

Observar20

Medellin Colombia

Informe de Coyuntura Social

Marzo de 2009

Geografía
Económica

Antioquia de cara al mundo

Turbo

Cordoba

Colombia

Antioquia

Medellin

COMFAMA

hoco

Cesar

COMFAMA
www.comfama.com

Análisis	
Los desafíos del desarrollo en Antioquia	4
Gabriel Demombynes Unidad de Reducción de Pobreza y Manejo de la Economía para Latinoamérica y el Caribe Banco Mundial	
Alianza de Antioquia por la equidad, logros y desafíos	11
Alberto Gómez Consultoría para la competitividad Centro de Desarrollo Empresarial Universidad EAFIT	
Comparativo de la estructura Subregional, aporte de cada subregión al PIB de Antioquia	19
Santiago Álvarez Berdugo Unidad de Cooperación Nacional e Internacional COMFAMA	
MAPAS DE ANTIOQUIA	24
Descripción y mapeo de la geografía económica de Antioquia	
Opinión	
Hacia una nueva vocación económica	8
Pedro Juan González Carujal Ex director de Planeación Departamental	
La posibilidad de ser rico de otra forma Desafíos y oportunidades en el actual escenario mundial	40
Carlos Mario Ramírez Director de Investigaciones Universidad San Buenaventura	
Política Pública	
La infraestructura que requiere Antioquia	45
José Fernando Uillegas Hortal Director Cámara Colombiana de la Infraestructura CCI - Antioquia	
La dimensión geográfica del desarrollo Una aplicación empírica en Antioquia	49
Jaime Hernán Ríos Molina Unidad de Planeación Estratégica COMFAMA	

La Revista Observar es una publicación de la
Caja de Compensación Familiar de Antioquia,
COMFAMA

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente

Carlos Posada Uribe

Primer Vicepresidente

Mario de J. Valderrama

Principales

Luis Carlos Uillegas Echeverri

Juan David Ueira Fernández

José Uicente Cálad Gauria

Jorge Ignacio Acevedo Zuluaga

Rubén Darío Gómez Hurtado

Guillermo Romero Agudelo

Juan Carlos Ospina González

Gerardo de Jesús Sánchez Zapata

Suplentes

Samuel Rodríguez Díaz

Juan Carlos Beltrán Cardona

Juan Rafael Arango Pava

Javier Marín Montealegre

Jaime Albeiro Martínez Mora

Oscar Iván Díaz Torres

Luis Germán Restrepo Maldonado

Luis Fernando Cadavid Mesa

Héctor Hernán Rúa Yepes

Directora

María Inés Restrepo de Arango

Edición

Luis Felipe Arango Gómez

Unidad de Cooperación Nacional e Internacional

COMFAMA

Producción

Sandra Ospina D'Alleman

Unidad de Comunicaciones COMFAMA

Diseño y diagramación

Proyecto Kamaleón

Fotografía

Unidad de Comunicaciones COMFAMA

Gobernación de Antioquia

Raúl Tobón

Google Air

Escriba sus opiniones y comentarios a:
gerenciasocial@comfama.com.co

Las opiniones en esta publicación son
responsabilidad de los autores.
Su contenido no compromete a COMFAMA.

ISSN 1692 4959 Marzo de 2009
1500 ejemplares

La disyuntiva entre el crecimiento equilibrado o un desarrollo más incluyente

Hay una tendencia mundial de transformación geográfica, acelerada por la globalización de los mercados que plantea un gran desafío: definir estrategias para asumir la desigualdad económica espacial dominante en múltiples regiones del planeta.

Esa desigualdad cobija a Antioquia y a Colombia por diversas razones, y la revista *Observar*, con esta nueva edición, quiere abordarlas desde la perspectiva del desarrollo incluyente.

Una de las talanqueras al desarrollo incluyente ha sido la disparidad geográfica. La acelerada urbanización ha sido un fenómeno en toda América Latina. El 75% de su territorio se encuentra colonizado, con una alta concentración de la actividad económica en pocas áreas metropolitanas. Por ejemplo, entre el Valle de Aburrá y el Oriente se concentra el 70% del PIB del departamento.

El reto de política pública para un modelo de desarrollo más incluyente radica en cómo mitigar la desventaja de estar por fuera los centros de densidad económica y cómo incentivar eficazmente la creación de nuevos centros de actividad económica, (Geografía y Desarrollo, Henderson, 2001).

COMFAMA quiere dinamizar entre nuestros lectores el interés por este debate, planteado en el último Informe sobre el Desarrollo Mundial, *Una nueva geografía económica*, del Banco Mundial. La tesis central de este informe invita a intervenir y remodelar las visiones de política y desarrollo que rigen la densidad poblacional y económica, la distancia entre mercados y la división política.

La geografía necesariamente impone restricciones y desequilibrios. Pretender extender el crecimiento económico de manera homogénea en todo el territorio de una región o de un país provoca efectos adversos a la prosperidad. ¿Qué hacer? La propuesta para lograr un desarrollo más incluyente, apunta a superar el desequilibrio en el crecimiento entre regiones por medio de la integración económica, la fuerza de las instituciones, la infraestructura y las intervenciones específicas.

Esta interpretación sobre el desarrollo brinda un marco de análisis que vale la pena estudiar, si bien ha sido un modelo aplicado exitosamente en Norteamérica, Europa Occidental, Japón y China. Encauzar las fuerzas de mercado para alentar la concentración y elevar la densidad de asentamientos humanos no deja de ser un argumento controvertido, pero lo cierto es que bajo esta política de desarrollo, China ha logrado sacar de la pobreza a millones de personas en las últimas dos décadas. Como región con una alta disparidad urbano-rural, vale la pena analizar cuál es el camino para un desarrollo más incluyente. ¿Un “crecimiento equilibrado espacialmente” o resulta pertinente

apostarle a la concentración de la actividad económica en asentamientos densamente poblados, a la vez que avanzando simultáneamente en la convergencia de los niveles de vida en zonas rezagadas con políticas específicas? El dilema entre fuerzas del mercado e incentivos radica en cómo crear nuevos centros de densidad por subregión alrededor de clusters económicos geográficos sin fragmentar la generación de riqueza.

Lo cierto es que el desplome del modelo económico de la Unión Soviética demostró el fracaso de la dispersión prematura de la producción como motor de la prosperidad. Es un hecho: los mercados tienden a favorecer la concentración de la producción en zonas con ventajas muy particulares y ciertas especificidades geográficas.

El Informe de Desarrollo Mundial introduce el concepto de ‘políticas espacialmente integradoras’. Estas políticas buscan garantizar que con la presencia descentralizada de instituciones sociales e infraestructura de transporte y comunicaciones, la gente de los territorios periféricos tenga acceso a servicios básicos de nutrición, salud, educación, saneamiento, agua potable y seguridad. La experiencia demuestra que sobre la base de esta plataforma institucional y de infraestructura, los incentivos para impulsar la producción en zonas retrasadas tienen mayor éxito.

En el planeta predomina una inequidad geográfica, que se replica por igual desde lo global a lo local. Mil millones de personas sobreviven con menos del 2% de la riqueza mundial y dos terceras partes de los pobres del mundo viven en veredas.

Observar pone en sus manos algunas propuestas para profundizar en el tema con análisis de expertos que nos permiten avanzar con algunas puntadas en este importante debate.

COMFAMA le sigue apostando de esta manera a la proyección de un nuevo pensamiento social que establezca pilares sólidos de equidad y crecimiento sostenible en Antioquia.

Disfruten la lectura analítica de esta revista.

MARÍA INÉS RESTREPO DE ARANGO
Directora

Los desafíos del desarrollo

Gabriel Demombynes
 Unidad de Reducción
 de pobreza y manejo
 de la economía para
 Latinoamérica y el Caribe
 Banco Mundial

Al llegar a Antioquia, un visitante queda impresionado tanto por el dinamismo de la actividad económica como por la inequidad y la pobreza en las zonas rurales y barrios marginales de sus ciudades. ¿Cuál debería ser la respuesta a esta situación que de alguna forma u otra se repite en otras regiones del país y en otras naciones latinoamericanas? Esta es la pregunta central del Informe sobre el desarrollo mundial del Banco Mundial de 2009.

Cada año el Banco publica un informe bandera sobre temas claves del desarrollo. En esta oportunidad se concentra en la nueva geografía económica, que ha sido un área de singulares avances recientemente.

En efecto, el economista estadounidense Paul Krugman recibió el premio Nobel el año pasado por su trabajo en el tema. Lo que pretendemos hacer, tanto con el informe como con un volumen adicional sobre América Latina que dirigí, es llevar las ideas abstractas del ámbito académico a la práctica del desarrollo.

La idea central es el reconocimiento de que la concentración geográfica de la actividad económica es clave para el crecimiento. En términos técnicos hablamos de las “economías de aglomeración”, es decir que hay beneficios extraordinarios para los trabajadores y las empresas al estar concentrados en un espacio geográfico. Con proximidad física, la gente en búsqueda de oportunidades encuentra trabajo y las empresas tienen mejor acceso a los mercados y a sus proveedores. Estas observaciones se derivan de la historia: tanto en los países más avanzados—como Japón, los Estados Unidos, y las naciones de Europa como en los países que hoy se encuentran en vías de desarrollo como Colombia, China e India, la transformación económica viene acompañada de una concentración geográfica.

Las transformaciones geográficas para el desarrollo económico pueden clasificarse en tres dimensiones:

- Densidad
- Distancia y
- División

en Antioquia



Estas tres palabras no son meras metáforas, sino que se relacionan integralmente con el concepto de acceso al mercado. Además, resumen las dimensiones de la geografía económica que es preciso considerar con el fin de hacer frente a los desafíos del desarrollo.

La comprensión de las transformaciones de acuerdo con las dimensiones de **densidad**, **distancia** y **división** ayudan a determinar las principales fuerzas de mercado y las respuestas pertinentes en cada una de las tres escalas geográficas: local, nacional e internacional.

La **densidad** es la dimensión más importante en el plano local o subnacional. Las distancias son cortas y las divisiones políticas y culturales son pocas y superficiales. El desafío normativo es conseguir una densidad adecuada encauzando las fuerzas de mercado con el fin de alentar la concentración y promover la convergencia en los niveles de vida entre aldeas y ciudades y grandes urbes. Por otro lado, la distancia puede ser importante, ya que la rápida urbanización genera congestión y las divisiones dentro de las ciudades pueden hacerse patentes en los barrios marginales.

Por otro lado, la **distancia** es la dimensión más importante en el plano geográfico nacional. La distancia entre las zonas donde se concentra la actividad económica y las que quedan rezagadas es la dimensión principal. El desafío radica en ayudar a las empresas y trabajadores a reducir su distancia a la densidad. Los principales mecanismos son la movilidad de la mano de obra y la reducción de los costos de transporte con inversiones en infraestructura. Las divisiones dentro de los países —diferencias de lenguaje, moneda y cultura— suelen ser pequeñas, aunque los grandes países, como la India y Nigeria, pueden estar geográficamente divididos debido a las diferencias en religiones, etnias y lenguas.

La **densidad** es la dimensión más importante en el plano local o subnacional. La **distancia** es la dimensión más relevante en el plano geográfico nacional y la **división** es la dimensión más crítica desde el punto de vista internacional.

La **división**, en tanto, es la dimensión más crítica desde el punto de vista internacional, aunque la distancia y la densidad son también relevantes. La producción económica se concentra en un reducido número de regiones mundiales: América del Norte, Asia nororiental y Europa occidental, que son también las más integradas. Otras regiones, por el contrario, están divididas. Si bien la distancia es importante en el plano internacional, en lo que respecta al acceso a los mercados mundiales las divisiones asociadas con la impermeabilidad de las fronteras y las diferencias de monedas y reglamentos son un obstáculo más grave que la distancia. El hecho de tener cerca una economía grande y dinámica puede ayudar a los países más pequeños, especialmente en regiones alejadas de los mercados mundiales. Para las economías de otras regiones, como África central y Asia central, la integración internacional resulta especialmente difícil.

La prosperidad no llega a todos los lugares a la vez, pero ningún lugar debe quedar condenado a la pobreza. Para los que toman las decisiones en materia de política económica el desafío que se les presenta es permitir, e incluso alentar, un crecimiento económico que, aún cuando fuera “desequilibrado” geográficamente, al mismo tiempo garantice un desarrollo incluyente. Una variante, es hacerlo gracias a la integración económica, promoviendo una mayor aproximación, en términos económicos, entre los lugares avanzados y rezagados.

Tomando en cuenta estas ideas, hay varias políticas que pueden fomentar el crecimiento. En primer lugar, es prioritario no restringir la concentración de gente y actividad económica. Aún en países donde los flujos migratorios han sido en parte consecuencia de conflictos en zonas rurales, la llegada de los migrantes es una oportunidad para integrarlos en el proceso de crecimiento.

Ante esto, es importante que las políticas públicas proporcionen a todos las herramientas para triunfar en una economía integrada. Se trata de asegurar el acceso para todos a educación, salud y servicios básicos, sin importar dónde se ubiquen las personas para que tengan capital humano y puedan trasladarse en búsqueda de oportunidades. Esta idea se aplica también a los desplazados, quienes han llegado a centros urbanos en muchos casos sin las habilidades que se requieren para conseguir un buen empleo. La mejor respuesta es brindarles acceso a educación y capacitación laboral.

Con el mismo motivo de brindar oportunidades a los migrantes, es importante asegurar que los mercados de bienes raíces funcionen bien. Cuando la ley define y protege los derechos sobre la tierra, una persona que quiere migrar tiene la posibilidad de vender su tierra y luego comprar una casa en su lugar de destino.

Una segunda prioridad de la política pública es integrar las áreas densamente pobladas y rezagadas con zonas dinámicas mediante infraestructura de transporte y comunicación. Esta idea se aplica tanto a la integración de una región, por ejemplo el departamento de Antioquia, como a la integración de una ciudad grande.

La integración regional es particularmente importante para Colombia, dado que el país ha sufrido un aislamiento de sus grandes ciudades como consecuencia de su geografía montañosa. El invertir en sistemas de transporte puede reducir lo que llamamos la “distancia económica” entre las ciudades. La integración lograda a través de sus excelentes aerolíneas ha sido fundamental para los logros del país hasta la fecha, pero el transporte aéreo de bienes tiene limitaciones de costo. Por ejemplo, aunque un empresario puede viajar en menos de una hora desde Medellín a Bogotá para una reunión con clientes, si vende productos de mucho peso tiene que pagar bastante y esperar 12 horas para transportarlos a lo largo de



En lo que respecta al acceso a los mercados mundiales, las divisiones asociadas con la impermeabilidad de las fronteras, y las diferencias de monedas y reglamentos son un obstáculo más grave que la distancia.



Embalse para el aprovechamiento hidroeléctrico - Amalfi



Cable aéreo municipio de Jardín

los 240 kilómetros que separan las dos ciudades. Por eso, a largo plazo es vital seguir desarrollando el transporte terrestre.

A nivel de las ciudades, invertir en transporte también es clave para brindar oportunidades a todos los ciudadanos. En Bogotá, desde el año 2000, el sistema de transporte público conocido como Transmilenio ha reducido la congestión y ahora transporta más de un millón de pasajeros al mes. Especialmente en los barrios pobres ha reducido la distancia a las oportunidades económicas. En Medellín, el teleférico que llega a las comunas es un ejemplo destacado de cómo reducir la distancia económica. Con estas inversiones, la gente que vive en esas zonas tiene la posibilidad de encontrar trabajo en otras partes de la ciudad, en lugar de quedarse atrapados en zonas con menos oportunidades.

En resumen, la lección que tomamos de la historia y la nueva economía geográfica es que la integración, tanto de regiones como de ciudades, es un elemento fundamental para lograr que la economía crezca y la pobreza se reduzca.

Asegurar que todos los ciudadanos tengan las mismas oportunidades en términos de salud, educación y servicios básicos, y a la vez conectar las zonas avanzadas con las rezagadas con mejor infraestructura constituye el camino hacia un futuro con mayor equidad.

Una segunda prioridad de la política pública es integrar las áreas densamente pobladas y rezagadas con zonas dinámicas mediante infraestructura de transporte y comunicación.



Tramo de la troncal del Nordeste

Se puede acceder al texto completo del informe global en el siguiente sitio: www.worldbank.org/wdr2009

Explotación industrial minera en Nechí



Hacia una nueva Vocación Económica

Pedro Juan González Carvajal
Ex Director de Planeación Departamental

Resulta gratificante y oportuno que una Institución de la importancia del Banco Mundial, haya por fin tomado en consideración los planteamientos de la Geografía como base para la elaboración de su trigésimo primer informe sobre el Desarrollo Mundial en el 2009.

