



Para citar este capítulo siguiendo las indicaciones de la séptima edición en español de APA:
Aranzazu Henao, S. J., & Quintero Arango, L. F. (2026). Ecosistema de innovación y emprendimiento en la actividad portuaria de la región de Urabá. En S. M. Malavera Pineda, L. E. Zapata Jiménez, & J. S. Calle Piedrahita (Comps.). *Organizaciones en un contexto global e innovador* (pp. 6-23). Fondo Editorial Universidad Católica Luis Amigó. <https://doi.org/10.21501/9786287765306.1>

Ecosistema de innovación y emprendimiento en la actividad portuaria de la región de Urabá¹

Sasha Juliana Aranzazu Henao*

Luis Fernando Quintero Arango**

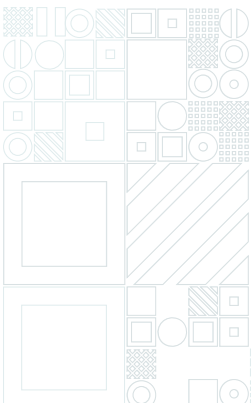
Resumen

Este capítulo de libro derivado de investigación tiene como objetivo analizar el ecosistema de la innovación y el emprendimiento relacionado con la actividad portuaria de la Región de Urabá. Este es el resultado del ejercicio investigativo titulado *Identificación de las líneas de negocio requeridas para la implementación de una terminal portuaria en la Región de Urabá*. Se realizó bajo las lógicas del enfoque cualitativo, con un método fenomenológico, muestreo no probabilístico, tipo bola de nieve, los participantes fueron cuatro personas de diferentes sectores; entidad privada, pública, universidad y un representante de la comunidad. La técnica de recolección de información fue una entrevista semiestructurada. Los resultados indican que es necesario innovar en los emprendimientos actuales

¹ Capítulo de libro resultado de investigación, derivado del proyecto "Identificación de las líneas de negocio que requiere la puesta en marcha de una terminal portuaria en la Región de Urabá" aprobado en convocatoria interna por resolución del Comité de Investigaciones n.º 2 del año 2023 de la Universidad Católica Luis Amigó. Investigación finalizada en noviembre de 2024.

* Profesional en Negocios Internacionales. Docente investigadora. Grupo de investigación Goras, Universidad Católica Luis Amigó, Medellín-Colombia. Correo electrónico: sasha.aranzazuhe@amigo.edu.co ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9451-1730>

** Doctor en Proyectos. Magíster en Dirección de Marketing. Docente investigador. Grupo de investigación Goras, Universidad Católica Luis Amigó, Medellín-Colombia. Correo electrónico: luis.quinterora@amigo.edu.co ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6268-065X>



y futuros para fortalecer las unidades productivas del ecosistema portuario. Esto puede facilitar que las necesidades de los puertos sean atendidas localmente, sin depender de empresas ubicadas en otras regiones. Se logró concluir que las empresas que lleguen a la región deben generar oportunidades de empleo, pero también un impacto social y ambiental favorable para los habitantes del territorio.

Palabras clave

Comercio exterior; Emprendimiento; Infraestructura; Innovación; Líneas de negocio; Puertos; Urabá.



Introducción

En los ecosistemas empresariales actuales es necesario contar con elementos directamente relacionados que brinden una interacción entre diversos actores y su misma aplicación, esto puede surgir a partir de aspectos vinculantes como la innovación y el emprendimiento, donde se logra consolidar ese ecosistema dinámico orientado a trabajar en un desarrollo sostenible, aportando al tejido empresarial y la misma sociedad (Roundy, 2024).

El avance y crecimiento de las subregiones, regiones y ciudades, se consigue a través de encadenamientos productivos, tanto de las empresas ubicadas en una región, como de las que llegan para integrarse a esas nuevas redes empresariales (Marín Cardona & Cuartas Torres, 2022). Esta integración fomenta las conexiones entre los diferentes actores, o incluso desde los mismos sectores de la industria, para fortalecerse entre sí y poder crear ventajas competitivas y atender las necesidades del mercado.

En este sentido, según Ramírez Méndez et al. (2022), al momento en que se estructura un ecosistema sólido, organizado y con propósito, se puede pensar en procesos de transformación con base en la innovación, donde se pretenda hacer diversificación, diferenciación y creación de nuevos productos y servicios. Esto puede lograr que los nuevos emprendimientos, o aquellos en etapa de crecimiento, logren adaptarse a lo que una región necesita para atender sus necesidades locales que, en este caso, están enfocadas en el tema de la infraestructura portuaria en la región de Urabá, a partir de la construcción de los puertos, un proyecto de alto impacto que seguro requiere de empresas de todos los sectores productivos, con el fin de atender las necesidades derivadas que requiere este tipo de proyectos portuarios.

Igualmente, ese fortalecimiento y el avance del ecosistema emprendedor para atender esas necesidades propias del territorio deben estar encaminadas a pensar cómo lograr adaptarse a las particularidades culturales, sociales y económicas de esa región (Quintero Arango, 2018).

