth poles*. Estados Unidos: The Free Press, Collier-Macmillan Limited.
- Piebalgs, A. (01 de Abril de 2013). *El poder del sector privado*. Obtenido de www.intracen.org/http://www.intracen.org/articulo/El-poder-del--sector-privado/
- Portafolio. (14 de 05 de 2014). *Prorrogan por tres años concesión del Puerto de Tumaco*. Obtenido de [Portafolio.co : http://www.portafolio.co/negocios/empresas/prorrogan-tres-anos-concesion-puerto-tumaco-64722](http://www.portafolio.co/http://www.portafolio.co/negocios/empresas/prorrogan-tres-anos-concesion-puerto-tumaco-64722)
- Procolombia. (2015). *Infraestructura logística y transporte de carga en Colombia 2015*. Obtenido de <http://colombiatrader.com.co/http://colombiatrader.com.co/sites/default/files/Perfil%20Colombia%20para%20portal%20Colombiatrader.pdf>
- Puerto de Barranquilla Sociedad Portuaria. (02 de 05 de 2014). *El Puertto de Barranquilla Cada Día Más Competitivo*. Obtenido de [puertodebarranquilla.com/http://www.puertodebarranquilla.com/media/20140430-EL-PUERTO-DE-BARRANQUILLA-CADA-DIA-MÁS-COMPETITIVO-V2.pdf](http://www.puertodebarranquilla.com/http://www.puertodebarranquilla.com/media/20140430-EL-PUERTO-DE-BARRANQUILLA-CADA-DIA-MÁS-COMPETITIVO-V2.pdf)
- Puerto de Barranquilla sociedad Portuaria. (09 de 06 de 2015). *Inversiones del Puerto de Barranquilla Apuntan a la Optimización de las Operaciones y manejo de la Carga de Granel*. Obtenido de [www.puertodebarranquilla.com: http://www.puertodebarranquilla.com/media/2015-06-09-Inversiones-del-Puerto-de-Barranquilla-apuntan-a-la-optimización-de-las-operaciones-y-manejo-de-la-carga-a-granel.pdf](http://www.puertodebarranquilla.com/http://www.puertodebarranquilla.com/media/2015-06-09-Inversiones-del-Puerto-de-Barranquilla-apuntan-a-la-optimización-de-las-operaciones-y-manejo-de-la-carga-a-granel.pdf)

- Ramírez, C. J., & Aguas, M. J. (09 de 2015). *Escalafón de la competitividad de los departamentos de Colombia 2015*. Recuperado el 02 de 11 de 2016, de <http://www.cepal.org>: http://www.cepal.org/sites/default/files/document/files/escalafon_2015_bogota.pdf
- Ramírez, J. C., Parra, R., Gonzáles, L., & Corredor, A. (2014). *Escalafón de Competitividad de los Departamentos de Colombia, 2012-2013*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Real Academia Española. (14 de 04 de 2016). <http://dle.rae.es>. Obtenido de <http://dle.rae.es/?w=divergencia>
- Rodriguez, E. (28 de 11 de 2013). *La importancia de la infraestructura ferroviaria en las operaciones mineras*. Obtenido de fierasdelaingenieria.com : <http://www.fierasdelaingenieria.com/la-importancia-de-la-infraestructura-ferroviaria-en-las-operaciones-mineras/>
- Rojas, J. F. (19 de 01 de 2016). *Inversión extranjera en Colombia: cayó 24,37% en 2015*. Recuperado el 08 de 09 de 2016, de Elcolombiano.com: <http://www.elcolombiano.com/negocios/inversion-extranjera-en-colombia-cayo-24-37-en-2015-KH3458804>
- Romero P., J. (10 de 2009). *Geografía económica del Pacífico colombiano*. Recuperado el 01 de 02 de 2017, de <http://www.banrep.gov.co/>: <http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-116.pdf>
- Romero, M. (1999). *Analisis Coste Beneficio de un Proyecto de Inversion en Infraestructura de Carretera*. Obtenido de <http://www2.ulpgc.es/>: http://www2.ulpgc.es/hege/almacen/download/34/34983/c__docume1_romero_locals1_temp_plugtmp16_v23i2a5.pdf
- Romero, S. (2011). *IMPORTANCIA DEL SISTEMA FERREO EN COLOMBIA PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PAÍS*. Obtenido de usbog.edu.co: <http://biblioteca.usbbog.edu.co:8080/Biblioteca/BDigital/65869.pdf>
- Sandri, S. (04 de 2013). *INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN COLOMBIA, UN RETO PERMANENTE PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL?* Obtenido de [/repository.unimilitar.edu.co](http://repository.unimilitar.edu.co): <http://repository.unimilitar.edu.co:8080/bitstream/10654/10503/1/SandriVilarSilvana2013.pdf>
- Sarmiento, F. J. (2009). *Los Proyectos de la Infraestructura para la Movilidad y su Rol en la Consolidacion de la Red de Ciudades en la region Bogota Sabana Occidente*. Obtenido de <http://www.javeriana.edu.co/>: <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis18.pdf>
- Secretaria de Infraestructura Vial. (2012). Obtenido de http://ciev.co/doc/2_4_infraestructura_vial_en_el_distrito_julio_cesar_diaz%20alcaldia.pdf