Como lo sostenía en su momento Francisco José de Caldas, “Los conocimientos geográficos son el termómetro con que se mide la ilustración, el comercio, la agricultura y la prosperidad de un pueblo. Su estupidez y su barbarie siempre son proporcionadas a su ignorancia en este punto. La geografía es la base fundamental de toda especulación política; ella da la extensión del país sobre el que se quiere obrar, enseña las relaciones que tiene con los demás pueblos de la tierra, la bondad de sus costas, los ríos navegables, las montañas que le atraviesan, los valles que éstas forman, las distancias recíprocas de las poblaciones, los caminos establecidos, los que se pueden establecer, el clima, la temperatura, la elevación sobre el mar de todos los puntos, el genio y las costumbres de sus habitantes, las producciones espontáneas y las que pueden domiciliarse con el arte. Este es el gran objeto de la geografía...”. En nuestro caso, las pocas o muchas nociones que se tienen sobre este asunto parten del conocimiento que sobre la Geografía Humana, que da origen a la Geografía Histórica y a la Geografía Política, nos dieron en el colegio. Hoy por hoy, se habla de la Geografía Regional, de la Geografía Cuantitativa, de la Geografía Radical, de la Geografía Humanística, de la Geografía Posmoderna y de la Geografía de la Estructuración, entre otras varias dinámicas y focos de interés, impulsada por los desarrollos tecnológicos y la masificación de conceptos como el de georreferenciación.

Comienza el informe por darle vida al concepto de “geografía en movimiento”, al plantear tres nuevas dimensiones del desarrollo: La Densidad, propia de la geografía humana, la Distancia, propia de la Geografía Física y la División, propia de la Geografía Política.

En este orden de ideas la densidad busca entender la distribución de los humanos sobre el territorio, la distancia pretende comprender la forma como la integración física permite la movilidad, y la división, la forma como lo local, lo nacional y lo internacional se interrelacionan.



Parque de Berrio,
centro de Medellín

En el caso de Antioquia, un Departamento cuya ubicación en un vértice del subcontinente suramericano le ha permitido aspirar a ser “La mejor esquina de América”, se cuenta con una extensión aproximada de 63.000 kilómetros cuadrados, una extensión de costas cercana a los 325 kilómetros lineales, con terrenos que van desde los valles y llanos hasta las mesetas y páramos, lo que permite la existencia de todos los pisos térmicos, atravesado por grandes ríos, que contiene además, grandes recursos naturales minerales y una biota que representa casi el doble de la de toda Europa. La densidad actual refleja el esquema centralizado de desarrollo que ha girado alrededor de la capital y del Valle de Aburrá, una de las nueve Subregiones en que se ha dividido el Departamento, las cuales albergan 125 municipios, cerca de 300 corregimientos y aproximadamente de 4.400 veredas. Esta realidad ha generado un desarrollo desequilibrado y excluyente para sus casi seis millones de habitantes.

Este territorio agreste ha dificultado la comunicación en las tres escalas geográficas: la local, la nacional y la internacional, y la división con respecto a sus situaciones internas y externas, refleja la complejidad en la cual se desenvuelve.

La tendencia mundial hacia la urbanización, era denunciada ya por J.F. Gravier por allá en 1947 con su texto “Paris y el Desierto Francés”, donde palabra más, palabra menos, describía a la Francia de la época como la realidad que se presentaba entre París y el resto de Francia, realidad no muy lejana a la que se presenta hoy en Colombia al mirar a Bogotá y el resto de Colombia, o en nuestro caso, a Medellín y al resto de Antioquia. En nuestro caso, la urbanización se ha realizado

de manera incipiente en algunos lugares, intermedia en otros y avanzada con respecto a la migración hacia el centro, agravada para nuestro país y nuestro departamento por la circunstancia del desplazamiento forzado a causa de los distintos tipos de violencias.

Las grandes concentraciones urbanas han permitido la configuración de una geografía económica departamental representada por las economías de escala y la aglomeración en la subregión central y por las economías de enclave en las otras ocho subregiones, afectadas todas, por los costos del transporte, los niveles de especialización, la movilidad de los factores y las migraciones espontáneas o forzadas.

Lo anterior ha llevado a plantear desde el Plan Estratégico de Antioquia, PLANEA, la necesidad de mirar el territorio desde otra perspectiva de ocupación territorial, teniendo en cuenta las características particulares del escenario geográfico. Así mismo, desde el Gobierno Departamental se ha impulsado el reconocimiento de las ZONAS como una nueva forma de entender el interior de las Subregiones, de las cuales son sus componentes. En el caso de la integración regional, seguimos dándole preeminencia a la comunicación con el resto del país, dejando rezagada la comunicación al interior del departamento. La actual preferencia por la figura de las dobles calzadas, dentro de la cual el más reciente anuncio es el Proyecto Corporativo Autopistas de la Montaña, muestra el interés por sacar adelante proyectos, que en su gran mayoría, tienen más de 50 años de haber sido enunciados y propuestos y que han sido bautizados de diferentes maneras, por distintos gobiernos, en distintas épocas.



Embalse La Tronera, Carolina del Príncipe

Antioquia cuenta con 125 municipios, cerca de 300 corregimientos y aproximadamente 4.400 veredas. Esta realidad ha generado un desarrollo desequilibrado y excluyente para sus casi seis millones de habitantes.

La discusión alrededor del tránsito de nuestra tradición económica hacia una nueva vocación económica, aprovechando nuestras potencialidades territoriales, debe servir de soporte cuando se decidan las infraestructuras de transporte a construir. No de otra manera se podrá aplicar la teoría de la importancia de la geografía en el desarrollo, como lo propone el Banco Mundial en su reciente informe.

Mientras criterios como el de la asociatividad no haga parte del discurso empresarial y del emprendimiento, la posibilidad de aprovechar las aglomeraciones, las economías de escala, la migración del talento humano hacia los lugares apropiados, el diseño de adecuadas y eficientes estructuras de transporte, serán solo una quimera.



Mercado campesino en la plaza de San Pedro de los Milagros

Metrocable, Zona Nororiental de Medellín



El acceso a los mercados, la administración de una creciente urbanización de manera ordenada, la unidad territorial que respeta la diversidad y la incluye en sus esfuerzos de desarrollo, el reconocimiento del lugar, de lo local y su relación con lo global, alrededor de la glocalización, son algunas de las estrategias que se deben implementar para pretender sobrevivir en un mundo signado por la concentración de la producción económica y de la riqueza, donde los niveles de vida divergen en vez de converger.

La proximidad geográfica o por medio de infraestructuras de transporte adecuadas a los grandes centros de consumo, a los grandes mercados, permitirá la activación del comercio intersectorial, donde cada localidad deberá precisar el tipo de bienes que ha de producir, ya sea primarios, intermedios o finales, con los cuales habrá de intentar construir sus factores diferenciales y sus particulares ventajas competitivas, de modo que sean reconocidas en esos escenarios.



Cerro Tusa en el Suroeste antioqueño

Visto de este modo, de acuerdo con la nueva metodología empleada por el Banco Mundial para su informe sobre el Desarrollo en el 2009, podemos advertir que aun cuando falta muchísimo camino por recorrer, Antioquia ha venido dando algunos pasos en la dirección correcta.

La densidad busca entender la distribución de los humanos sobre el territorio, la distancia pretende comprender la forma como la integración física permite la movilidad, y la división, la forma como lo local, lo nacional y lo internacional se interrelacionan.

Alianza de Antioquia por la Equidad.

Logros y Desafíos

Alberto Gómez

Consultor para la Competitividad,
Centro de Desarrollo Empresarial,
Universidad EAFIT

Introducción

El objeto es analizar el nivel de avance en el logro de los Objetivos del Milenio apelando a las tres (3) dimensiones: densidad, distancia y división, que documentan las transformaciones económicas a que alude el último informe sobre el desarrollo: "Informe sobre el desarrollo mundial. Una nueva geografía económica"¹

En la división político administrativa colombiana, el nivel local recibe el nombre de Municipio en tanto que Departamento es el correspondiente para el nivel regional. Uno de estos departamentos es Antioquia que está constituido por 125 municipios, los cuales han sido agrupados en nueve (9) Subregiones, donde la Subregión Valle de Aburrá comprende diez (10) municipios².

La adopción de los Objetivos de Desarrollo del Milenio - ODM -, en Antioquia, se tradujo en la constitución de la Alianza por la Equidad - AAE -. Funcionalmente, es una alianza público privada cuya misión es liderar el seguimiento del avance en las metas y su tarea es actuar como secretaría técnica del Consejo Asesor de Política Social en el departamento.

El texto está constituido por tres (3) partes. La primera, se ocupa de presentar una mirada del informe sobre el desarrollo mundial, orientado a extraer algunos elementos que coadyuven a orientar la misión encomendada a la AAE. La segunda, presenta el estado de los logros relacionados con los ODM y los desafíos a enfrentar. La tercera y final, presenta algunas consideraciones y elementos que podrían ser útiles para que la AAE se inserte y participe activamente en el necesario y urgente plan de choque para confrontar efectos de la crisis global en el empleo.

1 LA PROSPERIDAD

El informe del desarrollo mundial al ocuparse del incesante proceso de cambio en búsqueda del progreso por medio del desarrollo económico y las transformaciones que acarrea, ayuda a identificar sendas transitadas para avanzar en el nivel de prosperidad, finalidad que, igualmente, está en el norte de la AAE.

La prosperidad, pareciera, descansar en cuatro (4) ejes conductores:

- Desarrollo, como expresión del comercio de productos especializados - consecuencia de la división - ;
- Aglomeración, como efecto de la migración voluntaria o alentada en la búsqueda del bienestar y el progreso, aunque, en veces, acompañada de incomodidades - intervención de la densidad - ;
- Movilidad, como prioridad para propiciar el avance hacia la densidad y acortar distancia;
- Normativa, especificada en dos (2) dimensiones:
 - a) Desempeño concebido hacia la eficiencia económica;
 - b) Geográfica, que es el escenario de gestión de los gobiernos, según tres niveles: local, nacional e internacional.

A continuación, sucintamente, se describen algunos de los elementos vinculados o asociados con los cuatro (4) ejes mencionados.

I DESARROLLO

La senda hacia el desarrollo, según se presenta en el informe, parecería que se sustenta y depende de elementos diversos. Algunos se mencionan a continuación.

Un primer elemento diferenciador es la distribución espacial de la población. Ella genera, según el informe, tratamientos específicos, según dos (2) opciones:

¹ Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial. 2009

² En nivel de consumo es la segunda del país jalonado por Medellín que es la capital del departamento.



a) En las zonas que denomina fundamentalmente rurales, tres (3), parecieran ser los temas a observar:

—● La potencialidad del territorio. Significa determinar en qué dirección y en cuáles actividades económicas deben aplicarse los esfuerzos para alentar la densidad;

—● La tierra como recurso;

—● El acceso a servicios básicos de agua, saneamiento, educación y salud;

b) Urbanización. En este sentido diferencia dos (2) rutas de intervención:

—● En rápido crecimiento. Comprende los lugares donde es evidente el avance hacia la densidad.

—● Nivel avanzado. Distingue los lugares donde es necesario aplicar criterios o intervenciones desde la focalización por efectos de la densidad lograda.

El segundo elemento es aglomeración. Observada como tema, es conveniente repetirlo, debe interpretarse su incorporación como elemento a partir de la forma como se manifiesta la migración.

El tercer elemento es el tamaño de la aglomeración, porque según haya sido su dimensión, el proceso hacia el comercio, puede ser transitado por dos (2) caminos, así:



a) Individual. El tema destacado es la especialización. Recorrido que han elegido los países pioneros en el tránsito hacia el desarrollo, tanto por efecto del tamaño como del momento - Estados Unidos -;

b) Como bloque de países. Es la senda alterna y, por supuesto, más exigente porque tiene o se ha apoyado en tres (3) temas: integración - facilitar la movilidad -, escalamiento - profundizar en la densidad - e intercambio - beneficiarse de la especialización como expresión de la división -. Esta opción se observa en Asia Nororiental y en la Europa Occidental.

El siguiente elemento es el comercio como expresión del flujo de bienes y de capitales que lo conducen hasta situarlo en la cúspide: mercados mundiales.

II AGLOMERACIÓN

Observada como eje debe interpretarse como el efecto de la normativa, es decir, resultante de las intervenciones de política que aplican las autoridades en su propósito de generar transformaciones hacia el desarrollo.

III NORMATIVA

Las intervenciones normativas enfocadas hacia la dimensión desempeño han sido concebidas para impactar la eficiencia económica como tema. Han estado dirigidas hacia tres (3) mercados: la tierra; la mano de obra - el mercado laboral - y los productos - formas de generación de bienes y servicios -.

Las criterios de las intervenciones normativas concebidas para afectar la dimensión geografía, presentan características diferenciadoras según el nivel, así:

Local. Como tema para impactar la aglomeración, las intervenciones han sido: a) para alentar; b) para mantener.

Nacional. Este tema se ha utilizado para gestionar las disparidades en: a) recursos; b) nivel de calidad de vida.

Internacional. Como tema se ha empleado para gestionar el avance hacia los dos (2) tipos de mercados que atraen la atención del informe: globales y mundiales.



Cultivo de flores, Oriente antioqueño



Mujeres de la comunidad Kuna Tule, Urabá

IV MOVILIDAD

En el informe se le otorga la categoría prioridad. Observada como eje, debe apuntar hacia avanzar en el desarrollo territorial - distancia -, así:

- En consonancia con la normativa, debe lograr que las instituciones actúen para que funcionen los mercados de tierras y se ofrezcan los servicios básicos (educación, salud, saneamiento, seguridad y agua);
- Facilitar la adaptación como efecto de las intervenciones para conectar lugares luego de superadas las fases iniciales.

La AAE adoptó 25 metas para medir el avance en el logro de los ODM. Dichas metas fueron especificadas con periodicidad anual. La tabla de la página siguiente las categoriza según las tres (3) dimensiones del desarrollo que documenta el informe.

De su observación puede concluirse:

La Densidad como dimensión del desarrollo es la más significativa. En total 21 metas (equivalen al 84%), en segundo nivel la Distancia con tres (3) y la División con una (1) meta. En consecuencia, el mensaje tanto para la AAE como las dependencias responsables de la gestión de los servicios relacionados, señala que es apropiado concebir la gestión de las acciones según dos (2) enfoques:

Alianza de Antioquia por la Equidad Metas adoptadas para medir los objetivos del milenio

OBJETIVO DE DESARROLLO	METAS	Densidad	Distancia	División
1. ELIMINAR EL HAMBRE INFANTIL	1. Haber detenido y comenzado a reducir el nacimiento de niños y niñas con bajo peso al 5%.	X		
	2. Eliminar la desnutrición en niños y niñas menores de 14 años	X		
	3. Reducir al 20% el riesgo de inseguridad alimentaria en los hogares	X		
2. LOGRAR COBERTURA UNIVERSAL EN SALUD CON ACCESO, EQUIDAD Y CALIDAD	4. Cobertura universal en el aseguramiento al sistema general de seguridad social en salud	X		
	5. Acceso universal y sin barreras, a madres gestantes a controles prenatales, al parto institucional y a controles del posparto y del lactante	X		
	6. Acceso sin barreras y con calidad en salud al menor de 5 años	X		
	7. Cobertura universal en salud visual y auditiva a los niños y niñas hasta los 16 años	X		
3. GARANTIZAR UNA EDUCACIÓN CON CALIDAD Y PERTINENCIA	8. Atención primera infancia (menores de 5 años) para todos los niños y niñas de Sisbén 1 y 2	X		
	9. Cobertura universal en básica primaria, incluyendo el grado cero	X		
	10. Cobertura universal básica secundaria	X		
	11. Cobertura bruta en media del 90%	X		
	12. Reducir a 25% la deserción en educación superior	X		
	13. Aumentar a 160.000 la matrícula en técnica profesional y tecnológica	X		
	14. Garantizar la cobertura del servicio de agua potable, saneamiento básico electrificación y acceso a Internet para el 100% de instituciones y centros educativos	X		
	15. Aumentar al 80% la tasa bruta de absorción en educación superior	X		
	16. Porcentaje de niños y niñas diagnosticados con problemas auditivos que recibieron tratamiento.	X		
	17. Lograr que el departamento se ubique en los primeros 5 puestos en las pruebas SABER			X
	18. Erradicar el analfabetismo			X
4. PROMOVER LA PATERNIDAD Y LA MATERNIDAD RESPONSABLE	19. Aumentar a 10,6 los años promedio de educación de las personas entre 15 y 24 años	X		
	20. Erradicar el embarazo en niñas menores de 14 años y reducirlo al 15% en adolescentes	X		
	21. 100% de jóvenes de 10 a 26 años con acceso a programas de asesoría y consejería en salud sexual y reproductiva	X		
	22. Aumentar la convivencia en el hogar y reducir los índices de violencia intrafamiliar en 2/3	X		
5. CREAR OPORTUNIDADES PARA LA GENERACIÓN DE INGRESOS PARA LOS Y LAS JEFES CABEZA DE FAMILIA	23. 100% de padres y madres conocen sus responsabilidades frente a sus hijos e hijas	X		
	24. Mejorar las condiciones de la población ocupada e incrementar su ingreso promedio hasta 1,55 SMLV en promedio			X
	25. Disminuir la tasa de desempleo al 7% (10)		X	



a) En relación con los Objetivos Uno a Cuatro, es muy preciso: para garantizar el logro de las coberturas, en la formulación de los planes, la información para decidir tiene que aportar el suficiente conocimiento de las poblaciones objetivo de cada meta en tanto que durante la ejecución, el énfasis se le debe otorgar al avance del logro para garantizar eficiencia económica en la prestación, en síntesis, monitoreo continuo.

b) Respecto del objetivo Generación de Ingresos, la formulación de los planes demandará incorporar el efecto diferenciador derivado de la dimensión respectiva. Para la meta 24, primará reconocer e incorporar las potencialidades del territorio como factor determinante para alentar la densidad, en tanto que la toma de decisiones para la meta 25, la tarea debería enfocarse hacia dinamizar conexiones, concebidas y explícitamente formuladas, a partir de las particularidades de las Subregiones.