Es por ello que, en el marco de la investigación, enfocada en analizar el tema de los puertos en la región de Urabá, se realizó el trabajo de campo con un representante de cada sector productivo; empresa pública y privada, universidad y un representante de la comunidad. A partir de allí, se logró identificar unas bases de negocios que son necesarias para atender los emprendimientos nuevos y actuales, ideas de negocios que logran tener un punto de partida desde la innovación. Entre los temas emergentes que surgieron a partir de las entrevistas, se presentaron aspectos como la transformación

social, el impacto social, emprendimiento e innovación social. Seguidamente de la innovación disruptiva enfocada en: consultorías, asesorías especializadas y empresas de tecnología.

Por otro lado, a partir de ese diagnóstico inicial, los participantes expresan que también se logran ideas de negocios enfocadas desde los servicios estratégicos, como lo describe Quintero Arango (2024) estos pueden ser: asesorías, consultorías empresariales y jurídicas, traducciones, oficinas de comercio exterior, desarrollo de software, hoteles, restaurantes y unidades industriales. Estas incluyen talleres para maquinaria pesada, vehículos, montacargas, reparaciones de equipos de cómputo, centros de comercio especializados en temas de logística, empresas del sector textil, confección, entre otros.

Es así como el desarrollo de las capacidades emprendedoras, requiere de un factor estratégico, como la educación, en especial a nivel de formación técnica, tecnológica y superior, de manera especial en áreas clave como logística, tecnologías de la información, administración de empresas, contabilidad, comercio exterior, negocios internacionales y temas relacionados con el medio ambiente y la sostenibilidad.

No obstante, es relevante detallar cómo el desarrollo portuario, así como el ecosistema de innovación y de emprendimiento, puede traer consigo algunos factores de riesgo, como pueden ser: delincuencia, extorsiones, informalidad, entre otros. Frente a estos eventos, la gobernanza territorial, las autoridades y el trabajo comunitario, deben de desempeñar un rol preventivo y estratégico, desarrollando propuestas de acción para minimizarlos.

Para cerrar este apartado, la región de Urabá, presenta una mirada de futuro favorable, apoyada en la infraestructura, la innovación, y el emprendimiento. Estos tres ejes de trabajo pueden aportar a consolidar un ecosistema articulado, que beneficie a todos los actores del territorio, incluyendo aspectos relacionados con el medio ambiente y la sostenibilidad, para que la comunidad trabaje en mejorar la calidad de vida con principios de equidad, sostenibilidad y bienestar general.

Marco teórico

A lo largo de la historia, los puertos internacionales han desempeñado un papel estratégico en el desarrollo económico de las naciones. La ubicación de la infraestructura portuaria en puntos clave de acceso marítimo ha facilitado el intercambio

de mercancías, al permitir la expansión del comercio internacional y la conectividad regional. Su evolución ha estado vinculada al crecimiento económico, la modernización del transporte y la globalización de los mercados (Quintero Ramos et al., 2021).

A continuación, se abordan los sustentos referenciales relacionados con el tema portuario, el emprendimiento y la innovación, desde el contexto portuario en la región de Urabá.

El sector portuario: fundamentos y perspectiva global

Según la Ley de Puertos de México (1993) un puerto es un espacio habilitado para recibir, proteger y atender embarcaciones, que cuenta con servicios e instalaciones para la transferencia de bienes y personas entre distintos modos de transporte. Esta definición refleja la complejidad funcional de un puerto moderno, que no se limita únicamente al cargue y descargue de mercancías, sino que abarca servicios logísticos e industriales.

Autores como Bobadilla Falla y Vanegas Camargo (2018) han destacado el papel histórico de los puertos en el comercio mundial. El avance tecnológico y la globalización han hecho más eficiente el transporte de mercancías al consolidar a los puertos como elementos estructurales de comercio global.

Es así como Granda (2005) sustenta que los puertos fomentan la inversión, al generar empleo y promover la actividad económica en sus regiones de influencia, transformando territorios y acercando los encadenamientos productivos. Además, la implementación de tecnologías modernas y modelos de gestión han mejorado su eficiencia operativa (The Logistics World, 2023).

Desde una perspectiva integral, Martner Peyrelongue (1999) considera que los puertos actúan como distritos marítimos donde confluyen actividades sociales, productivas y de servicios, formando espacios urbanos con identidad propia. El impacto económico de los puertos, analizado por Aparco y Chang (2018a; 2018b), toma como ejemplo la terminal portuaria de Callao en Perú, en su estudio concluyeron que la operación de esta terminal impulsó sectores como la manufactura y la construcción, gracias al valor agregado y a la generación de empleo.

Infraestructura portuaria en Colombia

La infraestructura portuaria contribuye al desarrollo regional al facilitar la industrialización y diversificación económica (Zepeda et al., 2017). En Colombia, las principales zonas portuarias se localizan en la Costa Caribe y el Pacífico, destacándose Buenaventura como uno de los puertos más relevantes de Latinoamérica (Martínez Mosquera et al., 2018).

Adicionalmente, la Superintendencia de Transporte (2023), indica que entre enero y septiembre de 2023 se movilizaron 127,2 millones de toneladas de mercancías en los puertos colombianos, con la región Caribe concentrando el 86,8 % del total. Esta cifra demuestra la importancia estratégica de este tipo de infraestructura para la economía nacional.

