



Urabá / Valle de Aburrá / Oriente cercano / Río Magdalena: el eje geoeconómico de Antioquia más promisorio en el futuro 2023-2040

**Propuesta del Ingeniero Francisco G. Restrepo G, Miembro de Número de la SAI,
acogida por la Junta Directiva**

Medellín 24 de Mayo del 2022

LOS ORÍGENES DEL DESARROLLO ECONÓMICO ANTIOQUEÑO

Los más recientes pensadores del desarrollo antioqueño en el siglo XX a partir de Alejandro Lopez, Gonzalo Mejia, Joaquín Vallejo, Jaime Tobon, Gilberto Echeverri y Gabriel Poveda entre otros, definieron una serie de factores y criterios claves para poder desatar un proceso de desarrollo económico territorial antioqueño, en el que la infraestructura del transporte sería el vector principal del desarrollo para una región que estuvo aislada del resto del país y del mundo desde la época colonial y durante todo el siglo XIX. A partir de caminos de herradura y trochas por la más variada geografía paisa, personas y carga se desplazaban por el territorio buscando intercambios entre actividades mineras, agrícolas y de manufactura incipiente. Luego con la navegación fluvial por el río Magdalena y el Cauca, se logró una conexión con las zonas más tropicales del Departamento; con el trazo, construcción y puesta en marcha del Ferrocarril de Antioquia se logró la integración económica y geográfica del Valle de Aburrá con el río Magdalena en Puerto Berrio, para luego llegar, por medio de la navegación fluvial hasta los principales puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta en el Caribe. Con los flujos de personas, materias primas, productos importados y los fabricados en Medellín, se inició la epopeya industrial de Antioquia, el primer departamento que se industrializó en Colombia.

Con el florecimiento de la actividad industrial en Antioquia se desarrolló un modelo geoeconómico centralizado en el Valle de Aburrá durante el periodo 1900-1970 en permanente crecimiento, concentrando también la población por atracción del resto de regiones del departamento y por el crecimiento vegetativo de la zona metropolitana alrededor de Medellín. Pero también otras actividades del sector primario como minería, ganadería, agroindustrias cafetera, bananera y palma africana en Urabá fueron creando sus propias dinámicas regionales. Con el desmonte del modelo económico proteccionista Cepalino a partir de los años 80s, la industria antioqueña empezó un ciclo decreciente y se vio reemplazada como la principal fuerza económica departamental por otras actividades del sector moderno de los servicios.

Desde la década de los años 20s del siglo pasado y casi simultáneamente con el desarrollo fluvial y férreo, surgió la actividad aérea comercial de transporte de pasajeros y de carga entre la costa Caribe y el interior del país, con ciudades destino como Bogotá, Medellín, Cali y Bucaramanga. Hoy Antioquia con su red de rutas aéreas e internacionales, juega un papel importante en el mapa aéreo de Colombia, tanto por movimiento de pasajeros como de carga.



DESDE UN MODELO CENTRALISTA DE DESARROLLO ANTIOQUEÑO HACIA UN NUEVO MODELO ABIERTO AL RESTO DEL PAÍS Y DEL MUNDO CON INTEGRACIONES SUB REGIONALES

A partir de las consecuencias sociales y económicas del desmonte del modelo centralista de desarrollo en el Valle de Aburrá y de la apertura económica en el entorno mundial de la globalización en las décadas de los '80s y '90s del siglo pasado, el departamento de Antioquia entró en una reflexión de cambio de modelo de desarrollo territorial a través de APP (alianzas público privadas) entre el sector privado y el sector público con participación de la Academia y del Capital Social. Estas iniciativas que surgieron a partir de **ANTIOQUIA SIGLO XXI** en 1984, fueron sucesivamente seguidas por **ANTIOQUIA CONVERGENCIA Y DESARROLLO**, **VISION ANTIOQUIA 2020** y finalmente por el **PLANEA** o Plan Estratégico de Antioquia que fue cancelado en 2012. En estas iniciativas planificadoras de alcance a largo plazo y de carácter prospectivo, se proponía un modelo territorial subregional interrelacionado e integrador de las subregiones de Antioquia, con base en una red de conectividades viales y férreas, por flujos económicos complementarios entre ellas y a su vez, por las conectividades de las subregiones con el área Metropolitana del Valle de Aburrá. Se propuso, además, hacer una realidad del modelo de ejes geoeconómicos integrando las subregiones del departamento entre ellas y este con el resto del país. Se proponían tres ejes: el que partiendo de Urabá pasando por el Valle de Aburra, el Oriente antioqueño se conectaría con Bogotá. El segundo eje sería el que se tuvo como referente dominante en el periodo 1900-1960, en la dirección Sur Norte Sur, y el tercero sería el eje Occidente-Oriente-Occidente.

EL EJE GEOECONÓMICO URABÁ/ ÁREA METROPOLITANA/ ORIENTE / MAGDALENA: EL MÁS AVANZADO Y MEDIATO

Este eje es el más promisorio por el impacto que tendría en la economía antioqueña, dado el adelanto en materia de mejoramiento de la vía al mar, a los nuevos puertos de Urabá sobre el Caribe y a las posibilidades de industrias de exportación y de complementación con astilleros industriales para reforzar el sector naval. Igualmente, la creación de un corredor industrial de exportación desde Medellín a los nuevos puertos de Urabá; el aprovechamiento agroindustrial de la región para exportación de alto valor agregado vía conservas. Para las empresas exportadoras del Valle de Aburrá y del Oriente con la realidad del nuevo puerto y de vías/túneles, el mar estará de Medellín a solo 3 horas y media de camino. La energía de Hidroituango alimentará las industrias de exportación en este tramo del eje geoeconómico.

El Valle de San Nicolás jugará un papel clave en la nueva reindustrialización de Antioquia con Industrias 3.0 y 4.0, muy afines a la exportación de alta tecnología, como es el caso del sector de aeropartes, que podrán aprovechar la actual zona franca y el transporte aéreo internacional desde el Aeropuerto JMC y el enorme potencial de esta región en temas de industria biomédica, floricultura, manufacturas, servicios médicos,



recreación y turismo entre otros. Además, su papel estratégico a nivel regional y nacional como parte vital de la matriz energética hidroeléctrica. Finalmente, su conexión a Bogotá para actividades de intercambio nacional interno y para externo exportación. Este eje representa hoy un área de influencia geoeconómica en el país, con un aporte al PIB del 40% por Bogotá y por el departamento de Antioquia.

EL POLIMATA GABRIEL POVEDA RAMOS (+ 2022) SIEMPRE PENSÓ EN EL FUTURO DEL ORIENTE DE ANTIOQUIA...



ZONAS ESTRATÉGICAS INDUSTRIALES PARA EL FUTURO 2030



Junta Directiva SAI.