En el momento actual, la AAE está iniciando el proceso para construir el monitoreo de las acciones y el seguimiento en el avance de las metas. Un primer ejercicio de recolección de datos se realizó para medirlas hasta el 2007³. El número de respuestas recibidas para actualizar los 45 indicadores con que se mide el avance de las metas, es preocupante porque, en términos porcentuales, equivalió a recibir información para actualizar el 36,4% de los indicadores. Esta situación amerita intervenir, aunque es necesario reconocer que varios indicadores se alimentan con datos generados por

aplicación específica de instrumentos cuyas ciclos de recolección tienen periodicidad mayor a la anual y, para otros, la fuente es una institución diferente al nivel departamental, lo que demandará establecer acuerdos de cooperación y de apoyo, concebidos para garantizar el acceso oportuno a las variables para construir los indicadores.

Con la información disponible para el 2007, hay tanto logros como desafíos. La información presenta el estado del avance consolidado para el Departamento. Ellos son:

Eliminar el hambre infantil. Las cifras que muestran los indicadores con respuesta es que el avance es significativo, dado que sus valores se ocupan de intervenir la desnutrición infantil y el bajo peso al nacer. Al comparar el valor real con la meta, si bien existe un retraso, lo que evidencian los datos es que tanto el Programa Maná como las acciones de atención a la maternidad, están avanzando en forma consistente. Los retos están en lograr mayor cobertura en los indicadores, porque ello permitirá disponer de elementos para revisar el avance de las restantes metas.

Lograr cobertura universal en salud con acceso, equidad y calidad. En relación con este objetivo, la información de los indicadores tiene una mayor cobertura a diferencia del anterior. Es un hecho importante. Igualmente significativa es que la intervención de la mortalidad materna ha sido muy exitosa y el valor real es bastante inferior a la meta, hecho que unido a la cobertura del programa de vacunación infantil, permiten concluir que las dificultades sanitarias relacionadas con la maternidad



Mujer silletera, Santa Elena, Antioquia

³Véase la tabla anexa que presenta los valores para los indicadores con respuestas, tanto en metas (años 2005/2007) como resultados para 2007.

y los servicios orientados a la niñez temprana, han logrado niveles de resultado importantes. El reto, por lo tanto se orienta, además, de garantizar cobertura de datos respondidos, hacia incrementar la eficacia de acciones que disminuyan más drásticamente la mortalidad infantil.

Garantizar una educación con calidad y pertinencia. Para este objetivo, no obstante el número de metas que miden su avance, las respuestas tienen una alta cobertura. Este es un logro de significación, en particular, porque los datos enviados incluyeron información relacionada con nuevas variables que señalan el estado de la infraestructura dedicada a la educación. Los datos evidencian varios logros que son significativos:

- El avance en la cobertura de la básica en primaria (15 puntos porcentuales) por encima de la meta, al igual que el avance para reducir la deserción en la educación universitaria (11 puntos porcentuales);

- Un aspecto que llama la atención es que a pesar de los problemas en cobertura para la educación básica, la meta que mide el número de años de escolaridad promedio para las personas con edades entre 15 y 24 años, ya se alcanzó el valor esperado para el 2015. Es un hecho que amerita verificarse.

Los retos, además de la cobertura en básica secundaria, se orientan a hacia acortar distancias tanto en pruebas ICFES como SABER y, paralelamente, avanzar en la cobertura de las variables que miden el acceso a los servicios básicos en el interior de la infraestructura educativa.

Promover la paternidad y la maternidad responsable. Los valores de la meta y el real, aparecen iguales porque su medición inició en 2007 y se definió que, para dicho año, el valor real de los indicadores se registrara como meta.

Crear oportunidades para la generación de ingresos para los y las jefes cabeza de familia. Este objetivo tiene cobertura 100%, dado que es posible obtener la información necesaria para construir todos los indicadores con oportunidad y confiabilidad. En relación con el avance de las acciones específicas, aún es incipiente, ritmo que debería intervenir por efectos de la coyuntura de la economía.

El principal reto para la AAE es aprender del informe comentado, en las partes que alude a la conexión entre lugares, ciudades y zonas, dado que existe una brecha muy fuerte en el ingreso promedio que perciben quienes están ocupados en la Subregión Valle de Aburrá y las restantes.



Urbanización Mirador del Valle



Salón de clase, sector rural de Antioquia

Objetivo de Alianza de Antioquia por la Equidad Matriz de cumplimiento al año 2007

OBJETIVO	META	INDICADOR	METAS			REAL
			2005	2006	2007	
1. ELIMINAR EL HAMBRE INFANTIL	1. Haber detenido y comenzado a reducir el nacimiento de niños y niñas con bajo peso al 5%.	1. Porcentaje de niños y niñas con bajo peso al nacer.	8,97%	9,33%	8,85%	9,01%
	2. Eliminar la desnutrición en niños y niñas menores de 14 años.	4. Tasa de mortalidad por desnutrición en menores de 5 años X cien mil menores de 5 años.	8,64	5,38	2,89	3,70
2. LOGRAR COBERTURA UNIVERSAL EN SALUD CON ACCESO, EQUIDAD Y CALIDAD	4. Cobertura universal en el aseguramiento al sistema general de seguridad social en salud.	8. Porcentaje de población no asegurada a salud	9,80%	8,82%	7,84%	4,64%
		10. Tasa de mortalidad materna X cien mil nacidos vivos.	67,86	62,20	57,36	38,60
	6. Acceso sin barreras y con calidad en salud al menor de 5 años.	11. Tasa de mortalidad perinatal X mil nacidos vivos.	26,14	24,94	22,84	31,30
		14. Porcentaje de niños menores de 5 años que hayan recibido el esquema completo de vacunación.	95,00%	95,50%	96,00%	93,24%
3. GARANTIZAR UNA EDUCACIÓN CON CALIDAD Y PERTINENCIA	9. Cobertura universal en básica primaria, incluyendo el grado cero.	15. Tasa de mortalidad menores de cinco años X 100.000 menores de cinco años .	301,37	283,19	245,16	279,00
		19. Tasa de cobertura neta en grado cero.	76,00%	74,57%	71,82%	63,20%
	10. Cobertura universal básica secundaria.	20. Tasa de cobertura neta en básica primaria.	82,63%	78,24%	80,55%	95,81%
		21. Tasa de cobertura neta en básica secundaria.	69,15%	69,60%	69,41%	62,50%
	11. Cobertura bruta en media del 90%.	22. Tasa de cobertura bruta en educación media.	56,40%	58,75%	59,51%	49,89%
		12. Reducir a 25% la deserción en educación superior.	23. Tasa de deserción por cohorte. Técnica profesional			
	Universitaria		42,00%	40,32%	38,64%	49,50%
	13. Aumentar a 160.000 la matrícula en técnica profesional y tecnológica	24. Número de matriculados en técnica profesional y tecnológica, medidos en el primer semestre de cada año.	27,99%	31,80%	33,77%	33,77%
14. Garantizar la cobertura del servicio de agua potable, saneamiento básico, electrificación y acceso a Internet para el 100% de instituciones y centros educativos.		26. Relación computador/niño con acceso a Internet (9)				58
4. PROMOVER LA PATERNIDAD Y LA MATERNIDAD RESPONSABLE	18. Erradicar el analfabetismo.	30. Tasa de analfabetismo para las personas mayores de 15 años.	6,40%	5,39%	4,47%	6,83%
		31. Años promedio de educación para las personas entre 15 y 24 años.	NA	NA	NA	11,29
	19. Aumentar a 10,6 los años promedio de educación de las personas entre 15 y 24 años.	34. Tasa de mortalidad por cáncer de cuello uterino X cien mil mujeres.	7,01	6,98	6,72	5,90
21. 100% de jóvenes de 10 a 26 años con acceso a programas de asesoría y consejería en salud sexual y reproductiva.		35. Porcentaje de mujeres sexualmente activas que usan métodos anticonceptivos modernos de anticoncepción.	69,60%	72,64%	75,68%	75,68%
	38. Porcentaje de mujeres maltratadas físicamente por sus esposos.	38,00%	35,50%	33,00%	33,00%	
	39. Porcentaje de menores de cinco años maltratados.	43,50%	40,60%	37,70%	37,70%	
23. 100% de padres y madres conocen sus responsabilidades frente a sus hijos e hijas.	40. Porcentaje de niños menores de 5 años no deseados.	37,00%	33,30%	29,60%	29,60%	
	41. Porcentaje de participación de menores de edad trabajadores.	4,64%	4,14%	3,68%	3,52%	
5. CREAR OPORTUNIDADES PARA LA GENERACIÓN DE INGRESOS PARA LOS Y LAS JEFES CABEZA DE FAMILIA	24. Mejorar las condiciones de la población ocupada e incrementar su ingreso promedio hasta 1,55 SMLV en promedio.	44. Porcentaje de población afiliada al régimen contributivo.	42,73%	49,41%	51,72%	51,00%
	25. Disminuir la tasa de desempleo al 7% (10)	45. Tasa de desempleo.	12,20%	11,51%	10,91%	11,20%

El avance en el proceso del desarrollo sustentado en las transformaciones que lo determinan, según se mantiene en el informe, genera mensajes que debería trabajar explícitamente la AAE:

—● “El crecimiento económico tiende a ser desequilibrado desde el punto de vista geográfico, pero aún así el desarrollo puede ser incluyente a lo largo y ancho del territorio. Tratar de dispersar la actividad económica en el territorio significa desalentarla”.

—● “El avance hacia la densidad que se pone de manifiesto en la urbanización está estrechamente relacionado con la transformación de una economía agraria en industrial y posindustrial”.

Estos mensajes son aplicables al contexto de las subregiones como está dividido el departamento. El procedimiento sugerido es extraer aquellos elementos que pueden incorporarse para avanzar en las dimensiones Densidad y Distancia y el reto apunta a lograr que en el contexto funcional de la AAE se formulen, programen y ejecuten las intervenciones.

A continuación se enuncian temas o elementos que deberían ser objeto de estudio y análisis por la AAE para avanzar en su tarea misional:

- La actual coyuntura es una oportunidad excepcional para la AAE. En efecto, su misión y el contexto institucional en que opera, son factores favorables para convocar y liderar las diversas intervenciones que ameritan ejecutarse. En la actual coyuntura del país habrá que actuar:

1.) Dado que en Colombia hay una institucionalidad tanto privada como pública, que tiene como misión apoyar o privilegiar el desarrollo de la política social y los recursos que reciben son muy significativos, el reto, para todas, es aplicarlos eficiente y eficazmente en la generación de los diferentes servicios institucionales, donde el imperativo es agregarlos mayores significados, por las pérdidas en el empleo y en el ingreso que cabe esperar. En esta dirección sería muy importante que estas instituciones avanzaran en una doble vía. En los centros de consumo, unir esfuerzos para estructurar intervenciones concebidas para configurar y apoyar en su desarrollo, redes cuya tarea sea proteger la capacidad de compra de los hogares, especialmente de los estratos de los niveles inferiores. Divergentemente, en las zonas, regiones o lugares que son productoras, la tarea a emprender sería privilegiar apoyos integrados e integrales en beneficio del pequeño productor. De nuevo, las evidencias que aporta el informe constituyen un referente muy apropiado para formular estas intervenciones.

2.) Ajustar sus esquemas operativos para privilegiar desarrollos concebidos para que los efectos de las políticas públicas y de planes de choque generen efectos de corto plazo. En este sentido deberían operar como cajas de resonancia con un propósito doble: a) amplificar los resultados esperados; b) lograr que lleguen a los sujetos apropiados, es decir, garantizar la focalización con soporte en su amplia capacidad institucional y la relativa seguridad de acceso a los recursos denominados parafiscales que las nutren.

Comparativo de la estructura Subregional

Aporte de cada subregión al PIB de Antioquia

Santiago Álvarez Berdugo
 Unidad de Cooperación Nacional e Internacional
 COMFAMA

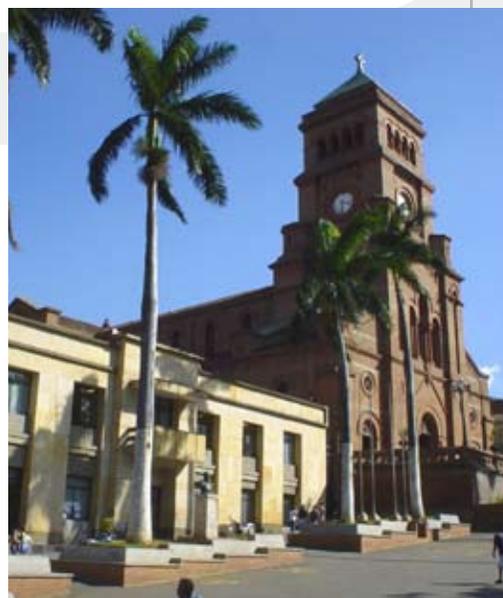
	Primer lugar	Segundo lugar	Tercer lugar	Cuarto lugar	
	2.002	2.003	2.005	Promedio de Participación	
VALLE DE ABURRÁ	71,66%	67,32%	58,46%	65,81%	
BAJO CAUCA	1,58%	2,51%	3,23%	2,44%	
MAGDALENA MEDIO	1,09%	1,74%	2,27%	1,70%	
NORDESTE	1,91%	2,51%	4,50%	2,97%	
NORTE	3,51%	3,95%	4,56%	4,01%	
OCCIDENTE	1,82%	1,88%	2,64%	2,11%	
ORIENTE	7,28%	7,73%	10,78%	8,60%	
SUROESTE	4,08%	4,53%	6,04%	4,88%	
URABÁ	7,07%	7,83%	7,52%		
TOTAL	100%	100%	100%		

Este cuadro permite observar el valor agregado generado por cada subregión del departamento de Antioquia durante los períodos 2002, 2003 y 2005. No obstante se observa un descenso del porcentaje de participación del Valle de Aburrá durante estos períodos, pero aún sigue siendo la que más valor agregado genera en el Departamento. El segundo y tercer lugar, se disputa entre las subregiones de Oriente y Urabá, siendo la primera la que en promedio ocupa el segundo lugar, y el cuarto lugar es ocupado por el Suroeste.

Si analizamos el valor agregado por ramas de actividad económica para el año 2005 se observa lo siguiente:

Valle de Aburrá:

Genera alrededor del 58% del producto interno bruto (PIB) de la región, y es la subregión que aporta el más alto porcentaje, y casi el total, al PIB en ramas económicas como: establecimientos financieros, seguros, inmuebles, entre otros, con una participación porcentual del 91.33%; en energía, agua y gas, con una participación porcentual de alrededor del 85%; y en el sector de la construcción, con una participación porcentual de alrededor del 74%. Cabe resaltar que la vocación industrial de esta Subregión también lo lleva a aportar un alto porcentaje de la industria con el 70%, aunque se nota una disminución de participación en los últimos períodos, pues en el 2002 aportaba casi el 90%. La razón de este descenso se explica en gran medida a la relocalización de algunas empresas. En el Valle de Aburrá "se asientan grandes y medianas empresas agroindustriales, que le agregan valor a algunos productos primarios como el cacao, la carne, la leche, las frutas y las verduras. Este territorio es el principal mercado de destino de una parte importante de la producción primaria del departamento como panela, papa, frutas y verduras"¹. En esta subregión Medellín se muestra como un centro de Desarrollo de acuerdo al Departamento Administrativo de Planeación de la Gobernación de Antioquia².



Municipio de Girardota

¹ Comisión Tripartita. Agenda Interna. Estrategia de competitividad para Medellín, el Valle de Aburrá y Antioquia, 2006, página 46.

² Ver Atlas Geoestratégico de Antioquia, capítulo 5, Centros de Desarrollo.