Asimismo, estos proyectos generan empleos directos e indirectos en sectores como la construcción y los servicios logísticos. Yepes et al. (2013) resaltan su aporte al desarrollo urbano a través de la mejora de las vías, el transporte y otros servicios públicos.

Urabá Antioqueño: entre el potencial y la realidad

La subregión del Urabá Antioqueño, situada estratégicamente cerca de los océanos Atlántico y Pacífico, posee un potencial logístico considerable. Esta zona, rica en biodiversidad y cultura, ha transitado desde una vocación forestal a una agroindustrial y portuaria (Gobernación de Antioquia, 2020; Corporación para el Desarrollo Sostenible del Urabá, 2020).

Asimismo, de acuerdo con el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (2023) y el Departamento Nacional de Planeación (2023), la región ha diversificado su economía hacia el comercio, la industria y el turismo, sin perder su esencia agrícola. Las terminales portuarias que se pondrán en marcha en la región de Urabá, y ubicadas en el Distrito de Turbo, se destacarán por su localización y condiciones viales. Aunque enfrentan retos como la competencia portuaria nacional y las necesidades de inversión en el territorio.

La apertura de estos puertos en Urabá impulsará el acceso de las empresas locales a mercados más amplios, dinamizará la economía de la región y fomentará el emprendimiento y la innovación (García & Galíndez Mahecha, 2018).

El emprendimiento como motor de desarrollo local

La Ley 1014 del 2006 define el emprendimiento como una actitud orientada a la creación de valor mediante la identificación de oportunidades y la gestión del riesgo. De acuerdo con Ávila Angulo (2021), resalta el papel del emprendedor como motor del cambio social y generador de empleo.

Esto puede también evidenciar la razón de que las pequeñas y medianas empresas se beneficien del desarrollo portuario al mejorar su competitividad y su acceso a nuevos mercados (Kirby & Bros, 2011). Cavazos-Arroyo y Giuliani (2017) añaden que los emprendimientos fomentan la innovación y el bienestar social, y Duarte y Ruiz Tibana (2009) enfatizan que el emprendimiento tiene la capacidad de transformar comunidades mediante soluciones innovadoras ligadas a megaproyectos.

Por su parte, García-Cáceres y Ospina-Estupiñán (2017) concluyen que el emprendimiento local permite que las comunidades cercanas a los puertos se integren al desarrollo portuario, al generar ingresos sostenibles y mejorando la calidad de vida.

Innovación y competitividad territorial

La innovación se ha consolidado con un activo estratégico fundamental en la búsqueda de la productividad y la competitividad de los territorios en la era tecnológica. Según Gutiérrez Arenas y Quintero Arango (2019), la innovación no solo se limita a la introducción de nuevas tecnologías, sino que implica un cambio profundo en la cultura organizacional, en los modelos de negocios y en la forma de generar valor. Desde esta perspectiva, los territorios que apuestan por la innovación logran fortalecer su capacidad para adaptarse a los cambios globales, diversificar su economía y desarrollar ventajas competitivas sostenibles. Según esto, Quintero Arango (2024) resalta que la innovación orientada desde lo local impulsa la creación de redes de conocimiento, la articulación entre actores públicos y privados, y la generación de soluciones que responden a las realidades del entorno.

Asimismo, Nieto y Quevedo (2012) sostienen que el vínculo entre innovación y competitividad territorial es más fuerte cuando se promueve la cooperación entre empresas, universidades y gobiernos, lo que se conoce como la triple hélice. Esta interacción fomenta un ecosistema de innovación que estimula el desarrollo endógeno.

Impactos del proyecto portuario en Urabá

El proyecto portuario en Urabá traerá múltiples beneficios: reducción de costos logísticos, atracción de inversión, mejora de la infraestructura vial y competitividad regional. Según la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) (2019), este proyecto convertirá a Urabá en una puerta estratégica al Atlántico y fortalecerá la economía antioqueña.

No obstante, Botero Chica (2009) advierte sobre la necesidad de mitigar los impactos ambientales y sociales. Es fundamental garantizar la sostenibilidad del proyecto, asegurando la protección de biodiversidad y la inclusión de las comunidades locales en los procesos de desarrollo y preservando temas de seguridad y convivencias para los diferentes actores.

Metodología

En el desarrollo de la metodología propuesta para este manuscrito, se encuentra como base el enfoque cualitativo. Como lo explica Galeano (2007), la comprensión y el contexto hacen parte de esa profundidad de la investigación cualitativa, desde las realidades propias de sus actores y de las situaciones sociales, económicas, políticas, culturales y ambientales que pueden presentarse en el entorno. Asimismo, el nivel de la investigación fue de orden descriptivo.