- Semana. (22 de 02 de 2014). *Infraestructura pensada en grande*. Obtenido de Semana.com : <http://www.semana.com/economia/articulo/infraestructura-colombiana-pensada-en-grande/378091-3>
- Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. (13 de septiembre de 2007). *Mayores Ventajas Competitivas Para el Comercio Exterior Colombiano*. Obtenido de <http://cisne.puertocartagena.com/>: [http://cisne.puertocartagena.com/opadmco.nsf/890f6547f01054810525700d0059e91d/913a882ded02af90052573b8006b910f/\\$FILE/Comunicado%2015%20-07%20Incio%20Programa%20CSI.pdf](http://cisne.puertocartagena.com/opadmco.nsf/890f6547f01054810525700d0059e91d/913a882ded02af90052573b8006b910f/$FILE/Comunicado%2015%20-07%20Incio%20Programa%20CSI.pdf)
- Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. (10 de abril de 2016). Obtenido de http://cisne.puertocartagena.com: <http://cisne.puertocartagena.com/opadmco.nsf/vstRefLinkDoc/03829C79FC904D2A052573B4004AEC78>
- Suárez, M. (2012). *“Desarrollo sostenible con una Terminal de Carbón en el corazón de la Bahía más Linda de América”*. Obtenido de aapa.files.cms-plus.com: <http://aapa.files.cms-plus.com/SeminarPresentations/2012Seminars/12LatinAmericanCongress/MAURICIO%20SUAREZ.pdf>
- Superintendencia de Puertos y Transporte. (08 de 09 de 2016). *Objetivos y Funciones*. Recuperado el 08 de 09 de 2016, de <http://www.supertransporte.gov.co>: <http://www.supertransporte.gov.co/index.php/la-entidad/objetivos-y-funciones>
- Tahisin, D., & Rojas, W. (26 de 01 de 2016). *¿La política exterior del Estado colombiano permea los procesos económicos? Breve análisis comparativo entre 2002 – 2012*. Recuperado el 03 de 11 de 2016, de <https://www.researchgate.net>: https://www.researchgate.net/publication/301699321_La_politica_exterior_del_Estado_colombiano_permea_los_procesos_economicos_Breve_analisis_comparativo_entre_2002_-_2012
- Universidad Nacional de Colombia. (Diciembre de 2014). *BASES DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co>: [https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Consejo%20Nacional%20de%20Planeacin/Congreso%20S NP%20Estrategia%20buengobierno%20\(2\).pdf](https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Consejo%20Nacional%20de%20Planeacin/Congreso%20S NP%20Estrategia%20buengobierno%20(2).pdf)
- Vassallo, J. M., & Izquierdo, R. (2010). *Infraestructura pública y participación privada: conceptos y experiencias en América y España*. Obtenido de www.caf.com/publicaciones: <http://www.caf.com/media/3163/LibroinfraestructuraFINAL.pdf>
- Vega, J. A., & Duque, F. (20 de 05 de 2008). *IDENTIFICAR FACTORES DE COMPETITIVIDAD QUE INCIDEN EN LA ACTIVIDAD PORTUARIA DE BUENAVENTURA Y SANTA MARTA EN LA IMPORTACIÓN DE GRANOS SOLIDOS*. Recuperado el 23 de 09 de 2016, de <https://repository.javeriana.edu.co>: <https://repository.javeriana.edu.co:8443/handle/10554/9485>

- Vesga, R. (2016). *EMPRENDIMIENTO E INNOVACIÓN EN COLOMBIA: ¿QUÉ NOS ESTÁ HACIENDO FALTA?* Obtenido de unillano.edu.co:
<http://web.unillanos.edu.co/docus/Emprendimiento%20e%20innovacion.pdf>
- Vial, J. (01 de 06 de 2001). *Inversión Extranjera en los Países Andinos* . Obtenido de www.cid.harvard.edu:
http://www.cid.harvard.edu/archive/andes/documents/workingpapers/fdi/fdi_crosscountry_vial.pdf
- Yepes, T. (11 de 2014). *INVERSIÓN REQUERIDA PARA INFRAESTRUCTURA DE COLOMBIA*. Recuperado el 13 de 09 de 2016, de www.infraestructura.org.co:
[file:///C:/Users/Nico/Downloads/Inversi%C3%B3n%20Requerida%20para%20Infraestructura%20en%20Colombia%20\(FEDESARROLLO%20Nov-2014\)%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Nico/Downloads/Inversi%C3%B3n%20Requerida%20para%20Infraestructura%20en%20Colombia%20(FEDESARROLLO%20Nov-2014)%20(1).pdf)