Bajo Cauca



Búsqueda de oro

Su estructura económica se basa principalmente en la minería, actividad que tuvo una participación porcentual del 18.35% del total de esta actividad en el Departamento. No obstante en el 2003 se consolidaba como la primera subregión minera y en el 2005 se observa que la subregión del Nordeste y el Magdalena Medio la desplazan de este lugar, aportando el 27.46% y 20.86%, respectivamente. Las actividades agropecuarias, la pesca, la silvicultura, y la producción agrícola de arroz y yuca siguen siendo importantes para esta Subregión. Es una Subregión que importa alimentos, no transforma lo que produce, pero sí lo exporta. Caucasia, principal núcleo urbano, es más un sitio de paso que el centro comercial y productivo de la subregión. Se debe resaltar que actividades como el comercio, la hotelería y los restaurantes muestra un incremento que pasa del 0.76% en 2003 a 4.59% en 2005.

Magdalena Medio:



Ganadería

Muestra una actividad económica fundamentalmente minera, pero es conocida como una región ganadera. La minería de esta Subregión representada en oro, calizas y petróleo, aportó al departamento el 20.86% con respecto al total de esta actividad, aunque no muestra una capacidad de arrastre sobre los demás sectores de la economía, "dado que opera de manera dispersa y en forma de enclave"³. En actividades agropecuarias como la silvicultura, la pesca y la producción de yuca, maíz y cacao aportó el 3.65%. Muestra un incremento del 3.24% en actividades como hoteles, restaurantes y comercio.

Dada su ubicación estratégica en el contexto nacional, Puerto Berrío es el principal núcleo urbano. Esta ciudad muestra un gran potencial para convertirse en un nodo de transporte multimodal, así como en un centro industrial y de servicios, posición que no se ha aprovechado de manera suficiente, ya que en el 2005 su aporte fue solo de 0.93% al total de esta actividad en el Departamento.

Nordeste:



Antiguo tren de Cisneros

Es un territorio que fundamenta su economía en la minería, aportando la mayor producción al total de esta actividad con el 27.46%, siendo el primer productor de oro de veta del departamento. La silvicultura, la pesca y el sector agroforestal con caña panelera, café, yuca y plátano han tenido un fuerte repunte siendo superado en su aporte del 18.32% solo por la subregión de Urabá con el 24.60%. "Su gran potencial está en la explotación racional de los bosques, en el aprovechamiento de los espejos de agua para desarrollar la piscicultura y en el desarrollo de una actividad pecuaria moderna⁴.

³Comisión Tripartita. Agenda Interna. Estrategia de competitividad para Medellín, el Valle de Aburrá y Antioquia, 2006, página 47.

⁴Idem.

Norte:

En períodos anteriores al año 2005 mostró una economía fundamentada en el sector agropecuario, pero las cifras muestran un incremento en la actividad minera aportando 14.74% al total de esta actividad. Esta subregión se especializa en la producción de papa, frutas de clima frío, caña panelera y café; cuenta con un “modelo agroindustrial exitoso (Colanta), que integra la pequeña producción lechera, la agroindustria y la comercialización, garantizando la compra y los precios de la leche y facilitando la transferencia de tecnología al pequeño productor”⁵. Yarumal y Santa Rosa son los principales núcleos urbanos de esta subregión en actividades como la prestación de servicios y el comercio.



Ganado lechero

Occidente:

Su economía es una de las que menos aporta al producto departamental (solo 2.64% del PIB en 2005). “Se destaca la producción de café y la caña panelera. Predomina la labor campesina, que combina estos productos con los cultivos de pancoger, en condiciones de productividad muy bajas. Por sus suelos es recomendable el desarrollo de proyectos de reforestación en gran escala para fines de protección y de comercialización”⁶. Las actividades económicas de esta subregión que más aportaron al PIB del departamento fueron el comercio, hoteles y restaurantes con una participación del 4,12%, que no es muy representativa. Uno de los principales centros de esta región es el municipio de Santa Fe de Antioquia, que aporta con su industria turística.



Puente de Occidente

Oriente:

Esta subregión es la segunda economía en importancia del departamento aportando el 10,78% del producto interno bruto. “Su cercanía con el Área Metropolitana facilita la integración funcional con el Valle de Aburrá, al que provee de una parte importante de los alimentos que requiere, así como de energía eléctrica, agua y materias primas naturales como el cemento, la madera y algunos minerales. En su territorio se localiza el complejo hidroenergético más importante del país: la represa de Guatapé”⁷. Ofrece al departamento diferentes oportunidades de turismo, y en el 2005 se ubicó como la segunda Subregión que más aportó a las actividades de comercio, hoteles y restaurantes con un 8.68% del total. Su economía se concentra en pocos productos: café, papa, hortalizas y flores, estas últimas se exportan al mercado internacional. Dispone de un sistema urbano bien articulado y de apropiadas infraestructuras de comunicaciones, lo cual permite que actividades económicas como transporte y almacenamiento, aporten el mayor porcentaje al PIB de esta Subregión: 35.23%. Rionegro se muestra como el principal centro de desarrollo de acuerdo al Departamento Administrativo de Planeación de la Gobernación de Antioquia⁸, seguido por La Ceja.



Represa de Guatapé

⁵Idem, página 48.

⁶Idem.

⁷Idem, página 49.

⁸Atlas Geoestratégico de Antioquia, capítulo 5, Centros de Desarrollo

Suroeste:

Aportó el 6.04% al PIB del Departamento. Es conocida como una región cafetera y en los últimos años ha ganado importancia la producción de frutas. Las actividades agropecuarias, de silvicultura y pesca representaron el 11.58% al total de este tipo de actividades en el departamento. Hace parte del eje cafetero colombiano. "Las buenas condiciones de los campesinos dedicados a la caficultura, la existencia de centros urbanos de importancia y la densidad de población, se expresan en una demanda importante en la región. Esto explica la estructura diversificada de la economía subregional"⁹. Se resalta un incremento en las actividades de comercio, hoteles y restaurantes, pasando de aportar el 5.00% al total de esta actividad en el departamento en 2002 a aportar 8.13% en el 2005. En esta subregión Andes se muestra como un centro de Desarrollo de acuerdo al Departamento Administrativo de Planeación de la Gobernación de Antioquia¹⁰.



Cultivo de café

Urabá

Aportó el 7.52% a la economía departamental. Se caracteriza por su gran aporte a las actividades agropecuarias, de silvicultura y pesca con un 24.60%, aunque la subregión del Nordeste le ha ganado participación en estas actividades, comparando los datos del año 2003 y 2005. Un alto porcentaje de la actividad agrícola se concentra en la producción de plátano y banano. "La ganadería ocupa una parte importante de las tierras, pero su aporte a la economía subregional es muy pequeño por su baja productividad. Sus potencialidades son grandes, dada la localización estratégica para la comercialización y transporte de productos a mercados externos; también, en relación con el mercado interno, por sus posibilidades de comunicación con el centro del país y con Medellín"¹¹. En esta subregión Apartadó y Turbo se muestran como centros de desarrollo de acuerdo al Departamento Administrativo de Planeación de la Gobernación de Antioquia¹².



Recolección de banano

⁹ Comisión Tripartita. Agenda Interna. Estrategia de competitividad para Medellín, el Valle de Aburrá y Antioquia, 2006, página 50.

¹⁰ Atlas Geoestratégico de Antioquia, capítulo 5, Centros de Desarrollo.

¹¹ Comisión Tripartita. Agenda Interna. Estrategia de competitividad para Medellín, el Valle de Aburrá y Antioquia, 2006, página 51.

¹² Atlas Geoestratégico de Antioquia, capítulo 5, Centros de Desarrollo.

Participaciones Porcentuales en las actividades económicas, por Subregión 2005

	VALLE DE ABURRÁ	BAJO CAUCA	MAGDALENA MEDIO	NORDESTE	NORTE	OCCIDENTE	ORIENTE	SUROESTE	URABÁ	Aporte de la actividad al PIB de Antioquia
ACTIVIDADES ECONÓMICAS										
Agropecuario, silvicultura y pesca	12,52%	3,48%	3,65%	18,32%	10,92%	3,80%	11,13%	11,6%	24,60%	9,06%
Minería	6,13%	18,39%	20,86%	27,46%	14,74%	0,23%	2,74%	9,5%	0,00%	1,94%
Industria	70,63%	1,63%	0,93%	3,20%	3,55%	2,04%	9,24%	5,4%	3,41%	19,38%
Energía, gas y agua	84,79%	1,05%	0,95%	0,94%	1,86%	1,09%	5,36%	2,4%	1,58%	4,27%
Construcción	74,24%	0,91%	1,63%	0,72%	1,79%	0,76%	13,85%	1,9%	4,23%	7,22%
Comercio, hoteles y restaurantes	54,76%	4,59%	3,73%	3,61%	4,34%	4,12%	8,68%	8,1%	8,04%	13,41%
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	36,69%	2,23%	1,90%	2,13%	7,17%	3,08%	35,23%	7,0%	4,56%	7,15%
Estab.financieros, seguros, inmuebles y otros	91,33%	0,47%	0,30%	0,33%	0,98%	0,42%	3,23%	1,8%	1,18%	5,46%
Servicios sociales, comunales y personales	61,00%	4,15%	1,69%	2,92%	3,86%	3,10%	8,85%	5,7%	8,69%	32,11%
										100%

Fuente: Anuario Estadístico de Antioquia 2007

Densidad Poblacional vs. Población

A continuación se mencionan los tres municipios con mayor densidad poblacional de cada una de las 9 subregiones de Antioquia:

Valle de Aburrá	Itagüí 14,644	Medellín 6065	Copacabana 3853
Bajo Cauca	Caucasia 69	El Bagre 30	Zaragoza 27
Norte	Don Matías 108	San Pedro 104	Guadalupe 72
Nordeste	Cisneros 205	Santo Domingo 41	San Roque 40
Suroeste	Amagá 336	La Pintada 125	Santa Bárbara 124
Occidente	San Jerónimo 78	Sopetrán 63	Heliconia 54
Oriente	Rionegro 553	Marinilla 422	La Ceja 373
Urabá	Apartadó 248	Carepa 126	Chigorodó 108
Magdalena Medio	Puerto Triunfo 49	Puerto Berrío 36	Puerto Nare 27

En el siguiente cuadro se mencionan los tres municipios con mayor población de cada una de las 9 subregiones de Antioquia:

Valle de Aburrá	Medellín 2,316,853	Bello 404,844	Itagüí 248,950
Bajo Cauca	Caucasia 96,871	El Bagre 47,514	Tarazá 36,682
Norte	Yarumal 43,491	Santa Rosa de Osos 32,923	San Pedro 23,855
Nordeste	Segovia 37,154	Remedios 25,214	Yolombó 21,541
Suroeste	Andes 43,290	Urrao 41,111	Amagá 28,192
Occidente	Dabeiba 23,776	Santa Fe de Antioquia 23,522	Frontino 18,583
Oriente	Rionegro 108,556	La Ceja 48,879	Marinilla 48,585
Urabá	Apartadó 148,745	Turbo 135,967	Chigorodó 65,414
Magdalena Medio	Puerto Berrío 42,038	Puerto Triunfo 17,745	Puerto Nare 17,539

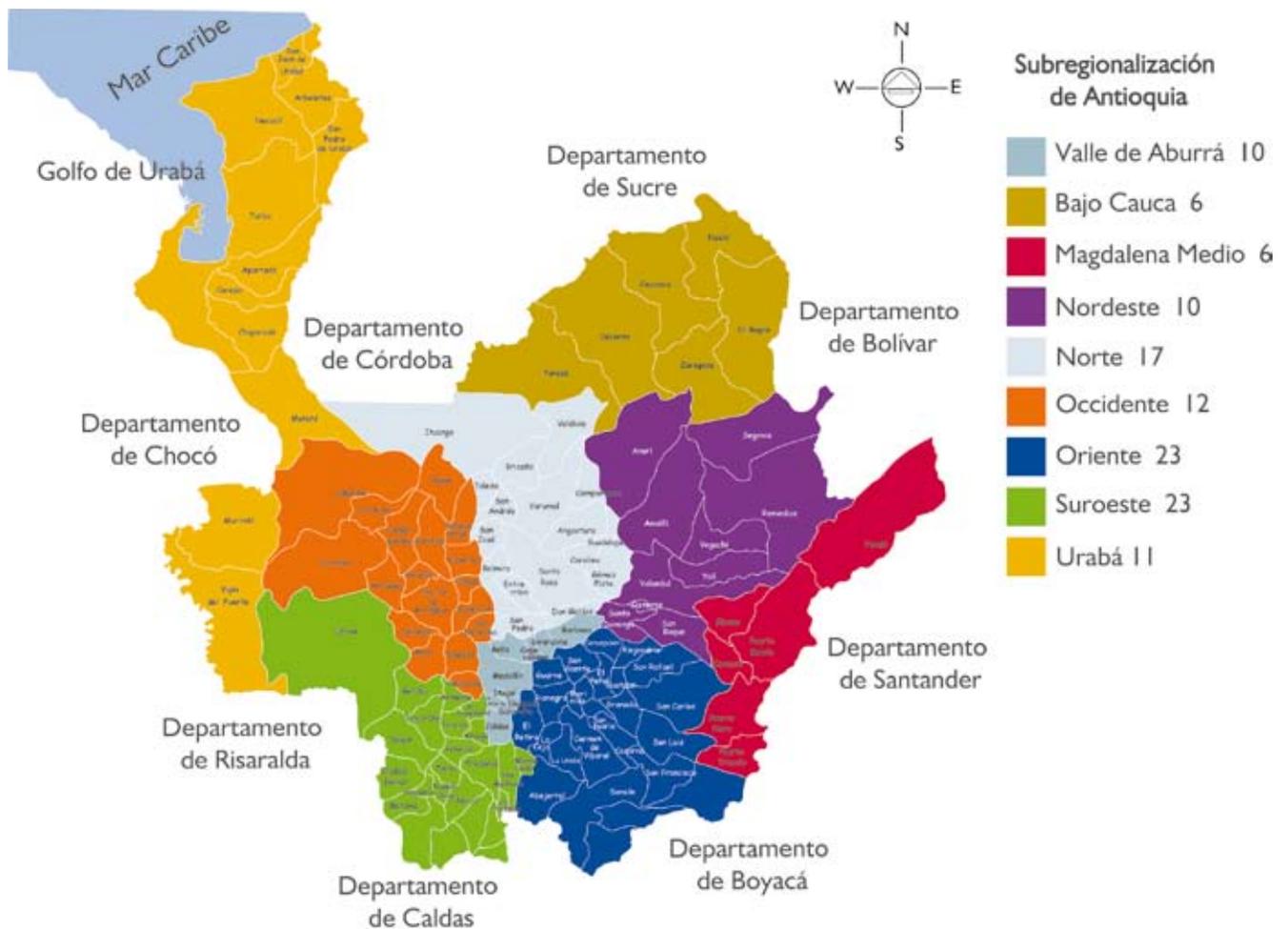
Fuente: http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/ProyeccionMunicipios2005_2009.xls

MAPAS DE ANTIOQUIA

Descripción y mapeo de la geografía económica de Antioquia

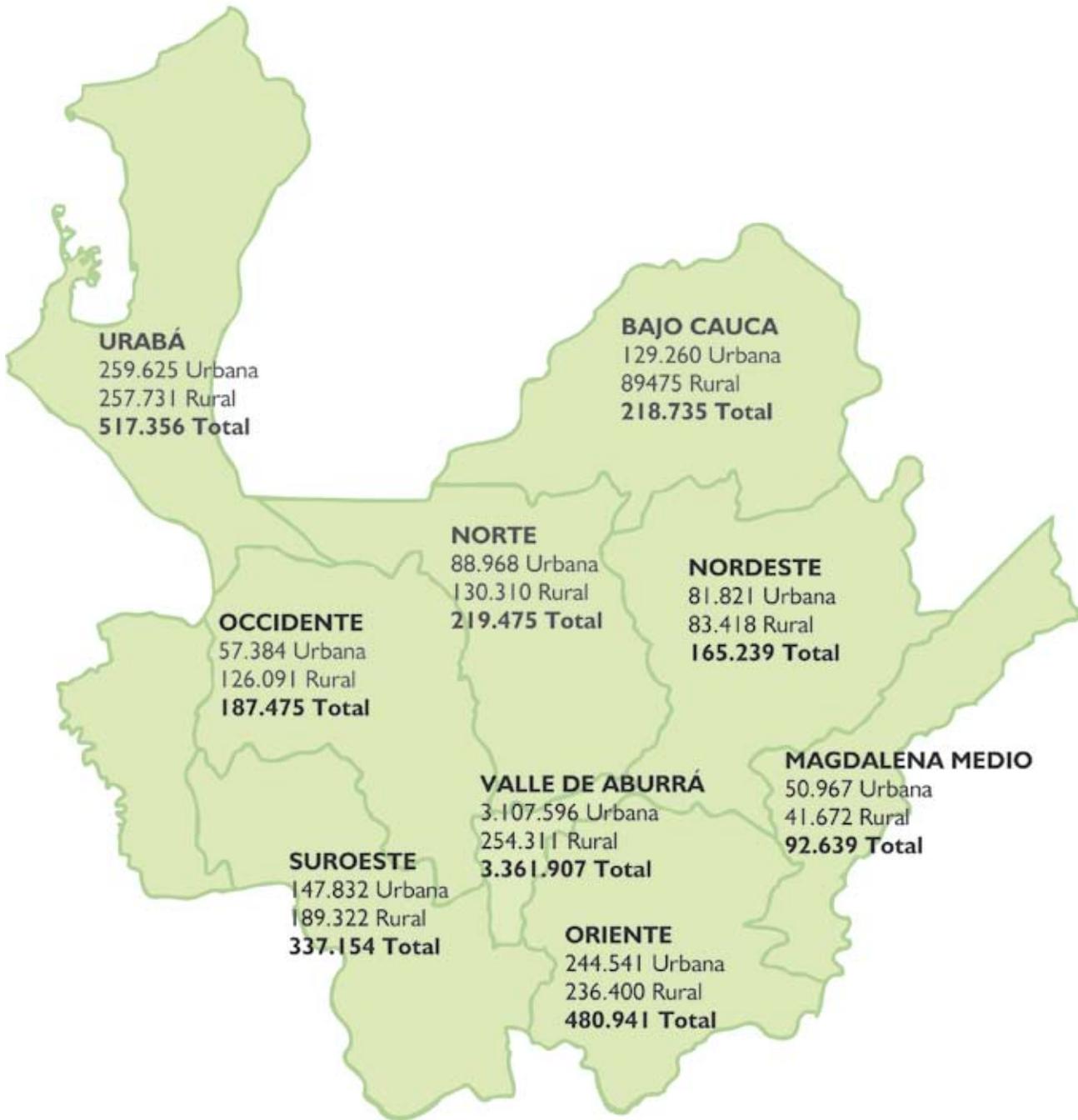
Algunos de los mapas utilizados en esta sección han sido extraídos del libro Atlas Geoestratégico de Antioquia, Plan Estratégico de Antioquia, PLANEA, diciembre de 2005, primera edición; y otros han sido suministrados por la empresa Acierto Consultores.