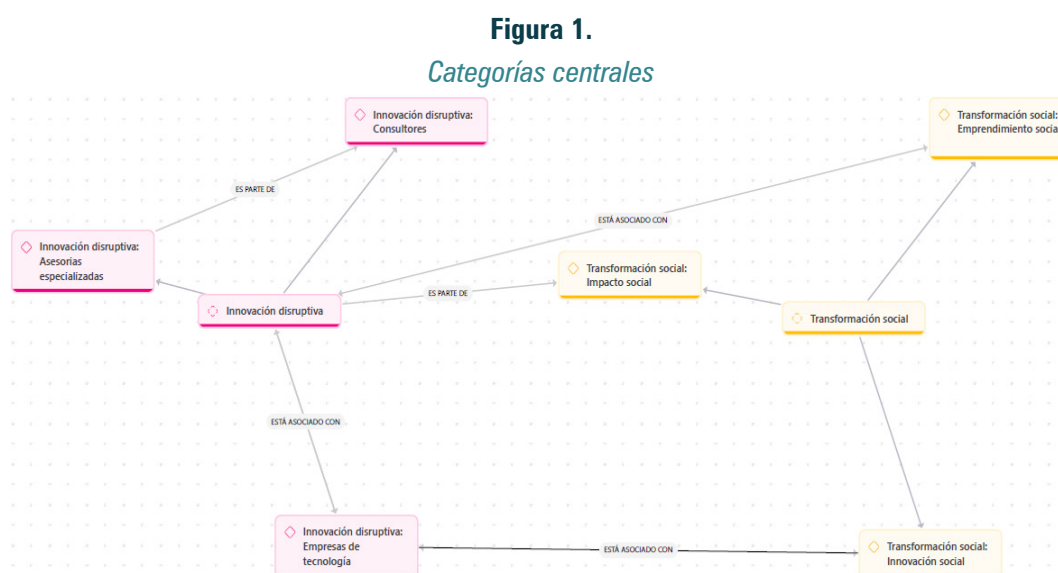
Igualmente, el método utilizado para el desarrollo de la investigación fue fenomenológico; Álvarez-Gayou (2003) explica que, desde el fenómeno a investigar, se requiere conocer la vivencia y experiencias de los otros, por eso es importante, la interacción y el diálogo que se pueda lograr con los participantes que están inmersos en el tema a investigar. Es por ello que los criterios de inclusión definidos para realizar la investigación estuvieron enmarcados en personas que se encontraran activas en los siguientes sectores: empresarios (sector público y privado), academia, gremio y un representante de la comunidad.

Para la técnica de recolección de información, se diseñó una entrevista semiestructurada, con un instrumento de preguntas abiertas, con el fin de lograr un diálogo entre los participantes y el grupo de investigación, este es definido por Bernal (2016)

como una técnica que facilita comprender las realidades del contexto de forma amplia, al posibilitar la conversación y tener en cuenta que se puede lograr una profundidad en conocer de manera directa el sentir de las personas entrevistadas.

El análisis de la información se desarrollará bajo categorías abiertas, determinadas desde el objetivo principal propuesto, que fue identificar las líneas de negocio requeridas para la implementación de una terminal portuaria en la Región de Urabá. Según Rico de Alfonso (1990), el análisis categorial es una manera de encontrar la síntesis del proceso investigativo, esto facilita la comprensión de la interacción que se tiene con los participantes, de la teoría y de la postura que los investigadores asumen frente al tema que se investiga.

En este caso, se toman dos categorías centrales: 1) innovación disruptiva y 2) emprendimiento vinculado con la transformación social, en la Figura 1 se explica cada una y su relación con subcategorías vinculantes.



Nota. Categorías obtenidas a partir de las entrevistas.

Resultados

En el contexto y análisis de los resultados, se realizó una categorización y codificación de las cuatro entrevistas realizadas a diferentes actores: un actor de la comunidad, un integrante de la Cámara de Comercio de la región de Urabá, un participante de una institución de educación superior de la unidad de innovación y un representante del sector

portuario. A partir de la Figura 1, donde se tienen en cuenta dos categorías centrales: 1) innovación disruptiva, que a su vez tiene tres subcategorías; empresas de tecnología, consultorías y asesorías; y 2) la categoría de la transformación social, a partir de las subcategorías; impacto, emprendimiento e innovación social; se puede ver cómo cada una de estas se determinan a partir de las oportunidades que se pueden generar en la línea de negocios desde el desarrollo de la actividad portuaria en la región.

En primer lugar, en la Tabla 1 se analiza lo encontrado desde cada entrevista realizada. Se destaca que, desde los cuatro actores, existe una coherencia en la necesidad de contar con empresas que logren apropiarse de cambios transformadores, es decir, de una innovación disruptiva, que permita aprovechar las oportunidades que brindan las tecnologías de la información y las comunicaciones, así como la inteligencia artificial y el internet de las cosas. Es necesario que las nuevas tecnologías sean el insumo para generar cambios en los procesos, servicios y en la manera de realizar las actividades en las organizaciones, esto para lograr un cambio positivo y poder responder a las necesidades corporativas con eficiencia y eficacia.