● Mapa de Antioquia por Subregiones

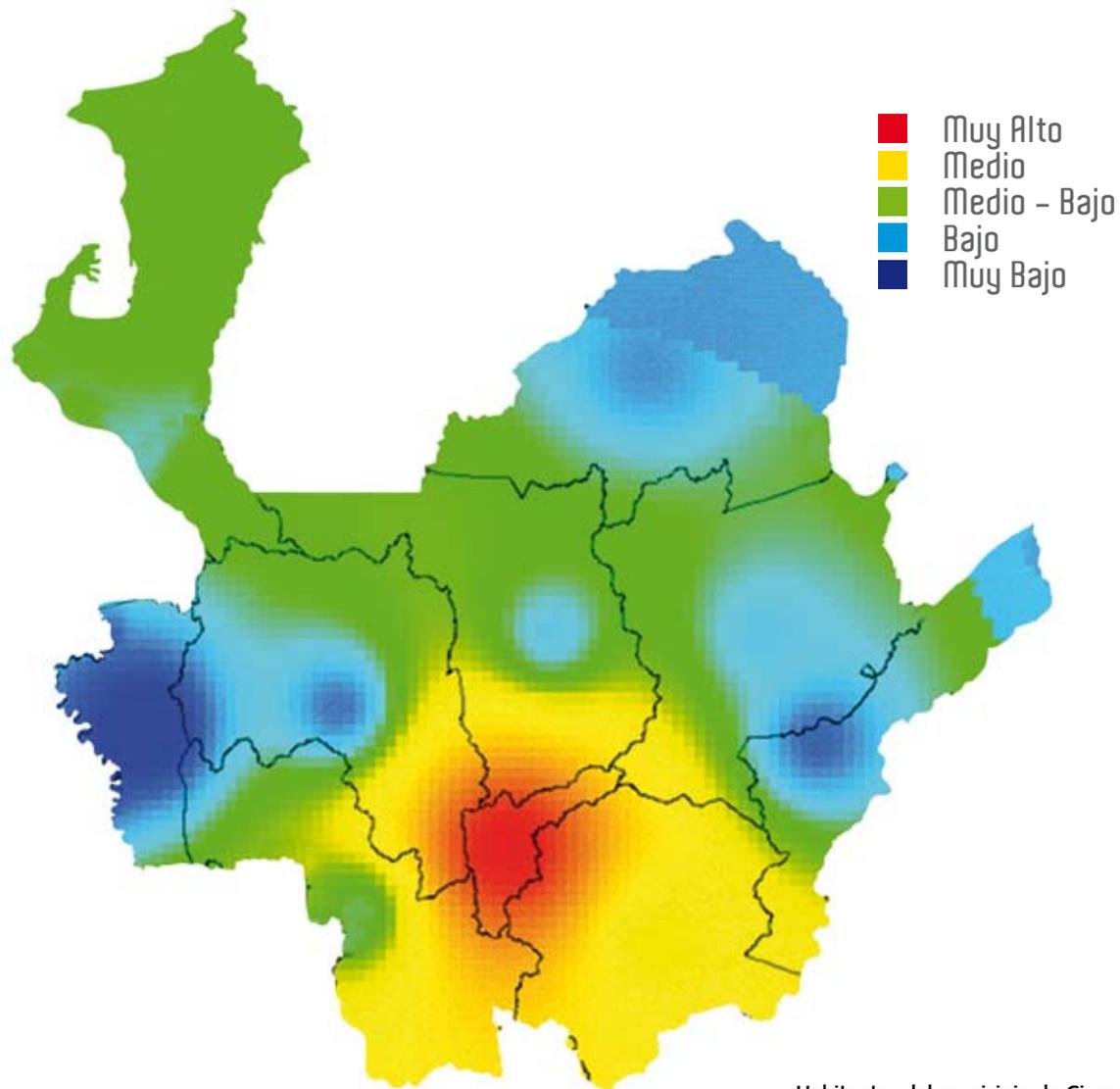


Antioquia tiene 125 municipios divididos en 9 regiones geográficas.

Población total por subregiones año 2004



Concentración de la población en Antioquia

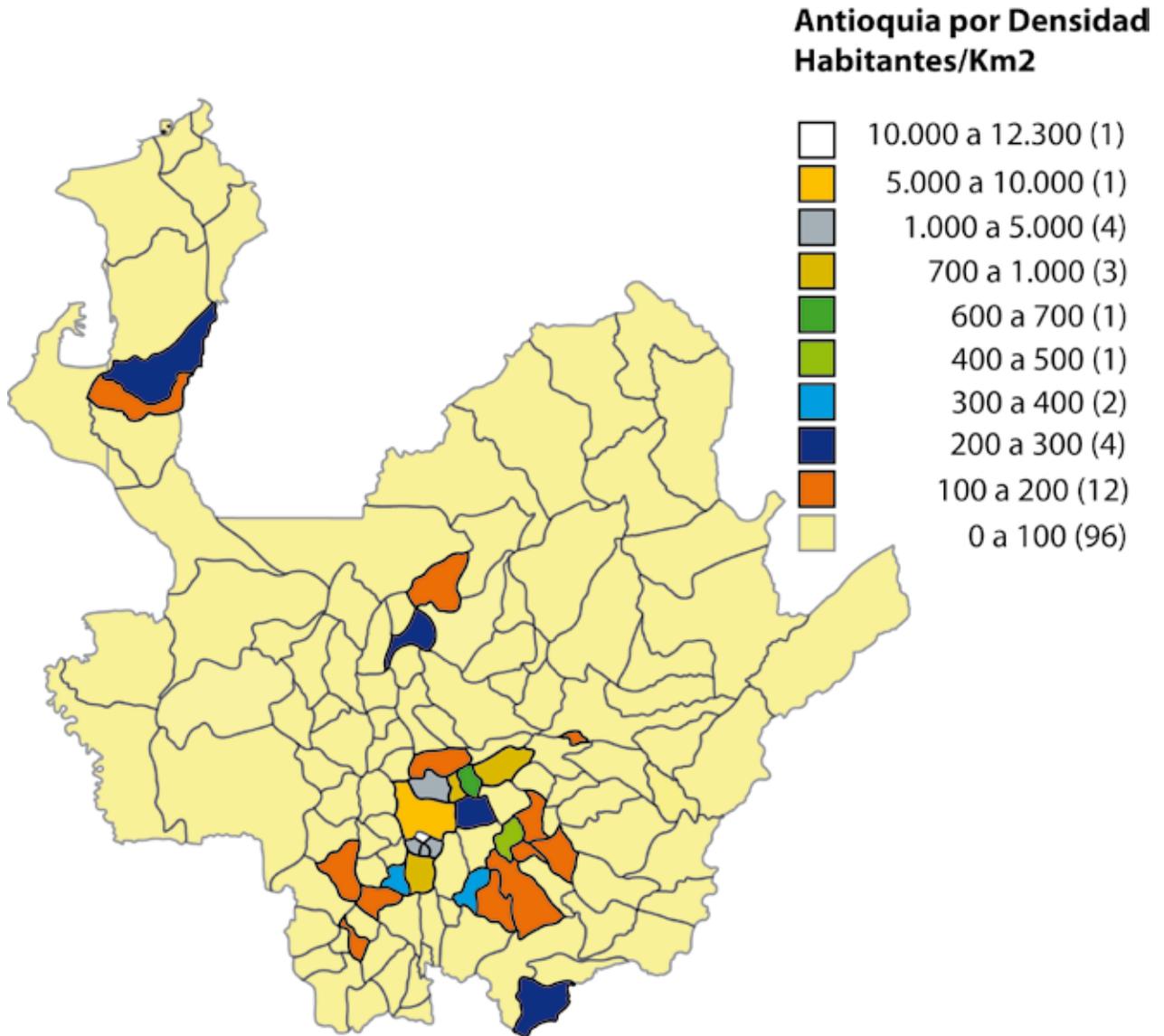


Habitantes del municipio de Cisneros

La mayor concentración de la población se presenta en el Valle de Aburrá, con concentraciones secundarias en Urabá, Bajo Cauca y Oriente, y algunos municipios adicionales como Urrao, Andes, Sonsón, Yarumal y Puerto Berrío.

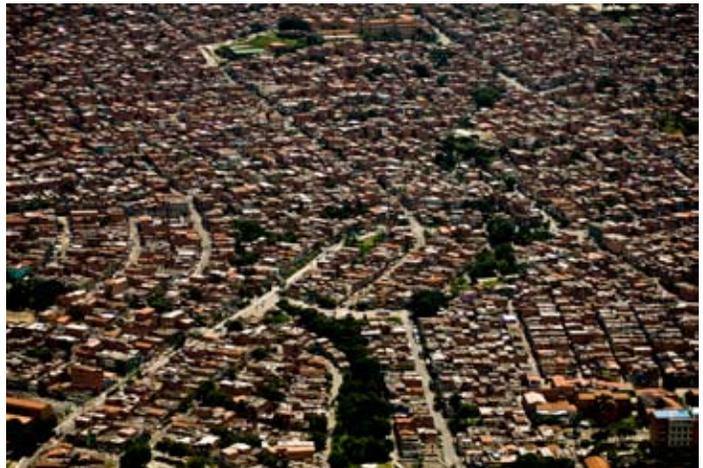


Densidad Poblacional

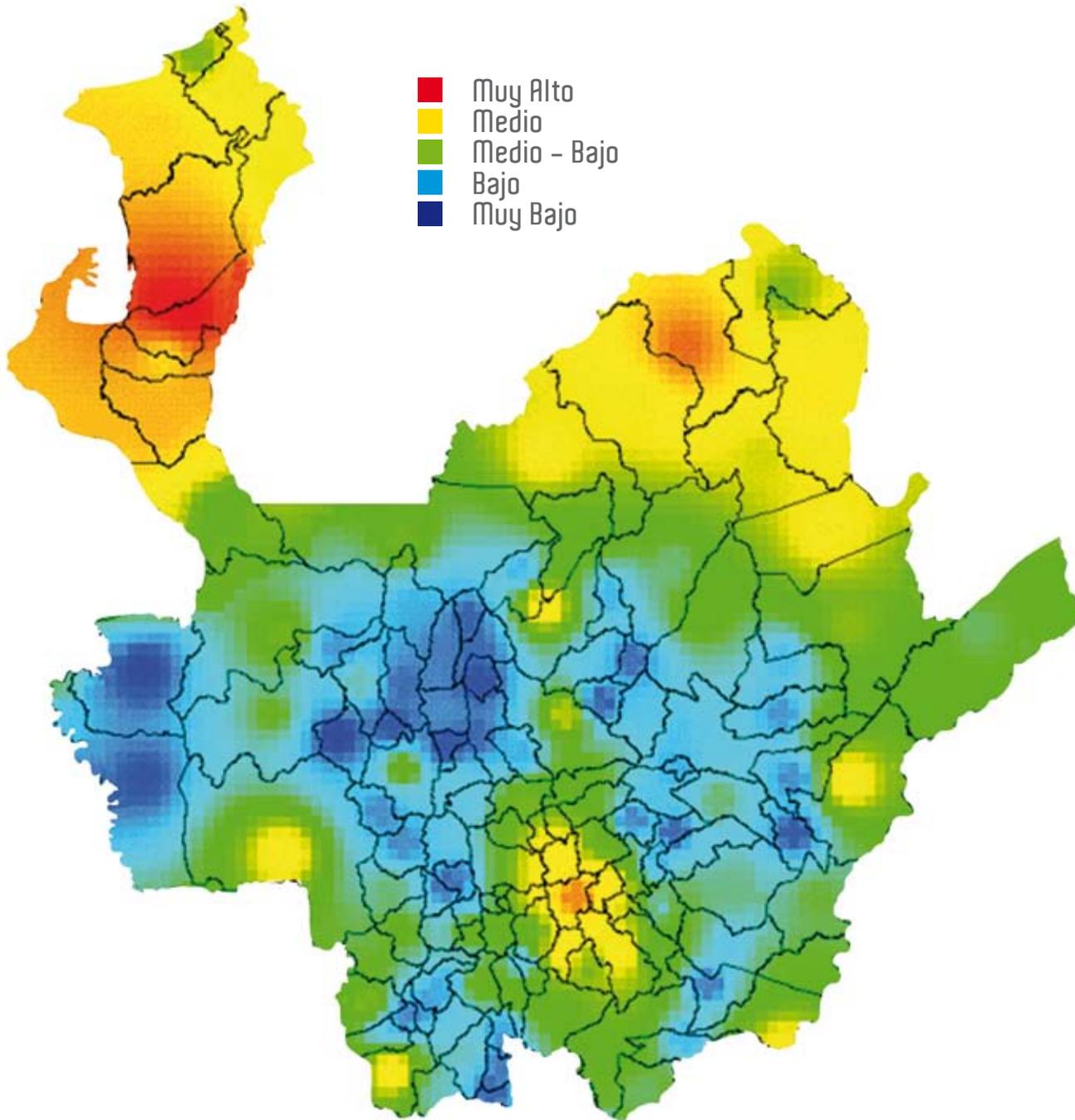


Sector de la ciudad de Medellín

La mayor densidad por municipio, corresponde a los del Valle de Aburrá, entre ellos Itagüí y Medellín. Por fuera sobresalen los del Oriente Cercano, Apartadó, Amagá y Cisneros.

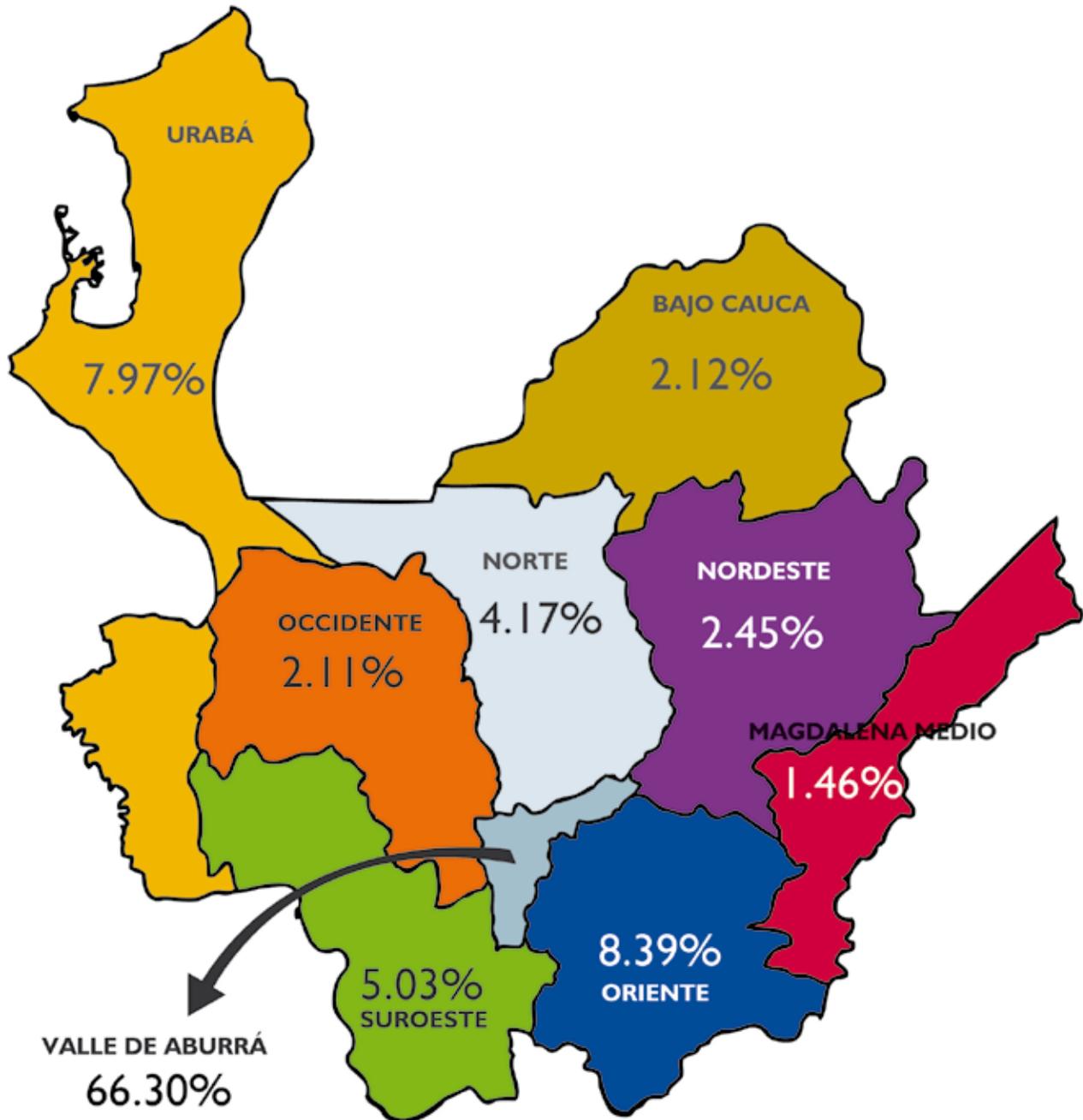


Concentración de la población sin área metropolitana



Si no se tiene en cuenta el Valle de Aburrá, la mayor concentración se presenta en Urabá (565.000 habitantes), Oriente Cercano (350.000 habitantes) y Bajo Cauca (250.000 habitantes).

Participación porcentual de las Subregiones en el PIB de Antioquia

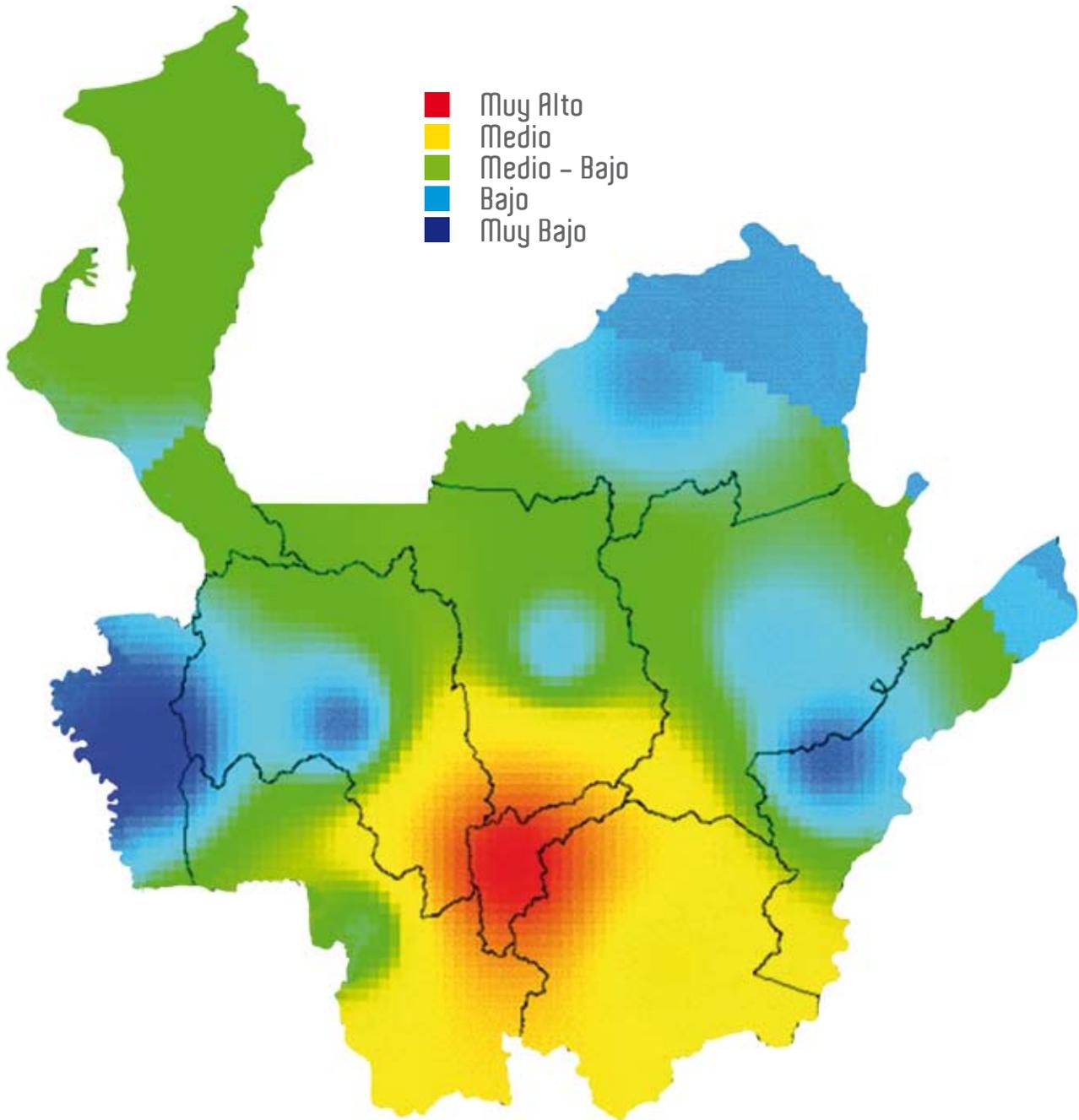


Participación porcentual de las Subregiones en el PIB de Antioquia por actividad



DENSIDAD ECONÓMICA

Valor agregado según ramas de actividad económica

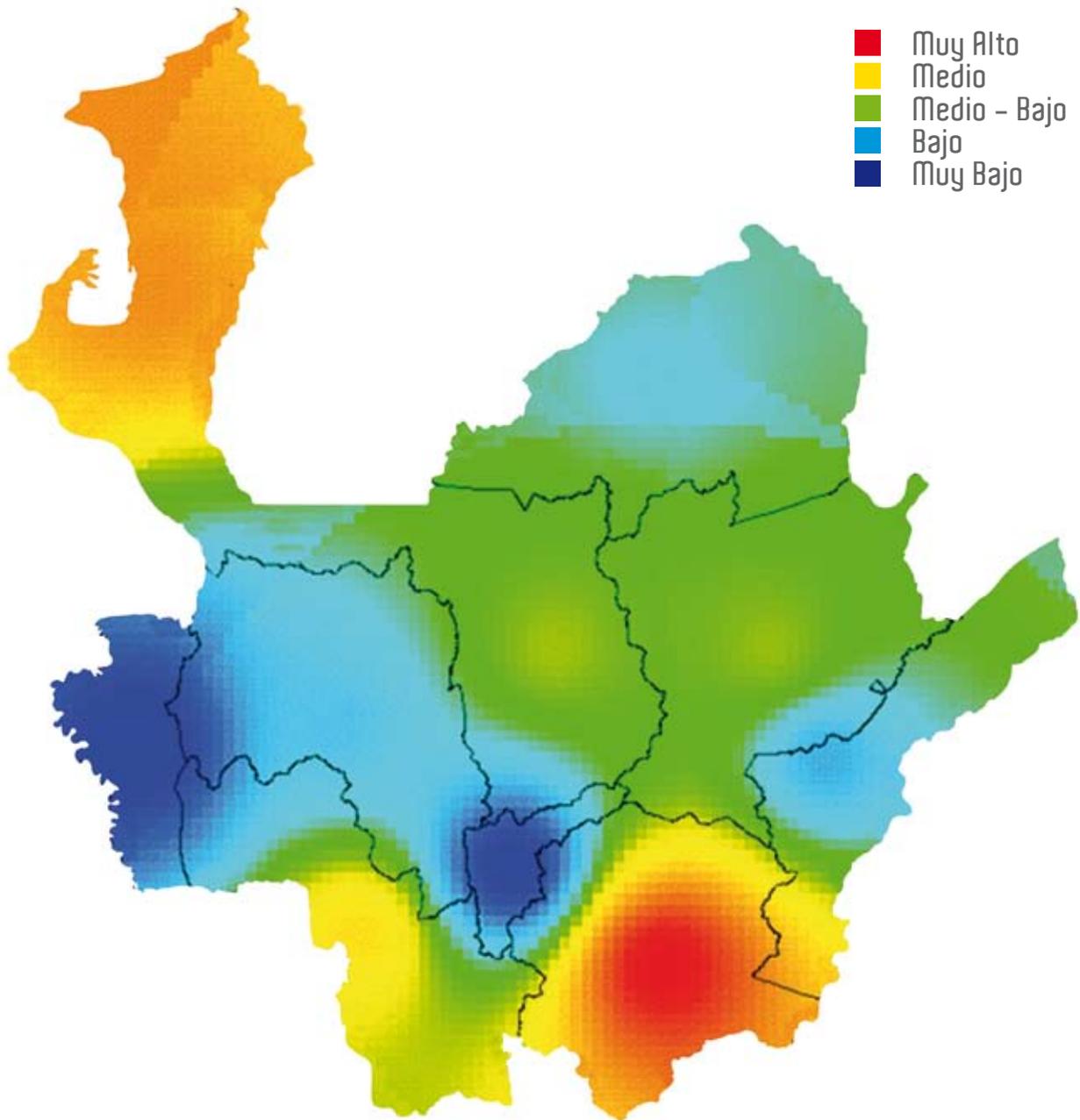


La mayor concentración económica está en el Valle de Aburrá y le siguen en orden la región del Oriente Cercano, Suroeste y Urabá.



DENSIDAD ECONÓMICA

● Valor agregado según ramas de actividad económica sin el Valle de Aburrá



Ubicación de las 100 empresas más grandes de Antioquia



Principales productos de exportación para el Departamento



Potencialidades exportadoras de las Subregiones hacia Estados Unidos



Vías



-  Vías Departamentales
-  Vías Nacionales
-  Ferrocarril

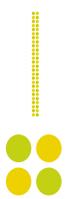


Límites de Antioquia





Aeropuertos de Antioquia



La posibilidad de ser rico de otra forma

Desafíos y oportunidades en el actual escenario mundial

El Informe sobre el Desarrollo Mundial 2009 del Banco Mundial "Una Nueva Geografía Económica" (IDM 2009), plantea una serie de desafíos y oportunidades para países que como Colombia están en vías de desarrollo. Hace un llamado de atención sobre la forma en que se ha de seguir entendiendo la geografía económica a nivel local, nacional e internacional como condición para alcanzar el desarrollo económico con todo lo que ello implica.

No basta con anhelar el desarrollo, hay que buscarlo y para eso, el actual escenario mundial exige a los países y a las regiones (entendidas como zonas por el IDM 2009) medidas coordinadas y planeadas entre los distintos actores sociales, si quieren enrutarse por las vía del desarrollo, aunque hay que tener cuidado de que impacten todas las dimensiones del ser humano tanto a nivel personal como social.

Y es que hoy, ya no es rico solo el que educado en la libertad y la autonomía se gobierna a sí mismo, generando riqueza a través del ahorro, la productividad o el consumo; si no y sobre todo, el que sabe lo que es capaz de hacer y, como tal, lo asume. En esa dinámica se requiere de un Estado que posibilite la consecución de riqueza a sus asociados como una forma de proveérsela a sí mismo. *"Lo que debe hacerse es totalmente claro. La historia nos lo ha enseñado muchas veces. Técnicamente no resulta difícil. Una rápida recuperación es posible, si hay un gobierno nacional efectivo que sea capaz y que tenga la voluntad de hacerlo¹."*

Por ello, un Estado será rico no precisamente por garantizar únicamente libertad y riqueza a través de la educación, sino por saber plantear a sus ciudadanos metas comunes en las que se avizoren sus posibilidades reales en el contexto de un mundo que ya no es igual. La riqueza personal, regional y nacional se obtiene por otros medios; esto es, hay otras formas de ser rico. *"La creación de la riqueza exige que se alcance y se sostenga un cierto grado de tensión y equilibrio entre las necesidades de los individuos y las de la comunidad"²*, en el que Universidad, Sector Productivo y Estado dialoguen con la intención de hacerse entender y querer entenderse.

Si se pregunta por qué existen las dos zonas tecnológicas más grandes de Estados Unidos, el Valle del Silicio y la Ruta 128, la respuesta se encuentra, en parte, en las

Y es que hay Estados, regiones o zonas que no llegaron a ser lo que son, como fruto del azar, sino porque conocieron y definieron muy bien lo que querían y qué medios debían utilizar para alcanzarlo.

Recolector de flores, Oriente antioqueño



1. THUROW, Lester. Construir Riqueza. Buenos Aires Javier Vergara, 2000. p. 304.
2. Ibíd.; p. 284.

Carlos Mario García Ramírez
 Director de Investigaciones
 Universidad San Buenaventura

grandes instituciones educativas (Berkeley y Stanford, Harvard y el MIT), pero en Estados Unidos existen otros lugares con grandes universidades. La génesis de estas grandes instituciones se halla en los bancos que estaban dispuestos a hacer préstamos sobre la base de *buenas ideas* y que no necesitaban de la existencia de activos físicos como garantía ³, (resaltado fuera del texto original).

Desde la geopolítica, por ejemplo, la geografía no puede ser un discurso hueco y memorístico. Hay que enseñar *“qué significa, desde el punto de vista cultural, social y económico, ser del trópico y no de un país de estaciones o qué ha significado la montaña en la vida económica y cultural del país... pensar la geografía no sólo como espacio, sino ante todo como condición de vida humana”*⁴.

Un país como Colombia y específicamente una región como Antioquia, con su particular ubicación geográfica, las más de las veces desperdiciada, tendrá que repensarse y enrutar todos sus esfuerzos como sociedad, enfrentando la disyuntiva que el mismo IDM 2009 le plantea, en el sentido de optar por desarrollar centros urbanos que generen una nueva dinámica económica, política, social y cultural, así haya que a otras regiones un poco más desatendidas pero que a la postre resultarán beneficiadas, o buscar atacar a la vez la resolución de los problemas a escala general y que los resultados de pronto no sean tan efectivos.

Lo anterior porque en tal dirección, sostiene el IDM, el desarrollo tiene tres atributos que han sido las más de las veces poco observados.

El primero es *la desigualdad geográfica*: los gobiernos no pueden al mismo tiempo promover el rápido crecimiento económico y difundir todos sus efectos homogéneamente en todo el territorio.

El segundo es *la causalidad circular*: a mayor concentración de la producción económica mayor será la convergencia geográfica en los niveles de vida, esto significa que el mercado asociado a la aglomeración, la migración y la especialización combinados con políticas pertinentes, harán que se concentre la producción económica y que converjan los niveles de vida de las personas.

El tercero son *los efectos de la proximidad*: su papel es promover la integración económica que permita superar la desigualdad y sus círculos viciosos como exigencia para recuperar el terreno perdido en los países rezagados económicamente.

Según el IDM se requiere de *instituciones*, representadas en políticas públicas espacialmente neutras en su diseño y de cobertura universal (normas sobre propiedad, mano de obra, comercio, educación, salud, saneamiento básico, transferencias); *infraestructura*, representada en políticas e inversiones espacialmente integradoras que se requieren para movilizar ideas, personas, servicios y productos (carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, puertos, sistemas de comunicación) e *Intervenciones*, representadas en programas espacialmente focalizados y presentes en los debates sobre políticas (normalización de barrios subnormales, las preferencias arancelarias decretadas por países desarrollados para ciertos productos de países pobres, incentivos fiscales para ciertos sectores).