Tabla 1.
Categorías innovación disruptiva

Categoría	Subcategoría	Análisis
Innovación disruptiva	Empresas de tecnología	Es necesario fortalecer las empresas con base tecnológica, con el fin de responder a las demandas de todo tipo de empresas que se pueden ubicar en la región.
	Consultorías	Definir aspectos relacionados con el acompañamiento a las empresas nuevas y ya creadas en la región. Esto con el fin de orientar según las necesidades de los diferentes actores empresariales para lograr una dinámica de fortalecimiento y de actualidad frente al tema de la consultoría.
	Asesorías	Contar con empresas que logren tener un conocimiento en temas específicos, como son comercio exterior, permisos, autorizaciones, aspectos legales y otros que requieran tanto las empresas actuales como las que se vayan a conformar.

Continuando con el análisis de los resultados, en la Tabla 2 se detallan aspectos relacionados con la transformación social como categoría central. Lo que se evidencia en la interacción con los participantes es que la región y las zonas de influencia tienen un impacto positivo en el cambio estructural y físico, así como en la comunidad.

Tabla 2.

Categoría transformación social (emprendimiento)

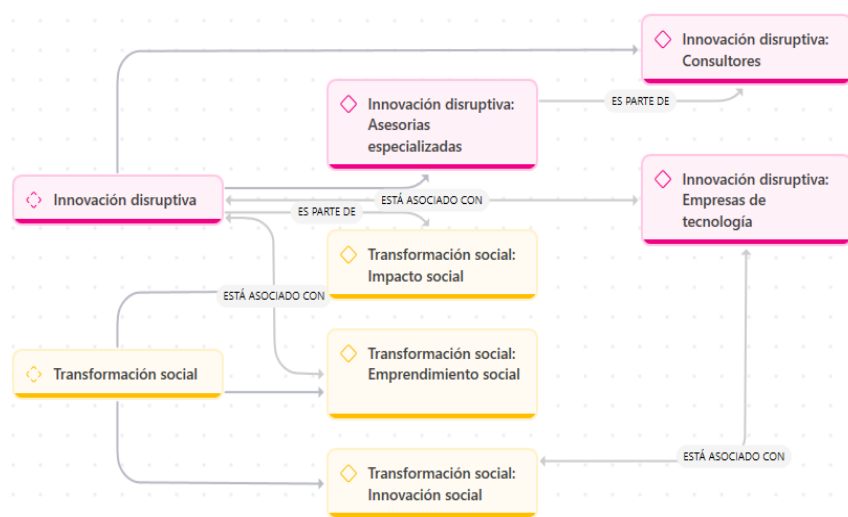
Categoría	Subcategoría	Análisis
Transformación social (emprendimiento)	Impacto social	Las nuevas o actuales empresas que lleguen a prestar los servicios a la zona portuaria deben lograr un impacto social positivo, generando empleo, creando un desarrollo en la infraestructura de la zona, buscando mejorar la calidad de vida de las personas en el territorio de impacto.
	Emprendimiento social	Las empresas, personas y emprendedores deben de trabajar en un ecosistema que les permita identificar aspectos relacionados con qué y cuáles tipos de emprendimiento pueden consolidarse para ofrecer a las necesidades de la zona portuaria. Algo para destacar es que el emprendimiento social debe buscar alternativas y propuestas innovadoras.
	Innovación social	Pensar en involucrar opciones y alternativas novedosas que lleven consigo aspectos sociales que implique un trabajo de la comunidad y propuestas que logren una transformación desde los servicios, modelos o productos que se ofrecen.

Es de destacar que la innovación disruptiva y la transformación social sean elementos vinculantes, para aportar a la solución de situaciones comunitarias que impacten de manera positiva a la sociedad. En este sentido, estos dos elementos, la innovación disruptiva y la transformación social, pueden lograr que los emprendedores, empresarios y la comunidad, busquen alternativas de acción para atender las necesidades que se presentan en estos nuevos proyectos portuarios y puedan tener un impacto positivo en sus comunidades.

En la Figura 2 se presenta el ecosistema que existe entre las categorías centrales de innovación disruptiva y transformación social especialmente desde el emprendimiento.

Figura 2.

Relación entre categorías y subcategorías

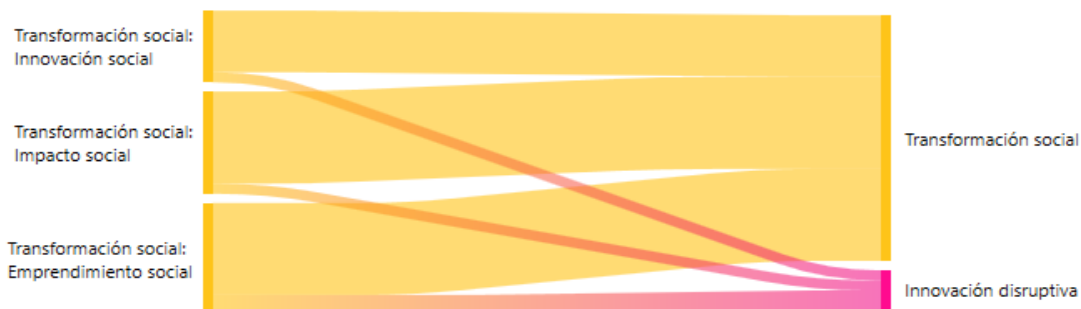


Nota. Elaboración a partir de entrevistas.