3. Op. Cit.; p. 308.

4. ZULETA, Estanislao. Educación y Democracia. Bogotá: FEZ, 1995. p. 18.

Enfatizando, en el plano o nivel geográfico local, la dimensión más importante del desarrollo lo constituye *la densidad*, puesto que las distancias son cortas y las divisiones políticas y culturales son escasas. Lo que hay que hacer es tomar medidas regulativas que incentiven la movilidad y la concentración de población en centros urbanos que posibiliten la convergencia entre los niveles de vida urbanos y rurales.

Por su parte, en el plano geográfico nacional, la dimensión privilegiada es la distancia, al ser notoria la diferencia entre las zonas que concentran la dinámica económica y las que solo concentran atraso y pobreza. Así las cosas, diseñar mejores y agresivas políticas que impacten positivamente la movilidad y también los costos de transporte, es tarea urgente de dirigentes tanto del sector público como del privado.

Finalmente, en el plano geográfico internacional, la división se constituye en la dimensión más importante porque la producción económica se concentra en pocos lugares del mundo. Es aquí donde tiene su razón de ser la integración a través, entre otros mecanismos, de la suscripción de acuerdos y tratados o la conformación de bloques.

En Colombia la recién sancionada Ley de Ciencia, Tecnología e Innovación (Ley 1286 de 2009), va en una dirección que no dista de este análisis, pues plantea posibilidades bien interesantes que en su reglamentación deben concretarse para que logren su propósito. En su objetivo general pretende *“fortalecer el Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología y a Colciencias para lograr un modelo productivo sustentado en la ciencia, la tecnología y la innovación, para darle valor agregado a los productos y servicios de nuestra economía y propiciar el desarrollo productivo y una nueva industria nacional”*.

También en el primero de los objetivos que consagra para el Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación - SNTCI -, busca *“propiciar la generación y uso del conocimiento, a través del desarrollo científico, tecnológico y la innovación, como actividades esenciales para darle valor agregado a nuestros recursos, crear nuevas empresas basadas en investigación, desarrollo tecnológico e innovación, alcanzar mayores y sostenidas tasas de crecimiento económico, acumulación y distribución de riqueza, con el objeto de mejorar los niveles de calidad de vida de los ciudadanos”*.

Y es que hay Estados, regiones o zonas que no llegaron a ser lo que son, como fruto del azar, sino porque conocieron y definieron muy bien lo que querían y qué medios debían utilizar para alcanzarlo. Le dieron y le dan prioridad al futuro, pero desde el presente, como lo afirma Thurow. *“La creación de la riqueza exige que el presente rinda homenaje al futuro. El futuro nunca está aquí y nunca viviremos en él. Sin embargo, el futuro debe desempeñar un papel importante en nuestras decisiones. Nos requiere. Debemos sacrificarnos por él”*⁵.

5 . Op. Cit., pp. 287-288.



Panorámica ciudad de Medellín desde los cerros occidentales



El llamado es a construir riqueza desde otra perspectiva, como lo sugiere el economista norteamericano Lester Thurow en la obra que tiene ese mismo título. Es la capitalización de la naturaleza en la que la ecología cobra un protagonismo indiscutible, porque la naturaleza es fuente de valor en sí misma, no de recursos. Ello porque el reclamo para la modernidad, consiste en que la economía de libre mercado en su afán desmedido de expansión, deteriora o destruye las condiciones sociales y ambientales sobre las que se levanta la naturaleza, aún a expensas de ella.



Trapiche de caña de azúcar en Yolombó, Nordeste

En este orden de ideas, se propone el posdesarrollo como una nueva racionalidad productiva alternativa que integra lo ecológico, lo tecnológico y lo cultural.

Hoy en día, estos conceptos han sido revaluados y se observa una tendencia, liderada, entre otros, por Amartya Sen, premio Nóbel de Economía en 1998, quien en su libro *Desarrollo y Libertad*, concibe el desarrollo, como *“un proceso de expansión real de las libertades reales que disfrutan los individuos.”*

Partiendo de este nuevo enfoque, se cree que es en las libertades fundamentales, donde se debe centrar la atención de los fines y no en algunos medios que, si bien son importantes en el proceso económico, no puede dejarse de lado factores determinantes como los servicios de salud, educación y obviamente, los derechos humanos, políticos, sociales y económicos.

Como reacción ante esto, este pensador, hará referencia al desarrollo humano como el compendio que debería englobar todas las formas de desarrollo.

De este modo, se entiende por desarrollo humano el proceso mediante el cual se amplía la gama de opciones de vida de las personas, brindándoles mayores oportunidades de educación, atención médica, seguridad alimentaria, empleo e ingreso, es decir, se abarca el espectro total de las opciones humanas, desde un entorno favorable, hasta libertades políticas y económicas, tratando de superar de algún modo, aquellas condiciones infrahumanas.

El desarrollo humano entraña entonces mucho más que el simple aumento o disminución del ingreso nacional. Significa, como lo viene sosteniendo desde hace varios años el informe del PNUD, crear un entorno en el que las personas puedan hacer plenamente realidad sus posibilidades y vivir en forma productiva y creadora de acuerdo con sus necesidades e intereses. Los pueblos son la verdadera riqueza de las naciones y, por ende, el desarrollo consiste en la ampliación de opciones que ellos tienen para vivir de acuerdo con sus valores. Se reafirma la tesis de que desarrollo significa mucho más que crecimiento económico, sin desconocer en él, un elemento básico para ampliar las opciones de vida digna de la población mundial.



Parque Biblioteca España, Santo Domingo Savio, Medellín

Los pueblos son la verdadera riqueza de las naciones y, por ende, el desarrollo consiste en la ampliación de opciones que ellos tienen para vivir de acuerdo con sus valores.

Lo anterior, es claramente perceptible en el fenómeno de la globalización, entendida como *“la creciente gravitación de los procesos financieros, económicos, ambientales, políticos, sociales y culturales de alcance mundial en los de carácter regional, nacional y local”* ⁶.

Así queda abierta la invitación a las sociedades en vías de desarrollo para que se repiensen a sí mismas mediante la reinención económica, no agotando ni el imaginario cultural, ni su cosmología propia y menos sus tradiciones.

Concluyendo, existe un escenario mundial que exige una nueva geografía económica a nivel local, nacional e internacional que presenta una pléyade de desafíos, pero también de inmensas posibilidades, que si bien no permitirán de entrada alcanzar el anhelado desarrollo a economías como las nuestras, sí posibilitarán por lo menos, acercarse a él, pero para lograrlo, se exige voluntad y acción, algo que infortunadamente no siempre ha sido combinado. Esa sería otra forma de ser rico.

6 . Globalización y Desarrollo. Vigésimo Noveno Período de Sesiones de la CEPAL, Mayo de 2002. “El Carácter Histórico y Multidimensional de la Globalización”. P. 17.

La infraestructura que requiere Antioquia

José Fernando Uillegas Hortal
Director Cámara Colombiana de la Infraestructura
CCI-Antioquia

En una charla a la que asistí recientemente comentaba un conocido economista que la infraestructura está de moda. Sustentaba su afirmación en el hecho que la mayoría de los países desarrollados, víctimas de una de las peores crisis que se tenga noticia, han puesto en marcha el viejo principio Keynesiano de orientar los recursos del Estado hacia la inversión en obras de infraestructura como una medida anti-cíclica efectiva para combatir momentos recesivos de la economía. Nadie duda que la crisis terminará afectando en mayor o menor medida a los países en vías de desarrollo y Colombia no escapa a ello a pesar de contar con una economía estable y con un sector financiero bastante sólido. Por ello en los últimos meses hemos escuchado a la Directora General del Departamento Nacional de Planeación anunciando un plan de 55.000 billones de pesos para inversión en infraestructura como estrategia del gobierno para afrontar la crisis.

Miremos sin apasionamientos los hechos, 55.000 billones efectivamente es una cifra nada despreciable, de ellos 23.000 billones deberán provenir de recursos públicos y los restantes 32.000 billones del sector privado. Lo primero que hay que aclarar es que los proyectos anunciados son los mismos que veníamos esperando aún antes de la crisis, por lo que afortunadamente muchos de ellos se encuentran en una fase relativamente avanzada, lo que permitiría que esos recursos ingresen a la economía en forma oportuna, siempre y cuando el gobierno muestre eficiencia y agilidad en el inicio de las obras y estructure adecuadamente los proyectos para que el sector privado vea en ellos una inversión rentable y segura.

En Antioquia el tema ha mostrado gran interés por varios factores, el primero de ellos tiene que ver con el retraso relativo que tiene esta región frente a otros departamentos del país. La región ha sido relegada en materia de infraestructura y principalmente de infraestructura vial, en buena medida debido a su complicada geografía. Construir carreteras en zonas de montaña resulta entre tres y cinco veces más costoso que hacerlo en terreno llano, por esto y sumado a que históricamente los funcionarios acostumbraron a la ciudadanía a evaluar los resultados de un gobierno por los kilómetros pavimentados, debemos entender que resulta siempre más efectivo, políticamente hablando, pavimentar en terreno llano y no en esta agreste geografía de montañas.

La economía antioqueña se desarrolló principalmente en el Valle de Aburrá, bajo un modelo económico proteccionista y orientado al mercado nacional por lo que no se consideraba prioritario mejorar la conexión con los puertos. La región no tuvo problemas por la falta de conectividad pues contaba con una ventaja competitiva excelente, producía energía confiable y a bajo costo, precisamente aprovechando grandes caídas de agua abundantes en una región montañosa que catapultaron a Antioquia como la región más importante en materia de generación energética.

Medellín se conocía como la ciudad industrial de Colombia, aquí funcionaban las mayores empresas del país, pero cuando el modelo económico mundial cambió y los mercados se globalizaron nos encontramos alejados de nuestros potenciales clientes extranjeros. Las vías, que hasta ahora no habían sido motivo de preocupación para los industriales empezaron a ser estratégicas, las costas estaban muy lejos y simultáneamente nuestra ventaja competitiva fue rápidamente neutralizada con un cambio en la normatividad y la creación de la Comisión de Regulación de Energía y Gas –CREG-, que derivó en un excelente negocio para las empresas generadoras y comercializadoras de energía, pero fue devastador para el sector industrial de Antioquia al no poder seguir contando con energía barata.

En cuestión de poco tiempo perdimos mercado nacional y nos encontramos demasiado lejos del mercado internacional, la región empezó a perder competitividad y varias de nuestras empresas se desplazaron a otras regiones; tenemos que entender que en el siglo XXI difícilmente podremos convencer a un industrial de seguir invirtiendo si sus clientes deben depender que una carretera de montaña, con gran inestabilidad, pendientes pronunciadas y especificaciones pobres, no se encuentre interrumpida gracias a la acción del invierno, que por demás, es bastante frecuente en un país tropical como el nuestro.

Hace un poco más de 10 años, siendo gobernador el hoy Presidente de la República Álvaro Uribe Vélez, consciente de esta situación, decidió adelantar dos

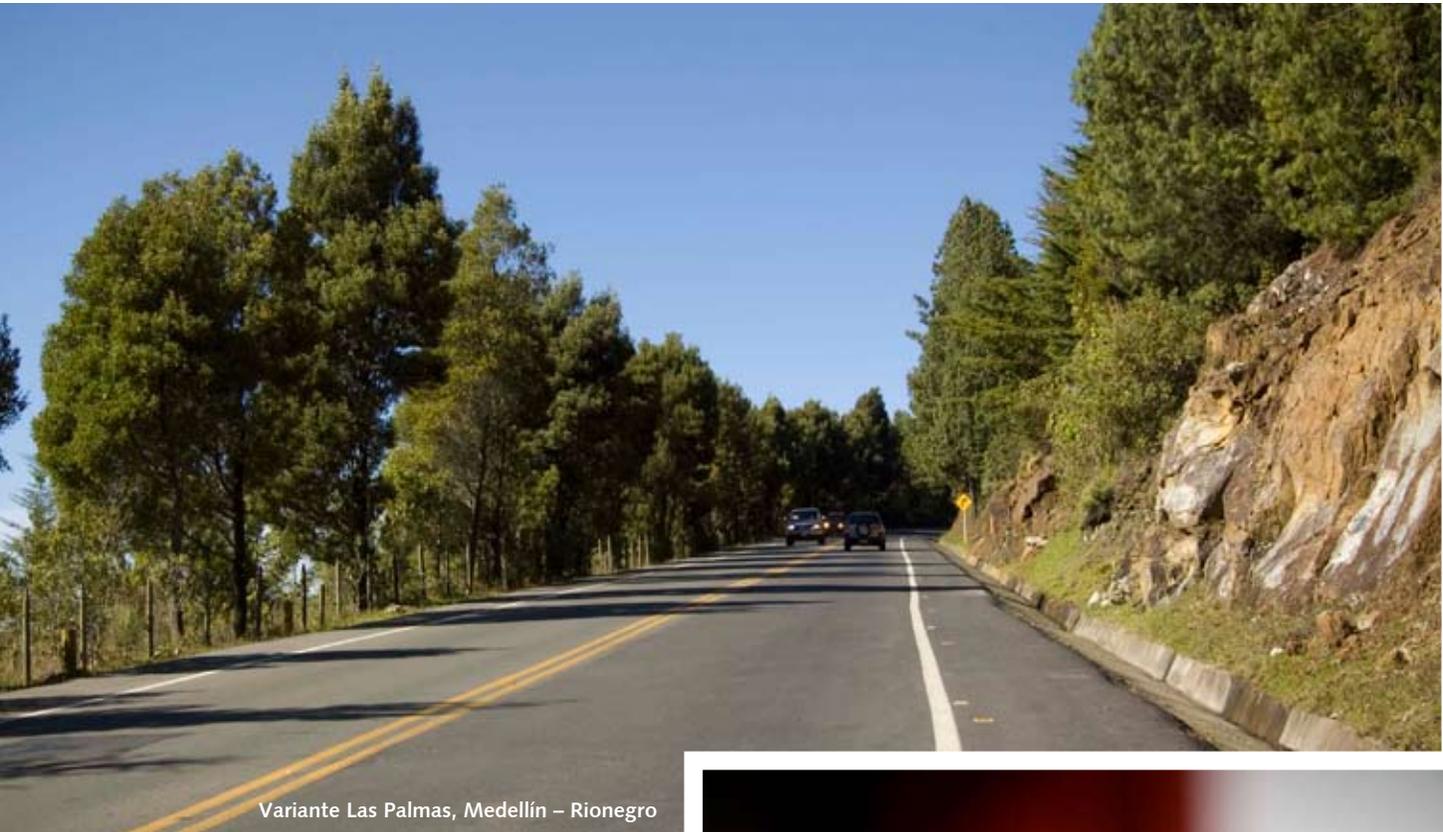


Autopista Medellín – Bogotá

Las vías, que hasta ahora no habían sido motivo de preocupación para los industriales empezaron a ser estratégicas,

grandes obras que mejorarían la comunicación del Valle de Aburrá con el resto del país, me refiero a la doble calzada Bello-Hatillo y la conexión de Medellín con el Valle de San Nicolás, más conocida como Túnel Aburrá-Oriente, desafortunadamente sus sucesores no entendieron los beneficios de esos proyectos y es por ello que aún los antioqueños no hemos visto concluidas estas obras. Debo señalar que estos dos proyectos están actualmente en ejecución gracias al tesón y persistencia del señor Presidente de la República y de su Ministro de Transporte (quien fue su secretario de infraestructura en la gobernación de Antioquia). Antioquia debió tener concluidas las dos obras hace más de cinco años.