De otro lado, en la Figura 3 se evidencia una relación aceptable con respecto al tema de la innovación disruptiva y los aspectos relacionados con la innovación social, el impacto social y el emprendimiento social, lo cual demuestra que es necesario que se logre contar con una mejor vinculación de aspectos relacionados con la innovación frente a aspectos vinculados con las subcategorías del emprendimiento.

Figura 3.

Relación entre innovación y emprendimiento

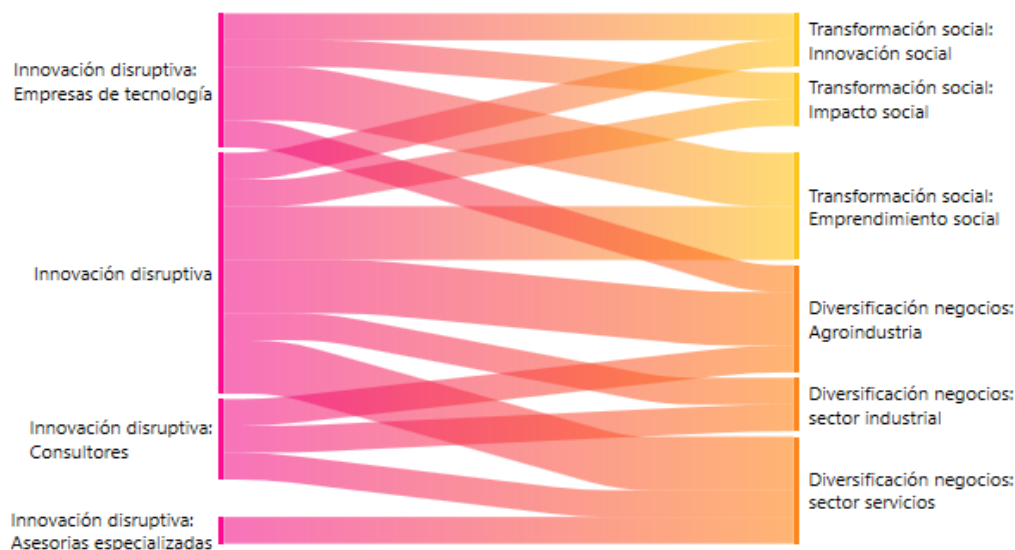


Nota. Elaboración a partir de entrevistas.

En la Figura 4 se explica que existe una relación sobresaliente entre la transformación social desde el impacto social, el emprendimiento y la innovación social, vinculando tres sectores de la industria y la innovación disruptiva. Este aspecto permite identificar cómo las empresas, que tienen intención de ubicar sus unidades de negocio o fortalecer aquellas que ya se encuentran en ejecución, pueden trabajar en mejorar los procesos de innovación y mejora continua, para responder a las necesidades del mismo mercado que allí se desarrollará.

Figura 4.

Relación entre emprendimiento e innovación



Nota. Elaboración a partir de entrevistas.

Conclusiones

A partir de las entrevistas realizadas, y desde el análisis de los resultados que permitieron consolidar el proceso de investigación, se presentan las conclusiones y recomendaciones que se detallan a continuación.

Como lo propone Roundy (2024), en el ecosistema del emprendimiento se pueden implementar estrategias que permitan un encadenamiento productivo teniendo presente a los emprendedores, con el fin de que fortalezcan esas unidades productivas y consoliden su idea de negocio. Igualmente, como lo indica Marín Cardona y Cuartas Torres (2022), los puertos, por ser infraestructuras de alto impacto en una región, en este caso Urabá, pueden requerir de empresas que les presten cierto tipo de servicios por un tiempo determinado, esto puede ayudar a que los emprendedores se beneficien de este tipo de estrategias, es decir, modelos de contratos por prestación de servicios especializados.

Igualmente, desde el aspecto de la innovación, según lo expresan Gutiérrez Arenas y Quintero Arango (2019), es necesario comprender que el concepto no solo está relacionado con la tecnología, sino que se puede pensar desde el colectivo social, como una oportunidad de mirar la innovación social y el emprendimiento social, lo anterior fueron hallazgos que se evidencian en los resultados de la investigación. Es necesario que una región, en este caso Urabá, y la infraestructura portuaria se logren conectar con las necesidades sentidas que todos pueden tener, por ello lo argumentado por Ramírez Méndez et al. (2022) es fundamental, que el diálogo y los espacios de colaboración sean dispuestos para la participación de todos los actores, así lo expresaron cada uno de los participantes entrevistados en la investigación.

Así las cosas, el ecosistema inicial que se presenta en la región de Urabá, a partir de la infraestructura portuaria, debe ser una construcción colectiva, esto considerando que la región misma espera que este tipo de proyectos de alto impacto sean beneficiosos para la región, aunque es importante contemplar que también traerá consigo problemáticas sociales que se deben tratar desde la gobernabilidad.

Desde los aspectos que se vislumbran para trabajar, se puede contemplar, en primera instancia, que es necesario que se logre vincular la innovación disruptiva, como un eje transversal, a los emprendimientos y se puedan fortalecer aquellas unidades productivas que se encuentran en el ecosistema portuario. Esto puede permitir que las necesidades que se presenten en la zona puedan ser atendidas por las empresas de la región y no esperar a contratar organizaciones de otras regiones o internacionales.