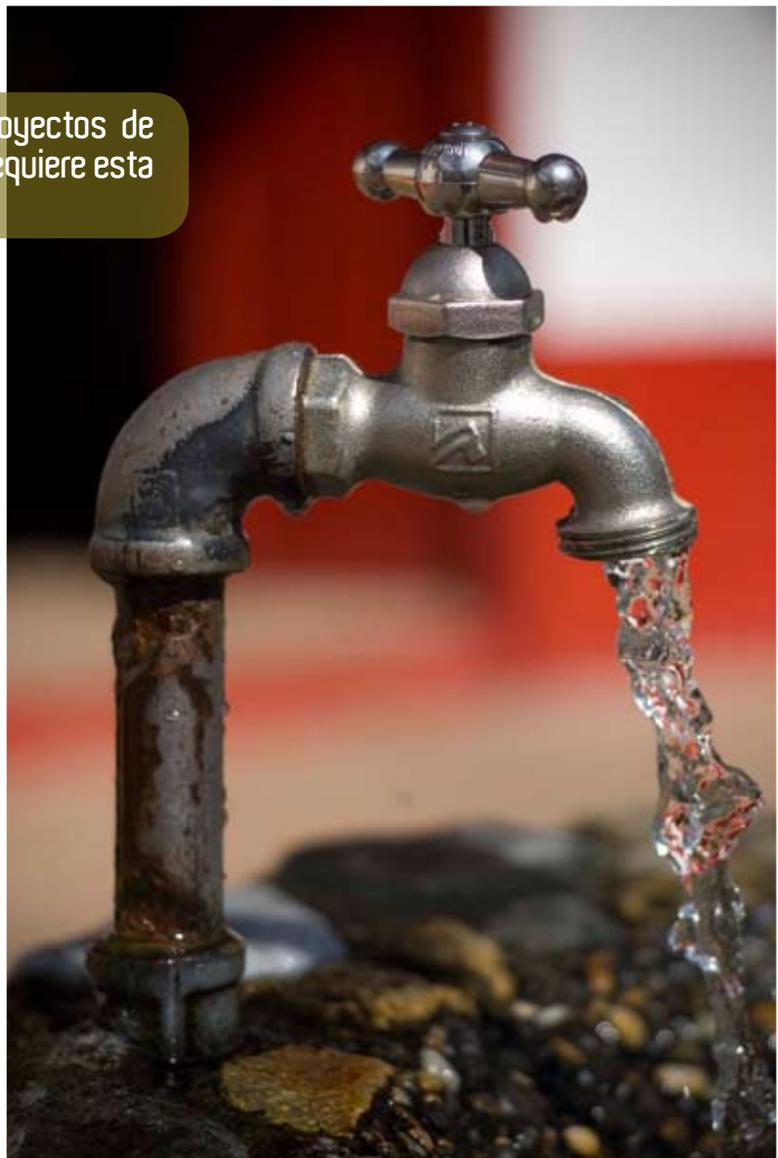
Pero, ¿qué otros proyectos de infraestructura requiere esta región?. Para dar respuesta a ello debo comentar que me correspondió en el año 2005 convocar un comité ampliado de infraestructura con la participación de todos los sectores productivos de Antioquia y fue allí como todos los sectores económicos en consenso decidimos cuales proyectos eran importantes para la región. No fue una tarea muy difícil, simplemente se trató de entender que al gobierno central teníamos que mandar una señal clara de la necesidad de esta región para no terminar aislada de Colombia.



Variante Las Palmas, Medellín – Rionegro

¿Qué otros proyectos de infraestructura requiere esta región?

Para el gobierno central, a través de la Dirección Nacional de Planeación y el propio Instituto Nacional de Vías –Invías-, estaba claro que era estratégico conectar los centros de producción con los puertos, pero para los funcionarios asentados en la capital del país, los centros de producción solo estaban localizados en la zona central (Bogotá). El Plan Visión de Colombia 2019 dejaba tranquilos a los bogotanos y por supuesto a cartageneros y barranquilleros porque ese era el destino de los corredores, y de alguna forma también a los caleños por su cercanía al puerto de Buenaventura. Pero para Antioquia no había nada, excepto algunos planes de pavimentación y como ya lo mencioné adelantar las dobles calzadas de acceso al área metropolitana por el norte y debo incluir la concesión Medellín - Puerto Triunfo, que viene operando desde el año de 1996 con excelentes resultados, pero que solo contempla hasta la fecha 40 kilómetros de doble calzada entre Medellín y el municipio de Marinilla.



Las obras identificadas por este comité ampliado fueron: La carretera Medellín-Turbo, La carretera Medellín-Puerto Berrío, la adecuación de la carretera Marinilla- Puerto Triunfo y la carretera Medellín-Pintada. En otras palabras, las conexiones entre el Valle de Aburrá y el sistema vial colombiano, acercándonos de un lado al puerto en el Atlántico, de donde salen la mayoría de nuestros productos de exportación a los mercados de Estados Unidos de Norteamérica y Europa principalmente, y de otro lado necesitamos acercarnos a Venezuela que es nuestro principal socio comercial a través de la carretera Medellín-Puerto Berrío, que adicionalmente nos conectará con la Autopista del Sol y por supuesto la conexión al sur con el municipio de La Pintada y el puerto de Buenaventura por donde ingresa nuestra materia prima de importación.

Necesitamos acercarnos a Venezuela que es nuestro principal socio comercial a través de la carretera Medellín-Puerto Berrío, que adicionalmente nos conectará con la Autopista del Sol y por supuesto la conexión al sur con el municipio de La Pintada y el puerto de Buenaventura por donde ingresa nuestra materia prima de importación.

Estas son precisamente las vías incluidas en lo que recientemente el Ministro de Transporte ha denominado Autopistas de la Montaña. Sin duda, en este proyecto están incluidas las vías que resultan prioritarias para Antioquia, pero sin pretender caer en el error histórico en que cayó el departamento por décadas, cuando aparecían expertos de todos los lados indicando cuál o que proyecto debería construirse, perdiendo mucho tiempo en discusiones estériles, si debo llamar la atención que Antioquia requiere infraestructura moderna. La ingeniería es una de las ciencias que más desarrollo ha tenido en los últimos años, hemos aprendido de milagros recientes como el español y el chileno, que decidieron invertir racionalmente los recursos, estructurando proyectos que responden a las necesidades de un mundo competido y Antioquia debe copiar esos buenos ejemplos. Le corresponderá a ISA definir los trazados, quizás no los destinos, esos no tienen discusión, pero mientras el mundo moderno desarrolla autopistas con pendientes reducidas, velocidades acordes con el equipo automotor moderno y costos de operación reducidos, Antioquia no puede contentarse con ampliaciones de corredores de montaña con altas pendientes, radios de curvatura que no permiten velocidades de diseño adecuadas y elevados costos de operación. Si queremos atraer tráfico y sobre todo de carga, debemos construir una red de carreteras eficientes y el mundo en los últimos treinta años nos ha indicado cómo hacerlas en terrenos de montaña, bienvenidos los túneles y los viaductos, el mundo moderno ya no impacta laderas para desestabilizarlas, el tiempo de cambiar paradigmas nos llegó. Debemos construir las vías hacia los destinos ya definidos, pero no de media ladera como lo hacíamos en el siglo pasado, si queremos transformar esta región y volverla competitiva no solo debemos construir las carreteras mencionadas sino que ellas deben responder a los estándares modernos, solo así podremos convencer a los inversionistas que traigan su dinero a la región y convencer a los empresarios de la región que no se vayan.

Panorámica de Medellín, se observa el Centro Administrativo Municipal, el Centro de Convenciones Plaza Mayor, Empresas Públicas de Medellín y el Río Medellín



La dimensión geográfica del desarrollo

Una aplicación empírica en Antioquia

Jaime Ríos
Analista Líder
Subdirección de Planeación COMFAMA

En el Informe sobre Desarrollo Mundial analizado en este número de Observar, el Banco Mundial plantea un nuevo modelo para enfocar las políticas de desarrollo de los países, tratando de que éste llegue a más personas y más rápido de lo que ha sido hasta ahora.

El IDM plantea que se debe pasar de estrategias focalizadas zonalmente (aquellas que se realizan a nivel barrial por ejemplo en el caso de las ciudades, o a nivel municipal, para las políticas departamentales o nacionales), a propuestas de política que abarquen regiones enteras y con una clara orientación hacia la integración.

De acuerdo con el Banco Mundial, los países que tienen un desempeño económico satisfactorio facilitan la concentración de la producción, y no gastan esfuerzos en tratar de convertir económicamente zonas o de forzar el reasentamiento de la producción, o de dispersar la producción para que se ubique en lugares apartados, con el objeto de llevar el desarrollo a la mayor cantidad posible. Por el contrario, al tiempo que facilitan la concentración de la producción en algunas zonas o regiones, instituyen políticas que permiten uniformar las condiciones de vida de las personas en lo relativo a educación, salud, alimentación y saneamiento en todo el territorio.

En el caso colombiano, así como en el de la mayoría de países del mundo, la producción



tiende a concentrarse donde se presenten las mejores condiciones tanto para abastecer el mercado interno como el mercado externo, ésta última dependiendo del nivel de inserción de los países en la economía mundial¹.

De esta manera, en el 2006, el 34% de los departamentos del país (11 de los 32 departamentos de Colombia), producían el 80% del Producto Interno Bruto², proporción que por lo menos en los últimos 7 años se ha mantenido estable.

El caso antioqueño

La situación a nivel nacional se replica para Antioquia de la misma manera: Medellín y el Valle de Aburrá concentran el 66% del PIB departamental³. Pero, ¿es esta situación una limitante para el desarrollo del resto de regiones de Antioquia?

Considerando el análisis planteado por el Banco Mundial, en la Gráfica 1 se muestra la relación existente entre la distancia promedio por carretera entre las regiones del departamento de Antioquia y Medellín y el indicador de Necesidades Básicas Insatisfechas (uno de los principales indicadores para medir el nivel de desarrollo de una región).

Los resultados son muy dicentes: entre más lejos de Medellín se encuentre una región más altas serán sus necesidades básicas insatisfechas (su nivel de desarrollo será bajo).

¹Estas condiciones han sido ampliamente estudiadas y medidas, e incluyen elementos tanto objetivos como subjetivos, como son la infraestructura disponible (vías, aeropuertos nacionales e internacionales, telecomunicaciones, servicios públicos), los costos (de mano de obra, de materias primas, de transacción), el clima de los negocios (estabilidad jurídica, exenciones tributarias, relaciones gobiernos-empresa); y que son medidas continuamente por diferentes instituciones entre las que se incluye el Banco Mundial con el informe Doing Business, el Ranking de Competitividad del Foro Económico Mundial y el Informe de Competitividad Mundial de la suiza IMD.

²Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Cuentas Nacionales Departamentales. 2007.

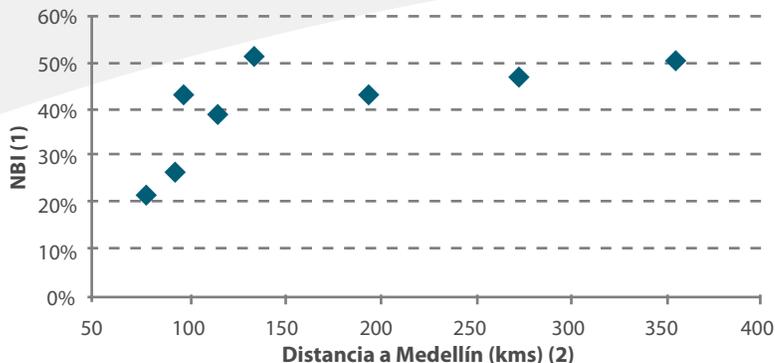
³Panorama Económico Medellín-Antioquia. Proexport Colombia. 2006.

Relación entre las Necesidades Básicas Insatisfechas de las regiones del departamento de Antioquia y su distancia a Medellín

Fuente: Construcción propia con base en Anuario Estadístico de Antioquia. 2007.

(1) El indicador NBI (Necesidades Básicas Insatisfechas), mide el porcentaje de hogares con una necesidad básica insatisfecha. Las necesidades insatisfechas medidas son: vivienda inadecuada, vivienda sin servicios, hacinamiento crítico, inasistencia escolar y alta dependencia económica. Datos del 2007.

(2) Se utiliza la distancia por carretera en kilómetros desde la ciudad de Medellín como una aproximación a la distancia en costo de transporte (que además involucra el tiempo de recorrido). Sin embargo, existen algunas carreteras departamentales con condiciones muy por debajo del promedio, lo que significa que pueden estar a una corta distancia geográfica pero con unos costos mayores.



Región	Distancia (kms)	NBI (%)
Valle de Aburrá	0	7%
Oriente	78	22%
Suroeste	93	27%
Occidente	98	43%
Norte	116	39%
Nordeste	134	51%
Magdalena Medio	194	43%
Bajo Cauca	273	47%
Urabá	355	50%

Con este panorama entonces ¿cuál debería ser el camino para llevar el desarrollo a aquellas regiones apartadas? De acuerdo con el Banco Mundial no es precisamente llevando la industria allí, pues cualquier política de incentivos se quedaría corta ante la falta de competitividad de la región en sí, tanto por su lejanía de Medellín como por la baja calificación de los demás componentes que determinan la competitividad de una región.

Las opciones de política se deben encaminar a seguir fomentando el desarrollo en aquellas zonas que son competitivas, como el caso de Medellín y las regiones más cercanas como el oriente, que cuentan con una plataforma eficiente para la producción.

Para las otras regiones, donde no es factible la instalación de grandes industrias la propuesta del Banco Mundial es a nivelar las condiciones socioeconómicas con inversión en infraestructura y servicios básicos como educación primaria, atención primaria de la salud, servicios de saneamiento adecuados y suministro de agua potable para todos.

Luego deberá venir la inversión en infraestructura de conexión como vías, puertos, aeropuertos, ferrocarriles y sistemas de comunicación que faciliten la circulación de mercancías, servicios, personas e ideas en el plano local, nacional e internacional.

La idea tras esta recomendación de política es simple ya que con una población con sus necesidades básicas satisfechas, su inserción en la cadena de suministro de los grandes centros de producción es más factible, y que combinado con la inversión en infraestructura se hace viable incorporar de una manera competitiva. El objetivo no es llevar la industria a las regiones para elevar el desarrollo sino nivelar sus condiciones de vida para luego acercar aquella población al flujo económico con una mejor infraestructura de comunicaciones, no solo como proveedores, sino también como consumidores.

No obstante, no se puede olvidar que Antioquia ha sido líder en el desarrollo de políticas sociales en las regiones y que cobra sentido el énfasis fuerte actual en la infraestructura de integración. Programas como Maná⁴ y Viva⁵ dan cuenta de ello.

⁴Plan Departamental de Seguridad Alimentaria y Nutricional. Es la política pública de seguridad alimentaria y nutricional para los menores de 14 años y sus familias.

⁵Empresa de Vivienda de Antioquia. Empresa Industrial y Comercial del Departamento, encargada de fomentar una política integral de vivienda popular en Antioquia. Gestiona y une aportes de la Nación, los municipios, entidades departamentales, no gubernamentales y privadas, así como de la comunidad para la ejecución de proyectos masivos de construcción y mejoramiento de vivienda, aportando recursos financieros, técnicos y sociales. Entre el año 2004-2007, construyó y mejoró 109.998 viviendas.

Los proyectos de conexión

Por muchas décadas, el departamento de Antioquia, a pesar de su importancia económica y su alta inserción en la economía mundial frente al resto de departamentos del país, se ha caracterizado por una muy mala infraestructura de comunicaciones: sin ferrocarril, con muy pocos kilómetros de dobles calzadas y sin puertos a pesar de tener salida directa al Mar Caribe. Sin embargo, en los últimos años se comenzaron a materializar importantes proyectos de conectividad, que inicialmente han sido presentados como una solución a la desconexión de la capital con el resto de departamentos y del mundo, pero que al mirarse desde la perspectiva del Banco Mundial, claramente aplican como proyectos que facilitarán el desarrollo económico del resto de las regiones, pues tendrán un impacto directo sobre casi todas ellas con una mejor competitividad por la reducción de los tiempos de viaje y el aumento en la confiabilidad de las conexiones. Con esta mejor infraestructura, la distancia económica de las regiones con Medellín y el resto del país y del mundo se reducirá considerablemente (ver recuadro) y se podrá avanzar en el desarrollo económico del resto del departamento.

Las opciones de política se deben encaminar a seguir fomentando el desarrollo en aquellas zonas que son competitivas, como el caso de Medellín y las regiones más cercanas como el oriente, que cuentan con una plataforma eficiente para la producción.

El departamento de Antioquia, se ha caracterizado por una muy mala infraestructura de comunicaciones: sin ferrocarril, con muy pocos kilómetros de dobles calzadas y sin puertos a pesar de tener salida directa al Mar Caribe.



Variante Las Palmas,
Medellín - Rionegro

Vías:

Autopistas de la Montaña: Paquete de obras viales para construir aproximadamente 900 kilómetros de dobles calzadas que conectan a Medellín con todas las salidas nacionales e internacionales

Plan 2.500: Participación en el paquete nacional de recuperación y pavimentación de vías terciarias.

Ferrocarril: A través de Ferrocarril del Oeste, nuevo concesionario de la red férrea del Pacífico, en menos de un año estaría terminado el tramo entre Buenaventura y Bolombolo con una estación multimodal en este municipio para su conexión vial con el resto del departamento.

Puertos: Adecuaciones de los puertos bananeros de Urabá así como la construcción de un nuevo puerto de aguas profundas que, con la construcción de la doble calzada Medellín – Urabá, se convierte en la salida más corta de los productos de exportación del departamento y del sur del país que deban salir por el Atlántico.

Aeropuertos: Entrega en concesión de 6 aeropuertos de Antioquia y de Córdoba y Sucre para su modernización, operación y mantenimiento.



Panamá

Archipiélago de las Perlas

Panamá

COMFAMA

www.comfama.com

ISSN 1692 - 4959



9 771692 495009

Medellín Colombia . Marzo de 2009