Por otro lado, es importante destacar que los cuatro actores que participaron en las entrevistas consideran que el sector portuario tiene una responsabilidad de transformar el territorio y de generar un impacto directamente en los ciudadanos, es por ello que se está trabajando en procesos de capacitación y sensibilización con la comunidad para que conozcan, detalladamente, cuáles son las necesidades que tiene el sector portuario y cómo se pueden vincular a partir de emprendimientos que ya existen o se puedan crear, pero teniendo en cuenta que en la medida de las posibilidades se logre contar con unidades productivas que vayan en concordancia con el objetivo de mejorar el ecosistema empresarial.

Se logró evidenciar, además, que es importante prepararse y capacitarse en algunas líneas que son necesarias para poder responder a las necesidades del sector portuario. Es así como temas de bilingüismo, ingenierías, electricidad, entre otras áreas, se están trabajando con algunas universidades para ofrecer programas y capacitaciones a la población del sector, con el fin de que ellos mismos sean la mano de obra calificada y puedan trabajar para las empresas y los puertos.

Asimismo, es importante recomendar que se consoliden políticas públicas con el fin de articular un ecosistema que sea vinculante y que sea permanente en el tiempo para impulsar de manera especial el emprendimiento. También, se debe propender por generar espacios para la formación en el trabajo y desarrollo humano, que cuente con actores como las universidades y el sector empresarial, con el propósito de formar según las necesidades que se puedan presentar para la región y el proyecto portuario. Se recomienda que se trabaje en encadenamientos productivos y en fortalecer estrategias de encadenamiento y clúster empresariales, tanto de productos como de servicios para atender diversidad de necesidades que se puedan presentar en los actores de la región.

Para los actores ubicados en la región de Urabá, la zona portuaria puede ser el inicio de un desarrollo productivo con prosperidad, se debe pensar en estrategias para trabajar por un avance equilibrado, especialmente desde lo económico y social; conservar el rumbo y contar con una prospectiva hacia donde se quiere llegar resulta valioso para determinar qué otros proyectos e inversiones pueden llegar a la región, para que sea un polo de desarrollo para Antioquia y Colombia.

Referencias

- Álvarez-Gayou, J. L. (2003). *Cómo hacer investigación cualitativa. Fundamentos y metodología*. Paidós.
- Aparco, A., & Chang, F. (2018a). Impacto del puerto de Callao en el desarrollo económico regional. *Revista Peruana de Economía*, 25(3), 55-72. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/economia/article/view/20227>
- Aparco, E., & Chang, V. (2018b). Medición del impacto económico de las terminales portuarias del Callao: Un análisis mediante la Matriz Insumo-Producto. *Estudios de Economía Aplicada*, 36(3), 743-764. <https://doi.org/10.25115/eea.v36i3.2551>
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia. (2019). *Estudio de política portuaria comparada*. <https://www.andi.com.co/Uploads/Maritima%20y%20portuaria.pdf>
- Ávila Angulo, E. (2021). La evolución del concepto de emprendimiento y su relación con la innovación y el conocimiento. *Investigación y Negocios*, 14(23), 32-48. <https://doi.org/10.38147/invneg.v14i23.126>
- Bernal, C. (2016). *Metodología de la Investigación*. Pearson.
- Bobadilla Falla, J. D., & Venegas Camargo, A. (2018). La importancia de los puertos dentro de la economía en Colombia y sus países fronterizos. *Punto de Vista*, 9(1), 1-13. <https://doi.org/10.15765/pdv.v9i13.1115>
- Botero Chica, C. (2009). Los efectos dinámicos del puerto de Urabá. *Revista Politécnica*, 5(8), 9-25. <https://revistas.elpoli.edu.co/index.php/pol/article/view/120>
- Cavazos-Arroyo, J., & Giuliani, A. C. (2017). Escalabilidad: concepto, características y retos desde el emprendimiento comercial y social. *Cuadernos del CIMBAGE*, 1(19), 27-41.
- Congreso de Colombia. (2006). *Ley 1014 de 2006. De fomento a la cultura del emprendimiento*. <https://minciencias.gov.co/sites/default/files/upload/reglamentacion/ley-1014-2006.pdf>

- Congreso de los Estados Unidos Mexicanos. (1993). *Ley de Puertos*. Suprema Corte de Justicia de la Nación. <https://legislacion.scjn.gob.mx/Buscador/Paginas/wfArticuladoFast.aspx?q=sGiNPMW3FcBkLTcl6r0z02LXfkdnA83+1p++vedo-DKee19q7N01Z5xD2aGMZ8AEzcllqAxlPtggkvopPo9gNBw==>
- Corporación para el Desarrollo Sostenible del Urabá. (2020). *Perfil Subregional Urabá*. <https://ctpantioquia.co/wp-content/uploads/2020/11/perfil-subregional-uraba.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2023). *Urabá: Diagnóstico y perspectivas de desarrollo*. https://www.dnp.gov.co/LaEntidad_/Direccion-general/oficina-asesora-planeacion/Paginas/informes-de-gestion.aspx
- Duarte, T., & Ruiz Tibana, M. (2009). Emprendimiento, una opción para el desarrollo. *Scientia Et Technica*, 15(43), 326-331.
- García-Cáceres, R. G., & Ospina-Estupiñán, H. R. (2017). Evolución del modelo de zonas francas permanentes en el mundo: Con un énfasis en el caso Latinoamericano. *DYNA*, 84(202), 221-229. <https://doi.org/10.15446/dyna.v84n202.59402>
- García, D. M., & Galíndez Mahecha, D. C. (2018). Puerto de Urabá: Oportunidad logística para las exportaciones en Colombia. Estudio de caso. *En-Contexto Revista de Investigación en Administración, Contabilidad, Economía y Sociedad*, 6(8), 109-126. <https://doi.org/10.53995/23463279.479>
- Galeano, M. E. (2007). *Diseño de proyectos en la investigación cualitativa*. Fondo Editorial Universidad EAFIT.
- Granda, J. (2005). *Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Gobernación de Antioquia. (2020). *Plan de Desarrollo. Unidos por la vida 2020-2023*. https://plandesarrollo.antioquia.gov.co/archivo/PlanDesarrolloUNIDOS_VF-comprimido-min.pdf
- Gutiérrez Arenas, A., & Quintero Arango, L. F. (2019). La innovación como activo estratégico para la productividad en la era tecnológica. *Science of Human Action*, 4(2), 308-330. <https://doi.org/10.21501/2500-669X.3498>

- Kirby, C., & Brosa, N. (2011). La logística como factor de competitividad de las Pymes en las Américas. *Banco Interamericano de Desarrollo*, 1-39. <http://dx.doi.org/10.18235/0007858>
- Marín Cardona, P. F., & Cuartas Torres, C. A. (2022). Ecosistemas de emprendimiento: hacia una reflexión práctica y conceptual. *Revista Universidad y Empresa*, 24(43), 1-38. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/empresa/a.12044>
- Martínez Mosquera, S., López Gil, D. M., & Ojeda Triana, D. A. (2018). Estudio Comparativo de los Puertos San Antonio y Buenaventura con miras a la mejora de la competitividad: Caso Colombia. *Revista Punto de Vista*, 9(2), 1-14. <https://doi.org/10.15765/pdv.v9i14.1181>
- Martner Peyrelongue, C. (1999). El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. *EURE*, 25(75), 103-120. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71611999007500005>
- Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación. (2023). *Urabá: Documento subregional*. <https://centralpdet.renovacionterritorio.gov.co/wp-content/uploads/2022/02/Uraba-Documento-subregional-2023.pdf>
- Ramírez Méndez, G. G., Magaña Medina, D. E., & Ojeda López, R. N. (2022). Productividad: aspectos que benefician a la organización. Revisión sistemática de la producción científica. *Trascender, Contabilidad y Gestión*, 7(20), 189-208. <https://doi.org/10.36791/tcg.v8i20.166>
- Rico de Alfonso, M. (1990). *El análisis de contenido y otros métodos de análisis cualitativo en las ciencias sociales*. Alianza.
- Roundy, P. T. (2024). Ecosistemas empresariales e impacto social: oportunidades en la intersección del lugar, el desarrollo sostenible y la gestión tecnológica. *Revista CEA*, 10(24), 1-5. <https://doi.org/10.22430/24223182.3267>
- Quintero Ramos, M., Almanza-Vides, K., & Pimiento Gómez, S. (2021). Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados. *Revista de Ciencias Sociales*, 27(3), 250-271. <https://doi.org/10.31876/rcs.v27i3.36768>
- Quintero Arango, L. F. (2018). Estrategias de las multilatinas colombianas y su proceso de internacionalización. *Revista Espacios*, 39(42), 1-6.

- Quintero Arango, L. F. (2024). Cultura organizacional e innovación como estrategia de competitividad en las mipymes. En J. Martínez Gómez (Comp.), *Innovación y competitividad en las organizaciones* (pp. 7-24). Fondo Editorial Universidad Católica Luis Amigó. <https://doi.org/10.21501/9789588943947>
- Superintendencia de Transporte. (2023). *Boletín estadístico de tráfico portuario en Colombia: enero a septiembre de 2023*. Superintendencia de Transporte. https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2023/Diciembre/Puertos_29/26-12-
- The Logistics World. (2023). *La importancia de los puertos en el desarrollo económico y social en México y Latinoamérica*. <https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/la-importancia-de-los-puertos-en-el-desarrollo-economico-y-social-en-mexico-y-latinoamerica/>
- Yepes, T., Ramírez, J. M., Villar, L., & Aguilar, J. (2013). *Infraestructura del transporte en Colombia*. Fedesarrollo.
- Zepeda-Ortega, I. E., Ángeles-Castro, G., & Carrillo-Murillo, D. G. (2017). Infraestructura portuaria y crecimiento económico regional en México. *Economía, Sociedad y Territorio*, 17(54), 337-366. <https://doi.org/10.22136/est002017806>